BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2023/1683 DER KOMMISSION

vom 26. Juli 2022

über die von Frankreich durchgeführte Maßnahme SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) zugunsten des Betreibers des Flughafens La Rochelle und bestimmter diesen Flughafen bedienender Fluggesellschaften

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 5145)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

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

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

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 28. Juli 2008, 20., 22. und 23. September 2008, 1. und 21. Oktober 2008 sowie 20. November 2008 gingen bei der Kommission Beschwerden von mehreren Bürgerinnen und Bürgern ein; diese bezogen sich auf Vorteile, die der Fluggesellschaft Ryanair am Flughafen La Rochelle-Île de Ré (im Folgenden „Flughafen“) gewährt worden seien, sowie auf finanzielle Zuwendungen, die der Flughafen angeblich erhalten habe. In den Beschwerden wurde auf den Bericht über die endgültigen Feststellungen der Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (Rechnungskammer der Region Poitou-Charentes, im Folgenden „CRC“) vom 13. Mai 2008 (im Folgenden „CRC-Bericht“) über die Geschäftsführung der Industrie- und Handelskammer La Rochelle (im Folgenden „IHK“) Bezug genommen.

(2) Mit Schreiben vom 17. März 2009 übermittelte die Kommission den französischen Behörden eine nichtvertrauliche Fassung der Beschwerden mit der Bitte um Stellungnahmen zu den beanstandeten Maßnahmen. Dieses Schreiben wurde von der Kommission am 25. Mai 2011 erneut gesendet. Mit Schreiben vom 20. Juni 2011 beantragten die französischen Behörden eine Verlängerung der Frist für die Beantwortung bis zum 26. Juli 2011, die mit Schreiben der Kommission vom 21. Juni 2011 gewährt wurde. Frankreich beantragte eine weitere Fristverlängerung bis 26. August 2011, die die Kommission mit Schreiben vom 28. Juli 2011 wieder gewährte. Die französischen Behörden übermittelten die erbetenen Antworten schließlich mit Schreiben vom 30. August 2011.

([1]) Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahme auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“, von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ und von „Gericht erster Instanz“ durch „Gericht“ mit sich gebracht. In diesem Beschluss wird durchgängig die Terminologie des AEUV verwendet.

([2]) ABl. C 130 vom 4.5.2012, S. 10, und ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

(3) Mit Schreiben vom 11. April 2011 ersuchte die Kommission Ryanair um weitere Erläuterungen, die Ryanair mit Schreiben vom 22. Juli 2011 übermittelte. Die Kommission leitete diese Stellungnahme mit Schreiben vom 14. Oktober 2011 an Frankreich zur Stellungnahme weiter. Da die Kommission keine Antwort erhielt, erging am 16. November 2011 ein Erinnerungsschreiben. Mit Schreiben vom 21. November 2011 teilten die französischen Behörden der Kommission mit, dass sie nicht auf die Stellungnahme von Ryanair reagieren möchten.

(4) Mit Schreiben vom 8. Februar 2012 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss (im Folgenden „Einleitungsbeschluss") in Kenntnis, wegen der Beihilfe, die die IHK den Fluggesellschaften Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet und Buzz möglicherweise gewährt hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten.

(5) Mit Schreiben vom 22. Februar 2012 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Mit Schreiben vom 12. März 2012 beantragte Frankreich eine weitere Fristverlängerung zur Übermittlung der im Einleitungsbeschluss und im Schreiben vom 22. Februar 2012 verlangten Auskünfte. Am 13. April 2012 übermittelte Frankreich seine Stellungnahme und die von der Kommission im Einleitungsbeschluss verlangten Informationen und Unterlagen. Da einige Auskünfte fehlten, sandte die Kommission Frankreich am 19. April 2012 ein Erinnerungsschreiben. Die französischen Behörden übermittelten ihre Antworten schließlich mit Schreiben vom 27. April 2012.

(6) Am 16. April 2012 sandte Ryanair der Kommission seine Stellungnahme zu anderen Fällen, an denen die Fluggesellschaft beteiligt war, und forderte die Kommission auf, ihre Stellungnahme in allen Beihilfesachen, die Ryanair betreffen, zu berücksichtigen.

(7) Der Beschluss der Kommission wurde am 4. Mai 2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den in Rede stehenden Maßnahmen binnen eines Monats nach der Veröffentlichung auf.

(8) Mit Schreiben vom 16. Juli 2012 forderte die Kommission von Frankreich nochmals ergänzende Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 16. August 2012 (und dessen Berichtigung vom 5. September 2012).

(9) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von den Beteiligten. Die IHK übermittelte ihre Stellungnahme am 24. Juli 2012. Am 1. Juni 2012 übermittelte die Tochtergesellschaft von Ryanair, Airport Marketing Services (im Folgenden „AMS"), ihre Stellungnahme. Darüber hinaus übermittelte Ryanair am 1. Juni 2012, 3. Juni 2013, 3. Februar 2014 und 10. April 2015 eine Reihe von Stellungnahmen und Wirtschaftsanalyseberichten, die von einer Beratungsfirma für Wirtschaftsanalysen (Oxera) erstellt worden waren.

(10) Bei der Kommission gingen auch Stellungnahmen von mehreren anderen Beteiligten ein, darunter von öffentlichen Einrichtungen ([4]), Unternehmen ([5]), Verbänden ([6]) und Einzelpersonen.

(11) Ferner legte Ryanair eine Reihe allgemeiner Stellungnahmen zu verschiedenen, das Unternehmen betreffenden Rechtssachen in Bezug auf staatliche Beihilfen vor, die von der Kommission eingeleitet worden waren, und zwar am 11. April 2013, 23. Dezember 2013, 9. und 31. Januar 2014, 7. Februar 2014, 28. März 2014, 27. Januar 2015, 7. Dezember 2015 und 1. April 2019. Am 15. und 29. September 2014 übermittelte Ryanair außerdem von Oxera erstellte Wirtschaftsanalyseberichte zu mehreren Beihilfefällen, die Ryanair betreffen.

([3]) ABl. C 130 vom 4.5.2012, S. 10.

([4]) Außenhandelsberater (Conseillers du Commerce Extérieur) (30.5.2012), Department Charente-Maritime (8.6.2012), Tourismusbüro La Rochelle (Office de Tourisme de La Rochelle) (4.6.2012), IHK Poitou-Charentes (1.6.2012), IHK Angoulême (4.6.2012), Fremdenverkehrsamt Charente-Maritime (Charente-Maritime Tourisme) (1.6.2012), Gemeindeverband La Rochelle (Communauté d'Agglomération de La Rochelle) (4.6.2012), Rathaus Royan (29.5.2012), Fremdenverkehrsamt Vendée (Vendée Tourisme) (30.5.2012) und Region 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]) Der lokale Gemeindeverband Amicale Rivedoux (21.5.2012), der Hotelierverband von La Rochelle-Ile de Ré (Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré) (31.5.2012), der Umweltverband Envol Vert (3.6.2012), das Fremdenverkehrsamt Ile de Ré (Ile de Ré Tourisme) (1.6.2012), der Verband der Segelprofis La Rochelle (Association des Professionnels du Nautisme Rochelais) (30.5.2012), der Verband der Fremdenverkehrsämter Charente-Maritime (Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime – UDOTSI) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Mit Schreiben vom 15. Juni 2012, 3. Mai 2013, 9. und 23. Januar 2014, 4. Februar 2014, 2. Juli 2014, 12. September 2014, 19. Mai 2015, 16. Dezember 2015 und 17. Mai 2019 übermittelte die Kommission Frankreich die Stellungnahmen der Beteiligten. Die Kommission gab Frankreich Gelegenheit, sich zu diesen Stellungnahmen zu äußern. Frankreich antwortete auf diese Schreiben am 13. Juli 2012, 25. Juli 2012, 29. Januar 2014, 23. Mai 2014, 18. Dezember 2015 und 24. Juni 2019. In seinem Schreiben vom 13. Juli 2012 teilte Frankreich der Kommission mit, dass es bezüglich der erhaltenen Stellungnahmen keine weiteren Bemerkungen habe, die über das hinausgingen, was bereits im Rahmen der Sache betreffend den Flughafen Marseille Provence ([7]) übermittelt worden sei. Ferner setzte Frankreich die Kommission mit Schreiben vom 25. Juli 2012, 29. Januar 2014, 23. Mai 2014 und 18. Dezember 2015 davon in Kenntnis, dass es keine Bemerkungen zu den Stellungnahmen Dritter zu übermitteln wünsche.

(13) Die Kommission teilte Frankreich und den Beteiligten, die bereits Stellungnahmen übermittelt hatten, schriftlich mit, dass sie die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt anhand der EU-Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ([8]) (im Folgenden „Leitlinien von 2014“) würdigen werde. Die Kommission forderte die Empfänger dieser Schreiben auf, sich gegebenenfalls dazu zu äußern. Im Übrigen wurden Frankreich und die Beteiligten mit einer am 15. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([9]) veröffentlichten Bekanntmachung aufgefordert, hierzu Stellung zu nehmen.

(14) Frankreich legte seine Stellungnahme zu den Leitlinien von 2014 am 19. März 2014 vor.

(15) Die Kommission erhielt Stellungnahmen der IHK (11. Juni 2014), des Gemeindeverbands La Rochelle (Communauté d'Agglomération de La Rochelle) (6. Juni 2014), des Verbands der Fremdenverkehrsämter Charente-Maritime (Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative – UDOTSI) (13. Mai 2014), der IHK Angoulême (7. Mai 2014), der Irium Holding Group SAS (2. Mai 2014), der Groupe Cafés Merling (30. April 2014) und der NRO Transport & Environnement (13. Mai 2014). Mit Schreiben vom 2. Juli 2014 wurden die verschiedenen Stellungnahmen an Frankreich weitergeleitet, das dazu keine Antwort geben wollte.

(16) Mit Schreiben vom 19. Mai 2015 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 4. August 2015, 18. November 2015, 4. Dezember 2015 und 14. März 2016.

(17) Mit Schreiben vom 18. November 2016 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 20. Dezember 2016, 15. Februar 2017, 11. Juli 2017 und 20. Juli 2017.

(18) Mit Schreiben vom 29. März 2017 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 18. August 2017.

(19) Mit Schreiben vom 19. Mai 2017 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 18. August 2017 und vom 15. November 2017.

(20) Mit Schreiben vom 18. August 2017 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 16. April 2018.

(21) Mit Schreiben vom 5. Dezember 2017 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 16. Februar 2018.

(22) Mit Schreiben vom 9. April 2019 forderte die Kommission von Frankreich weitere Auskünfte an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 21. Juni 2019.

2. **FLUGHAFEN LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ**

(23) Der Flughafen La Rochelle-Île de Ré befindet sich in La Rochelle im französischen Departement Charente-Maritime, 5 km nordwestlich der Stadt La Rochelle und 2 km von der Brücke der Île de Ré entfernt. Dieser Flughafen dient dem nationalen und internationalen gewerblichen Flugverkehr.

([7]) Beschluss (EU) 2016/1698 der Kommission vom 20. Februar 2014 über die von Frankreich durchgeführten Maßnahmen SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) zugunsten des Flughafens Marseille Provence und der den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften (ABl. L 260 vom 27.9.2016, S. 1).

([8]) Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

([9]) ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

(24) 1936 beschlossen der französische Staat, die Stadt La Rochelle und die IHK die Eröffnung eines Flughafens. Diese Entscheidung erging im Rahmen des Gesetzes vom 20. Juni 1933 zur Änderung des Gesetzes vom 9. April 1898 über die Handelskammern. In seiner ursprünglichen Fassung sah das Gesetz vom 9. April 1898 über die Handelskammern vor, dass die „Industrie- und Handelskammern zu Konzessionären für öffentliche Arbeiten erklärt oder mit öffentlichen Dienstleistungen betraut werden können, insbesondere mit solchen, die Seehäfen oder Wasserstraßen betreffen". Mit dem Gesetz vom 20. Juni 1933 wurde diese Bestimmung dahin gehend erweitert, dass sie auch Flughäfen umfasst. Der Flugplatz wurde 1939 eröffnet.

(25) Die wichtigste Start- und Landebahn des Flughafens ist 2 255 m lang und 45 m breit. Frankreich schätzt die theoretische jährliche Höchstkapazität des Flughafens auf 700 000 Fluggäste.

(26) Der Flughafen wird von der IHK betrieben, die auch Eigentümer des Flughafens ist. Die Konten der „Flughafensparte" (im Folgenden „Flughafensparte" oder „IHK-Flughafen") werden von denen der Hauptsparte der IHK (im Folgenden „Hauptsparte der IHK") ([10]) getrennt geführt.

(27) Das Fluggastaufkommen, das in den letzten Jahren am Flughafen La Rochelle zu verzeichnen war, ist in nachstehender Tabelle 3 zusammengefasst. Gemäß Randnummer 15 der Gemeinschaftlichen Leitlinien von 2005 für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen ([11]) (im Folgenden „Leitlinien von 2005") fällt der Flughafen La Rochelle in die Kategorie D: „kleine Regionalflughäfen".

(28) Im Untersuchungszeitraum wurde der Flughafen hauptsächlich von Billigfluggesellschaften genutzt, nämlich Ryanair, Airlinair (2013 in Hop umbenannt), Flybe, easyJet, Jet2 und Buzz. Die Strecken werden auf Jahres- oder Saisonbasis oder bei Charterflügen auf Ad-hoc-Basis bedient. Der Flughafen wird auch für Privatreisen, Dienstflüge und den Militärflugverkehr genutzt.

(29) Frankreich zufolge wurden in dem Zeitraum, der Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens ist, folgende Strecken betrieben:

Tabelle 1

Flugverkehr am Flughafen La Rochelle von 2001 bis 2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gewerbliche Bewegungen		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
davon	Linienflüge	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	Sonstige	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Bewegungen von Flugzeugen für Touristik- oder Geschäftszwecke		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
davon	Privatflugzeuge im Besitz von Fliegerclubs	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	Flugzeuge im Besitz von Fliegerclubs	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Bewegungen von Militärflugzeugen und Dienstflugzeugen		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Sonstige (einschließlich Luftarbeitseinsätze)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Bewegungen insgesamt		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) Die Hauptsparte der IHK ist für sonstige Tätigkeiten der IHK zuständig, z. B. für die Vertretung der Interessen von Unternehmen in der Region La Rochelle. Sie erbringt auch Dienstleistungen für diese Unternehmen, beispielsweise durch Unterstützung bei der Gründung, dem Ausbau und der Übertragung eines Unternehmens sowie durch Aus- und Weiterbildungsangebote.

([11]) ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Fluggastaufkommen auf Linienflügen	***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]				
Sonstige gewerbliche Fluggäste	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
davon innerstaatlich	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
grenzüberschreitend	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Gesamtzahl der an oder von Bord gegangenen Fluggäste	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Davon Transitfluggäste (nur einmal gezählt)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Güterverkehr	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Quelle: Französische Behörden

Einrichtung der Linienflugverbindungen:

(4) La Rochelle – London, eingerichtet am 5. April 2001

(5) La Rochelle – Paris, eingestellt am 1. Oktober 2001

(6) La Rochelle – Paris, Übernahme durch Air Jet am 15. Juli 2002, dann durch Air Atlantique im Mai 2003, dann am 31. Dezember 2004 eingestellt

(7) La Rochelle – Bordeaux, von Air Jet vom 15. Juli bis 19. August 2002 bedient

(8) La Rochelle – London, eingestellt im April 2003 (Übernahme von Buzz durch Ryanair)

(9) La Rochelle – Southampton, eingerichtet am 24. Juni 2004 durch Flybe

(10) La Rochelle – Lyon (über Poitiers), eingerichtet am 14. Oktober 2004 durch Airlinair

(11) La Rochelle – Birmingham, eingerichtet am 27. März 2005 durch Flybe

(12) La Rochelle – Dublin, eingerichtet am 29. April 2006 durch Ryanair

(13) La Rochelle – Bristol, eingerichtet am 21. Juli 2006 durch easyJet

Tabelle 2

Flugverkehr am Flughafen La Rochelle von 2007 bis 2011

		2007	2008	2009	2010	2011
Gewerbliche Bewegungen		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
davon	Linienflüge	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	Sonstige	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Bewegungen von Flugzeugen für Touristik- oder Geschäftszwecke		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
davon	Privatflugzeuge im Besitz von Fliegerclubs	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	Flugzeuge im Besitz von Fliegerclubs	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Bewegungen von Militärflugzeugen und Dienstflugzeugen		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Sonstige (einschließlich Luftarbeitseinsätze)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Bewegungen insgesamt		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Fluggastaufkommen auf Linienflügen		***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 – Brüssel[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle – Nizza[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*
Sonstige gewerbliche Fluggäste		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Gesamtzahl der an oder von Bord gegangenen Fluggäste		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Davon Transitfluggäste (nur einmal gezählt)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Güterverkehr		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Quelle: Französische Behörden

Einrichtung der Linienflugverbindungen:

(1) La Rochelle – Manchester, eingerichtet durch Flybe am 22. Mai 2007

(2) La Rochelle – London Gatwick, eingerichtet durch easyJet am 14. Juli 2007

(3) La Rochelle – Glasgow, eingerichtet durch easyJet am 3. Mai 2008

(4) La Rochelle – Edinburgh, eingerichtet durch Jet2 am 17. Mai 2008

(5) La Rochelle – Leeds Bradford, eingerichtet durch Jet2 am 24. Mai 2008

(6) La Rochelle – Cork, eingerichtet durch Aer Arann am 24. Mai 2008

(7) La Rochelle – Brüssel, eingerichtet durch Ryanair am 5. Juni 2009

(8) La Rochelle – Nizza, eingerichtet durch Airlinair am 16. Mai 2009

(9) La Rochelle – Cork, eingerichtet durch Ryanair am 1. Juni 2010

(10) La Rochelle – Oslo, eingerichtet durch Ryanair am 2. April 2010

(11) La Rochelle – Porto, eingerichtet durch Ryanair am 28. März 2011

(12) La Rochelle – Paris, eingerichtet durch Airlinair am 8. April 2011

(30) In nachstehender Tabelle 3 ist die Gesamtzahl der ankommenden und abfliegenden Fluggäste aufgeführt, die den Flughafen zwischen 2000 und 2012 genutzt haben.

Tabelle 3

Verkehrsaufkommen und Bewegungen am Flughafen La Rochelle

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

Quelle: Französische Behörden; für die Zahlen für 2012: *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (die Zahlen für 2012 decken das gesamte Fluggastaufkommen ab).

3. **BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN**

(31) Die dem förmlichen Prüfverfahren unterliegenden Maßnahmen beziehen sich auf

— die finanziellen Zuwendungen an den Flughafenbetreiber durch verschiedene öffentliche Stellen und Behörden von 2001 bis zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens am 8. Februar 2012,

— die verschiedenen Verträge, die der Flughafenbetreiber von 2001 bis zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens am 8. Februar 2012 mit Fluggesellschaften geschlossen hat.

3.1. **Maßnahmen zugunsten des Flughafens**

3.1.1. *Finanzierung des Betriebs*

3.1.1.1. Zuschüsse für hoheitliche Aufgaben

(32) Von 2001 bis 2011 finanzierte die öffentliche Hand verschiedene hoheitliche Aufgaben des Flughafens La Rochelle im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr (siehe nachstehende Tabelle 4). Diese Finanzierungen werden im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens geprüft.

(33) Nach Angaben Frankreichs würden mit dieser Finanzierung die Kosten für die hoheitlichen Aufgaben, deren Erfüllung den Flughafenbetreibern und deren Finanzierung dem Staat obliegt, gedeckt. Die Finanzierung fällt unter das allgemeine System zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben an französischen Flughäfen, wie es im nationalen Recht festgelegt ist. Dieses System beruht auf der Erhebung einer Steuer, der Flughafensteuer, und auf einer Zusatzmaßnahme. Die geschichtliche Entwicklung und die Modalitäten dieser Maßnahmen sowie der Bereich der damit finanzierten Aufgaben wurden bereits in neueren Kommissionsbeschlüssen ausführlich beschrieben. ([12]) Die Kommission möchte jedoch auf die folgenden Aspekte hinweisen, die bei der Prüfung der unter diesen Beschluss fallenden Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

(34) Kraft Gesetzes werden die Flughafenbetreiber mit Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr betraut. ([13]) Sie ergreifen die erforderlichen Maßnahmen nach dem Unions- und nationalen Recht und tragen die damit verbundenen Kosten. Die Kosten werden ihnen dann über die Flughafensteuer erstattet, deren Einnahmen ausschließlich zur Deckung der Kosten der Aufgaben von allgemeinem Interesse im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr bestimmt sind.

(35) Die Grundsätze für die Funktionsweise dieses Finanzierungsinstruments und die Kategorien von Ausgaben, die darunter fallen können, sind in zwei Referenztexten ([14]) ausführlich dargelegt. Die Flughafensteuer wird von öffentlichen oder privaten Flugplatzbetreibern erhoben, die im letzten Kalenderjahr, für das Zahlen vorliegen, ein Beförderungsaufkommen (an oder von Bord gehende Fluggäste oder Be- und Entladungen) von mehr als 5 000 Verkehrseinheiten (eine Verkehrseinheit = ein Fluggast oder 100 kg Post oder Fracht) verzeichnet haben.

(36) In Artikel 1609 quatervicies Code général des Impôts heißt es: „Die Einnahmen aus der Steuer werden auf jedem Flugplatz für die Finanzierung von Brandschutz- und Rettungsdiensten, den Schutz vor Risiken durch Wildtiere, die Gefahrenabwehr und für Umweltschutzmaßnahmen verwendet. Ein Prozentsatz der Steuereinnahmen, der jährlich im Wege eines (interministeriellen) Erlasses festgesetzt wird, wird zur Finanzierung der auf den Flughäfen installierten Ausrüstung für eine automatisierte biometriegestützte Grenzkontrolle verwendet. Die Höhe der Steuer wird auf der Grundlage des Finanzierungsbedarfs jedes Flugplatzes unter besonderer Berücksichtigung der zur Einhaltung der geltenden Vorschriften erbrachten Dienste und der erwarteten Entwicklung des Verkehrsaufkommens, der Kosten und der sonstigen Einnahmen des Betreibers festgesetzt."

([12]) Siehe insbesondere Erwägungsgründe 32 bis 43 des Beschlusses (EU) 2016/633 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Nîmes-Uzès-Le Vigan, zugunsten von Veolia Transport Aéroport de Nîmes, zugunsten von Ryanair Limited und zugunsten von Airport Marketing Services Limited (ABl. L 113 vom 27.4.2016, S. 32) (im Folgenden „Beschluss über den Flughafen Nîmes"). Siehe auch Erwägungsgründe 98 bis 108 des Beschlusses (EU) 2015/1227 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, von Ryanair, Airport Marketing Services und Transavia (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 109) (im Folgenden „Beschluss über den Flughafen Pau").

([13]) Artikel L.6332-3 und L.6341-2 des Code des transports.

([14]) Artikel 1609 quatervicies Code Général des Impôts über die Flughafensteuer und interministerieller Erlass vom 30. Dezember 2009 über die Modalitäten der Ausstellung von Erklärungen durch Flugplatzbetreiber zur Festsetzung des Passagierentgelts der Flughafensteuer.

(37) Die Höhe der Steuer wird demnach jährlich für jeden einzelnen Flughafen auf der Grundlage der zu deckenden Kosten im Bereich Sicherheit und Gefahrenabwehr festgesetzt. Dazu erstellen die Flughafenbetreiber eine jährliche Erklärung der Kosten und des Verkehrsaufkommens. Diese Erklärungen werden der örtlichen Sicherheitsbehörde für die Zivilluftfahrt übermittelt, die sie unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsvorschriften prüft und genehmigt. Die Höhe der Steuer wird von der französischen Zivilluftfahrtbehörde (Direction générale de l'aviation civile) berechnet, die unter Berücksichtigung der kumulierten Ergebnisse der Vorjahre alle angegebenen Zahlen erneut prüft. Die Höhe der Steuer wird dann in einem interministeriellen Erlass festgelegt, der im französischen Amtsblatt veröffentlicht wird.

(38) Darüber hinaus sieht Artikel 1609 quatervicies Code général des Impôts vor, dass die von den Flughafenbetreibern angegebenen Zahlen von der französischen Zivilluftfahrtbehörde überprüft werden können.

(39) Die Vorschriften für die Abwicklung dieses Verfahrens wurden ursprünglich in einem Rundschreiben festgelegt, und ab 2010 galten die Regeln des interministeriellen Erlasses vom 30. Dezember 2009 über die Modalitäten für die Ausstellung von Erklärungen durch Flugplatzbetreiber zur Festsetzung des Passagierentgelts der Flughafensteuer. Die Vorschriften werden auf alle französischen Flughäfen in gleicher Weise angewandt.

(40) Neben der Flughafensteuer erhielt der Betreiber des Flughafens La Rochelle auch staatliche Zuschüsse über den Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (Interventionsfonds für Flughäfen und Luftverkehr, im Folgenden „FIATA"). Der FIATA sollte die Einnahmen aus der Flughafensteuer ergänzen, die für Flughäfen mit geringem Verkehrsaufkommen oft unzureichend sind, da die Flughafenbetreiber ihren Nutzern kein zu hohes Entgelt auferlegen können. Im Jahr 2008 ersetzte der Staat die Zuschüsse aus dem FIATA durch einen Aufschlag auf die Flughafensteuer, was zur Folge hatte, dass der Betrag des Entgelts bei bestimmten Flughäfen die Sicherheits- und Schutzkosten überstieg. So entstand ein Überschuss, der auf die kleinsten Flughäfen umverteilt wurde, um ihre Einnahmen aus der dort erhobenen Flughafensteuer aufzustocken.

(41) Unter Bezugnahme auf das oben beschriebene Regelungsverfahren übermittelte Frankreich der Kommission eine Übersicht über alle Zuschüsse, die dem Flughafen La Rochelle aus staatlichen Mitteln für hoheitliche Aufgaben gewährt wurden. Diese Zuschüsse sind in nachstehender Tabelle 4 aufgeführt:

Tabelle 4

Kosten im Zusammenhang mit hoheitlichen Aufgaben (Sicherheit und Gefahrenabwehr) und Zuschüsse, die der Flughafen für diese Aufgaben erhielt

Art des Zuschusses (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Insgesamt
	VERKEHRSAUFKOMMEN												
Fluggastaufkommen (abfliegende Fluggäste)	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**
	KOSTEN FÜR SICHERHEIT												
Flughafenfeuerwehr und Schutz vor Risiken durch Wildtiere	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) Zwischensumme Sicherheit	**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**
	KOSTEN FÜR GEFAHRENABWEHR												
c – Einrichtungen und Vorrichtungen zur Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks	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 – Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich	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 – Kontrolle der Passagiere und des Handgepäcks	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) Zwischensumme Gefahrenabwehr (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**
	GESAMTKOSTEN SICHERHEIT UND GEFAHRENABWEHR												
Gesamtkosten Sicherheit/ Gefahrenabwehr (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**
Gemeinkosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Flugplatzbetreibergebühren für Sicherheit und Gefahrenabwehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	**11 082**
(A) Kosten insgesamt	**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**
	FLUGHAFENSTEUER												
Entgelt pro Fluggast	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Art des Zuschusses (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Insgesamt
Kosten pro Fluggast	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Frachtgebühr	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	GELDMITTEL												
Einnahmen aus der Steuer	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**
Einnahmen aus dem Aufschlag ab 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Zuschüsse der Gebietskörperschaften	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Sonstige Geldmittel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Zuschüsse für Flughäfen (ehemals FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	**2 739 599**
(B) Geldmittel insgesamt	**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												
Jahressaldo für hoheitliche Aufgaben (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**
Kumulierter 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**
Finanzierungskosten	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Abzinsungssatz	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Mehrjähriger Saldo für hoheitliche Aufgaben (abgezinster kumulierter 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**

Quelle: Französische Behörden

3.1.1.2. Mutmaßliche Unterfakturierung von Dienstleistungen, die von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen La Rochelle erbracht wurden

(42) Die Hauptsparte der IHK erbringt für ihre verschiedenen Sparten, darunter die Flughafensparte, gemeinsame Dienstleistungen, insbesondere im Zusammenhang mit Buchhaltung, IT oder Personalwesen. In nachstehender Tabelle 5 sind die Dienstleistungen aufgeführt, die dem Flughafen La Rochelle von der IHK in Rechnung gestellt wurden.

Tabelle 5

Beträge, die die Hauptsparte der IHK der Flughafensparte im Untersuchungszeitraum in Rechnung gestellt hat

	Allgemeine Verwaltung	Kommunikation	Personalwesen	Buchhaltung	IT	Studien/ Projekte	Aufwendungen	In Rechnung gestellte Beiträge
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

Quelle: Französische Behörden

(43) Die französischen Behörden gaben hinsichtlich der Dienstleistungen, die die IHK für den Flughafen La Rochelle erbrachte, eine Erläuterung zu den folgenden Punkten.

— Durch die allgemeinen Verwaltungskosten würden die Kosten für zwei Unterabteilungen abgedeckt, nämlich die Kosten für die Unterabteilung „gewählte Beamte“, die nach der Anzahl der bearbeiteten Agenden berechnet würden, und die Kosten der Abteilung „Generaldirektion“, die nach der Zeit berechnet würden, die der Direktor für jede Dienstleistung aufwende.

— In Bezug auf Kommunikationsdienstleistungen verfüge die IHK-Flughafen über keine Kommunikationsabteilung, sondern nutze die Kommunikationsdienstleistungen der Hauptsparte der IHK. Am Jahresende würden die Kosten der Kommunikationsdienstleistungen anhand der für die einzelnen Dienstleistungen und Tätigkeiten aufgewendeten Zeit und Kosten berechnet.

— Die Kosten des Personalwesens hingen von der Zahl der ausgestellten Gehaltsabrechnungen ab.

— Bei den Buchhaltungsdienstleistungen würde die Anzahl der Buchungen ermittelt, und die Kosten der Dienstleistung würden anteilig nach der Anzahl der Buchungen verteilt.

— Die Kosten für IT-Dienstleistungen würden auf der Grundlage der Kostenaufschlüsselung für jeden IT-Posten berechnet.

— Was die Dienstleistungen für Studien/Projekte betreffe, so sei die Zeit, die für ein bestimmtes Projekt und/oder eine bestimmte Aufgabe aufgewendet werde, das wichtigste Kriterium für die Ermittlung der Kosten.

(44) Darüber hinaus wiesen die französischen Behörden darauf hin, dass es sich bei den zwischen 2001 und 2005 in Rechnung gestellten Beträgen um Pauschalbeträge handele. 2006 wurde der erste Umlageschlüssel eingeführt, und in der Folge wurden die Umlageschlüssel für den Zeitraum 2007-2012 präzisiert. Ein Umlageschlüssel ist ein Mittel zur Zuordnung der Kosten unter Verwendung eines festen Anteils oder Prozentsatzes je nach Art der indirekten Kosten, um den Anteil zu bestimmen, der einem bestimmten Geschäftsbereich (und/oder einer bestimmten Dienstleistung) entspricht. Bei den Umlageschlüsseln wird von einem proportionalen Verhältnis zwischen den Kosten und der erbrachten Dienstleistung ausgegangen. Die in Tabelle 5 dargestellten Umlageschlüssel beruhen auf sechs verschiedenen Kriterien, je nachdem, welche Dienstleistung von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht wurde. Unabhängig von dem Bereich, für den sie verwendet werden, stützen sich die Umlageschlüssel auf Annahmen. Sofern sich nicht nachweisen lässt, dass die gewählten Faktoren oder die für die Schlüssel verwendeten Berechnungsmethoden völlig unrealistisch oder besonders fehlerhaft sind, kann folglich im vorliegenden Fall nicht davon ausgegangen werden, dass die Schlüssel falsch sind oder zu niedrig angesetzt wurden. Die französischen Behörden haben bestätigt, dass die Umlageschlüssel auf objektiven und relevanten Kriterien beruhen.

(45) Schließlich legten die französischen Behörden die in Rechnung gestellten Beträge sowie die Entwicklung des Fluggastaufkommens zwischen 2001 und 2012 dar.

— Von 2001 bis 2005 wurde ein Gesamtbetrag von 433 160 EUR in Rechnung gestellt. Im selben Zeitraum nahm das Verkehrsaufkommen zu, doch blieb das durchschnittliche jährliche Fluggastaufkommen unter 100 000 Fluggästen.

— 2006 wurde ein Gesamtbetrag von 162 000 EUR in Rechnung gestellt. In diesem Jahr stieg die Fluggastzahl des Flughafens erheblich auf 180 890 Fluggäste an, was einem Zuwachs um 42 % gegenüber 2005 entspricht.

— Von 2007 bis 2012 wurde ein Gesamtbetrag von 1 386 000 EUR in Rechnung gestellt. Im Jahr 2007 überschritt das Fluggastaufkommen die Marke von 200 000 Fluggästen.

3.1.1.3. Mutmaßliche Überfakturierung von Dienstleistungen, die von der IHK für den Flughafen Rochefort/Saint-Agnant erbracht wurden

(46) Vom 1. Januar 2002 bis zum 30. Juni 2006 unterstützten der Direktor des Flughafens La Rochelle und ein Sekretär den Betrieb des Flughafens Rochefort/Saint-Agnant (im Folgenden „Flughafen Rochefort“) im Rahmen eines Dienstleistungsvertrags, der zusammen mit der Industrie- und Handelskammer von Rochefort geschlossen wurde. ([15]) Die IHK-La Rochelle wurde am 11. Juli 2001 nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren mit dem Betrieb des Flughafens Rochefort beauftragt.

(47) Gegenstand des Dienstleistungsvertrags war der Betrieb des Flughafens Rochefort, und er bezog sich auf Aspekte wie allgemeine Verwaltungsdienstleistungen, Dienstleistungen im Zusammenhang mit den Arbeitsfeldern und der Beschaffung von Ausrüstung sowie Dienstleistungen für die Nutzer.

(48) Die Gesamtkosten der erbrachten Dienstleistungen beliefen sich in der gesamten Vertragslaufzeit (2002-2006) auf 991 235 EUR ([16]). Die IHK-La Rochelle erhielt für diese Dienstleistungen 293 264 EUR.

([15]) Diese Dienstleistungen wurden im Einklang mit einem Vertrag zwischen einem Konsortium aus der IHK-Rochefort und der IHK-La Rochelle einerseits und dem Syndicat Mixte de l'Aéroport de Rochefort (Zweckverband für den Flughafen Rochefort) andererseits erbracht.

([16]) Tabelle 21 des CRC-Berichts.

3.1.1.4. Rückzahlbare Vorschüsse, die von der Hauptsparte der IHK gewährt wurden

Tabelle 6

Aufschlüsselung der rückzahlbaren Vorschüsse 2001-2012

(in EUR)

Jahr	Vorschüsse
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
INSGESAMT 2001-2012	**7 061 199**

Quelle: Französische Behörden

(49) Von 2001 bis 2012 leistete die Hauptsparte der IHK rückzahlbare Vorschusszahlungen an den Flughafen in Höhe von insgesamt 7 061 199 EUR. Diese rückzahlbaren Vorschüsse wurden ohne die Anforderung einer Kapitalrendite gewährt. Frankreich zufolge handele es sich um Darlehen, die vom Flughafen zurückzuzahlen seien. Die Vorschüsse würden als Aktiva in der Bilanz der Hauptsparte der IHK und als Verbindlichkeiten in der Bilanz des Flughafens ausgewiesen, wobei die IHK die Immobilienbestände des Flughafens als Sicherheit für die Rückzahlung der Darlehen verwende.

(50) Wie die französischen Behörden erklärten, bestehe der Zweck der rückzahlbaren Vorschüsse darin, einerseits dem Flughafen die für die Einleitung infrastrukturbezogener Investitionsvorhaben erforderliche Liquidität zur Verfügung zu stellen und andererseits den Haushalt auszugleichen und somit – da es sich hier um Vorschusszahlungen handele – das Betriebsdefizit des Flughafens vorübergehend zu decken.

3.1.1.5. Finanzielle Zuwendungen von Gebietskörperschaften für vom Flughafen La Rochelle durchgeführte Werbemaßnahmen

(51) Die IHK erhielt Zuschüsse von der Region Poitou-Charentes, dem Department Charente-Maritime und dem Gemeindeverband La Rochelle als Beitrag zu den vom Flughafen La Rochelle durchgeführten Werbemaßnahmen. In der nachstehenden Tabelle 7 wird ein Überblick über diese verschiedenen Zuschüsse gegeben.

Tabelle 7

Von den verschiedenen Gebietskörperschaften erwartete und tatsächlich gezahlte finanzielle Beiträge zu den vom Flughafen La Rochelle durchgeführten Werbemaßnahmen

(in EUR)

Erwartete finanzielle Beiträge	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departement Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Gemeindeverband La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
INSGESAMT			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Tatsächlich gezahlte finanzielle Beiträge	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departement Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Gemeindeverband La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Region Poitou-Charentes			115 000		85 000								
INSGESAMT			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Quelle: Französische Behörden

[1] Den von den französischen Behörden übermittelten Informationen zufolge sind zwischen 2007 und 2009 keine finanziellen Beiträge zu den vom Flughafen La Rochelle durchgeführten Werbemaßnahmen geleistet worden.

(52) Diese Beiträge wurden gemäß den Verträgen gezahlt, die zwischen der IHK einerseits und dem Departement Charente-Maritime, dem Gemeindeverband La Rochelle und der Region Poitou-Charentes andererseits geschlossen wurden.

(53) Die französischen Behörden konnten der Kommission nur zwei Verträge vorlegen, die 2010 mit dem Departement Charente-Maritime bzw. mit dem Gemeindeverband La Rochelle geschlossen wurden. ([17])

(54) Im Rahmen beider Verträge aus dem Jahr 2010 verpflichteten sich das Departement Charente-Maritime und der Gemeindeverband La Rochelle, einen Teil der „Werbemaßnahmen zu finanzieren, die die IHK mit Blick auf ausländische Touristen und insbesondere die Märkte in London, Dublin, Oslo und Brüssel – da diese Städte angeflogen werden – zu ergreifen beabsichtigt". ([18]) In den Verträgen ist jedoch nicht festgelegt, welche Art von Werbemaßnahmen von der IHK oder den Dienstleistern durchzuführen ist. Insbesondere wird in den Verträgen nicht erwähnt, dass es sich bei den Dienstleistern um Fluggesellschaften oder deren Tochtergesellschaften handeln wird.

3.1.2. *Investitionszuschüsse*

(55) Zwischen 2001 und 2005 wurden dem Flughafen La Rochelle über mehrere Gebietskörperschaften und aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Zuschüsse (im Folgenden „Investitionszuschüsse") zur Finanzierung verschiedener Investitionen in Höhe von insgesamt rund 3 Mio. EUR gewährt (siehe nachstehende Tabelle 8):

— Der Conseil général (Generalrat) von Charente-Maritime gewährte dem Flughafen 2001 einen Ausrüstungszuschuss in Höhe von 46 000 EUR und 2005 in Höhe von 744 000 EUR.

— Der Conseil régional (Regionalrat) von Poitou-Charentes gewährte dem Flughafen 2005 einen Ausrüstungszuschuss in Höhe von 744 000 EUR.

— Der Gemeindeverband La Rochelle gewährte dem Flughafen 2005 einen Ausrüstungszuschuss in Höhe von 967 000 EUR.

— Aus dem EFRE wurde dem Flughafen 2005 ein Zuschuss in Höhe von 485 000 EUR gewährt.

(56) Mit diesen Zuschüssen wurde eine Reihe von Investitionen finanziert, darunter:

— der Bau einer neuen Abflug- und Ankunftshalle,

— die Verstärkung, Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn,

— die Verstärkung und Verbreiterung des Rollfelds,

— die Verstärkung und Erweiterung der Parkflächen der Flugzeuge,

— die Schaffung eines Absetzbeckens, um den Flughafen mit dem Wassergesetz in Einklang zu bringen.

(57) Die französischen Behörden erklärten ferner, dass die Investitionen insbesondere dazu gedient hätten, den sicheren Betrieb der von den europäischen Fluggesellschaften für gewöhnlich verwendeten Flugzeugtypen (B737, A320) zu gewährleisten, indem die Start- und Landebahn auf eine Breite von 45 Metern ausgeweitet wurde (La Rochelle war einer der wenigen gewerblichen Flughäfen mit einer Start- und Landebahn von 30 Metern Breite) und um 115 Meter nach Westen verlängert wurde (zum Teil, um die Auswirkungen der versetzten Schwelle auf die Landestrecke zu kompensieren), und indem die Rollfelder und Vorfeldflächen so angepasst wurden, dass sich die Flugzeuge sicher bewegen können. Darüber hinaus hätten bestimmte Investitionen dem Flughafen die Erfüllung seiner Umweltschutzverpflichtungen (Wassergesetz) ermöglicht.

(58) Die französischen Behörden erklärten, dass der Flughafen La Rochelle 2006 keine Zuschüsse zur Finanzierung des Baus eines gebührenpflichtigen Parkplatzes und seiner anschließenden Erweiterung im Jahr 2008 erhalten habe.

(59) In nachstehender Tabelle 8 wird ein Überblick über alle Investitionsmaßnahmen gegeben, für die Investitionszuschüsse gewährt wurden.

(60) Nach Angaben der französischen Behörden sei der Anteil der nicht bezuschussten Investitionen von der IHK, dem Eigentümer und Betreiber des Flughafens, finanziert worden.

([17]) Diese Verträge wurden am 4. Juni 2012 an die Kommission gesandt.

([18]) Einleitende Bemerkungen der am 29. Juni 2010 bzw. am 16. Juli 2010 von der IHK mit dem Departement Charente-Maritime und dem Gemeindeverband La Rochelle geschlossenen Verträge.

Tabelle 8

Überblick über alle Maßnahmen, für die Investitionszuschüsse gewährt wurden

(in EUR)

Art der Investition	Gesamtinvestitions-kosten	Datum der Gewährung des Zuschusses	Öffentliche Stelle, die den Zuschuss gewährt hat	Betrag des Zuschusses
Renovierung und Modernisierung (einschließlich Start- und Landebahn)	5 876 000	4.1.2001	Conseil général	46 000
		2.12.2005	EFRE	485 000
		29.10.2004	Conseil général	744 000
		14.3.2005	Conseil régional	744 000
		23.3.2005	Gemeindeverband	967 000
INSGESAMT				2 986 000

Quelle: Französische Behörden

3.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

3.2.1. *Anmerkungen zu den Flughafenentgelten*

(61) Frankreich zufolge würden alle Flughafendienstleistungen, die der Flughafenbetreiber den verschiedenen Flughafennutzern erbringt, entsprechend seinen Gebührensätzen für Flughafendienstleistungen berechnet. Jede vorgeschlagene Gebühr werde dem beratenden Wirtschaftsausschuss (Commission consultative économique, im Folgenden „Cocoeco") zur Stellungnahme vorgelegt, sodass die Flughafennutzer (Fluggesellschaften, Gewerkschaften, Unternehmen, die Luftarbeitseinsätze durchführen, Verbände) zu den geltenden Gebühren konsultiert werden könnten. Den Angaben Frankreichs zufolge würden dem Cocoeco jedes Jahr die Erhöhungen der nicht luftverkehrsbezogenen Gebühren vorgelegt. Jeder Gebührenvorschlag des Betreibers werde vor seiner Umsetzung zusammen mit der Stellungnahme des Cocoeco auch dem Präfekten des Departments übermittelt.

(62) Frankreich legte der Kommission die von 2001 bis 2013 geltenden Gebührensätze für Flughafendienstleistungen vor. Frankreich übermittelte der Kommission auch alle Stellungnahmen des Cocoeco aus dem Zeitraum 2001 bis 2013, nicht jedoch für 2005, da der Cocoeco in diesem Jahr nicht zusammentrat.

(63) Frankreich erklärte ferner, dass die Entrichtung des Befeuerungsentgelts durch die Fluggesellschaften davon abhänge, ob die Vorschriften der Zivilluftfahrt für Flüge bei Nacht oder bei schlechten Sichtverhältnissen Anwendung fänden (in solchen Fällen sei der Flugsicherungsdienst dafür zuständig, zu entscheiden, ob die Befeuerung erforderlich sei oder nicht) oder ob der Pilot die Befeuerung beantrage. Den französischen Behörden zufolge würden die erforderlichen Informationen darüber, ob die Befeuerungseinrichtung während einer Flugzeugbewegung genutzt wurde, vom Flugsicherungsdienst La Rochelle bereitgestellt, damit der Betreiber den Betrag der Fluggesellschaft in Rechnung stellen könne.

(64) Frankreich erklärte, dass der Flughafen die folgenden nicht luftverkehrsbezogenen Entgelte erhalte: i) Entgelte für die Nutzung einer staatlichen Liegenschaft (mit einem festen und einem variablen Teil auf der Grundlage des erzielten Umsatzes) für folgende Tätigkeitsbereiche: Parkplätze, Autovermieter, Flugzeug-Hangars, Restaurants, Einzelhandelsbetriebe, Werbung und ii) Entgelte für verschiedene gebührenpflichtige Dienstleistungen.

3.2.2. *Verträge mit den Fluggesellschaften*

(65) Die Untersuchung der Kommission erstreckt sich auf die zwischen der IHK und den Fluggesellschaften im Zeitraum von 2001 bis zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens am 8. Februar 2012 geschlossenen Verträge über die Vergütung für Dienstleistungen, die der Flughafen für den Flugbetrieb der Fluggesellschaften erbringt (im Folgenden „Verträge über Flughafendienstleistungen"), und die Verträge über die Vergütung von Marketingdienstleistungen, die die Fluggesellschaften dem Flughafen erbringen (im Folgenden „Verträge über Marketingdienstleistungen").

(66) Die Kommission prüfte die Verträge über Flughafenentgelte und/oder die Verträge über Marketingdienstleistungen, die die IHK mit den folgenden Fluggesellschaften geschlossen hat: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz und easyJet.

3.2.2.1. Mit Ryanair/AMS geschlossene Verträge

(67) Die folgende Tabelle enthält alle Verträge, die die IHK nach Angaben Frankreichs im Untersuchungszeitraum mit Ryanair und AMS geschlossen hat:

Tabelle 9

Liste der zwischen der IHK und Ryanair/AMS geschlossenen Verträge

Nr.	Verträge	Tag der Unterzeichnung	Geltungsdauer des Vertrags
1	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	10.12.2003	1.5.2003 bis 30.4.2006
A	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Marketingdienstleistungen (Vereinigtes Königreich und andere)	1.12.2003	1.5.2003 bis 31.12.2003
B	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Marketingdienstleistungen (Vereinigtes Königreich und andere)	3.6.2004	1.1.2004 bis 30.4.2006
C	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen Nr. 1 (Vereinigtes Königreich)	1.4.2006	1.5.2006 bis 31.4.2009
D	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen Nr. 2 (Irland)	1.4.2006	1.5.2006 bis 31.4.2009
2	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen Nr. 1 (Vereinigtes Königreich)	1.5.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
3	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen Nr. 2 (Irland)	1.5.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
4	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	1.2.2007	1.2.2007 bis 30.4.2009
E	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	1.6.2007	1.6.2007 bis 30.9.2007
F	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	21.9.2007	28.10.2007 bis 29.3.2008
G	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen Nr. 1 (Vereinigtes Königreich)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
H	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen Nr. 2 (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
I	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen Nr. 3 (Irland)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
J	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
5	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	13.1.2010	1.5.2009 bis 30.4.2012
6	Zusatzvereinbarung Nr. 1 zum Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	1.2.2010	1.2.2010 bis 31.3.2013
K	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	25.2.2010	31.3.2010 bis 30.3.2013
L	Zusatzvereinbarung Nr. 1 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	23.6.2010	23.6.2010 bis 30.3.2013
7	Zusatzvereinbarung Nr. 2 zum Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	28.1.2011	28.1.2011 bis 30.4.2012

Nr.	Verträge	Tag der Unterzeichnung	Geltungsdauer des Vertrags
M	Zusatzvereinbarung Nr. 2 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	11.2.2011	28.3.2011 bis 30.3.2013
N	Zusatzvereinbarung Nr. 3 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	11.2.2011	31.3.2011 bis 30.3.2013

a) Von der IHK mit Ryanair geschlossene Verträge über Flughafendienstleistungen

(68) Wie in Tabelle 9 dargelegt, schlossen die IHK und Ryanair im Untersuchungszeitraum mehrere Verträge über Flughafenentgelte und Entgelte für Bodenabfertigungsdienste.

(69) Zu allen in diesem Kapitel erwähnten Verträgen über Flughafendienstleistungen wurde von Frankreich erklärt, dass

— die in den Verträgen festgelegten Flughafenentgelte den vom Cocoeco genehmigten Flughafenentgelten entsprechen und für alle Fluggesellschaften gelten würden,

— die IHK neben dem Betanken keine anderen Bodenabfertigungsdienste erbringe,

— Ryanair das Befeuerungsentgelt nicht in Rechnung gestellt worden sei, da die Fluggesellschaft nur tagsüber geflogen sei und daher keine Befeuerung benötigt habe.

(70) Aus der Prüfung dieser Verträge ergibt sich somit, dass die Flughafenentgelte, die Ryanair mit jedem Vertrag auferlegt werden, der von der Cocoeco genehmigten allgemeinen Entgeltordnung entsprechen.

— *Vertrag Nr. 1: Vertrag vom 10. Dezember 2003*

(71) In dem ersten Vertrag, der am 10. Dezember 2003 zwischen der IHK und Ryanair unterzeichnet wurde und rückwirkend für einen Zeitraum von drei Jahren ab 1. Mai 2003 galt, sind die für Ryanair geltenden Flughafenentgelte festgelegt. Im Rahmen des Vertrags verpflichtete sich Ryanair, eine tägliche Verbindung zwischen dem Flughafen La Rochelle und London Stansted zu betreiben und möglicherweise eine oder mehrere Strecken nach Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn oder zu anderen Flughäfen einzurichten, sofern es Ryanair durch diese Verbindungen möglich ist, in jedem Vertragsjahr mindestens 340 Betriebstage pro Jahr vom Flughafen La Rochelle aus zu fliegen.

(72) Nach Artikel 2 Buchstabe b des Vertrags Nr. 1 vom 10. Dezember 2003 musste Ryanair außerdem ein Entgelt für die Bodenabfertigung in Höhe von […] EUR für jedes BAe 146-300 Flugzeug, […] EUR für jede Boeing 737-300 und […] EUR für jede Boeing 737-800 entrichten. Frankreich brachte in seinem Schreiben vom 30. August 2011 zunächst vor, dass die IHK außer der Betankung „keine anderen Bodenabfertigungsdienste“ erbringe und dass „die Nutzer unmittelbar mit einem privaten Dritten Verträge über Bodenabfertigungsdienste schließen“ würden. In seiner Antwort vom 12. April 2012 führte Frankreich weiter aus, dass die IHK lediglich als Vermittler zwischen Ryanair und dem Bodenabfertigungsunternehmen Atlantica gehandelt habe. Der IHK zufolge seien in dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 10. Dezember 2003, der zwischen der IHK und Ryanair geschlossen wurde, lediglich die Preise von Atlantica festgesetzt worden. Frankreich und die IHK geben an, dass Ryanair ab 2007 direkt mit Atlantica verhandelt habe. Diese Verantwortung sei auf Atlantica im Rahmen des Bodenabfertigungsvertrags vom 1. Februar 2007 übertragen worden, wobei das in dem vorhergehenden Vertrag festgelegte Entgelt für Bodenabfertigungsdienste für die Ryanair-Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 beibehalten worden sei.

— *Vertrag Nr. 2: Vertrag vom 1. Mai 2006*

(73) Dieser Vertrag wurde von der IHK mit Ryanair am 1. Mai 2006 für einen Zeitraum von drei Jahren geschlossen. Im Rahmen des Vertrags verpflichtete sich Ryanair, eine Strecke zwischen La Rochelle und London Stansted mit einem Fluggastaufkommen von mindestens 95 000 Fluggästen pro Jahr zu betreiben.

— *Vertrag Nr. 3: Vertrag vom 1. Mai 2006*

(74) Dieser Vertrag wurde von der IHK mit Ryanair am 1. Mai 2006 für einen Zeitraum von drei Jahren geschlossen. Im Rahmen des Vertrags verpflichtete sich Ryanair, eine Strecke zwischen La Rochelle und Dublin mit einem Fluggastaufkommen von mindestens 45 000 Fluggästen pro Jahr zu betreiben.

— *Vertrag Nr. 4: Vertrag vom 1. Februar 2007*

(75) Dieser Vertrag ersetzte indirekt den Vertrag Nr. 2; er wurde am 1. Februar 2007 von der IHK und Ryanair geschlossen und endete am 30. April 2009. Im Rahmen des Vertrags verpflichtete sich Ryanair, eine tägliche Strecke zwischen dem Flughafen La Rochelle und London Stansted zu betreiben und möglicherweise eine oder mehrere Verbindungen nach Brüssel-Charleroi, Frankfurt-Hahn oder zu einem anderen Flughafen einzurichten. Außerdem verpflichtete sich Ryanair, in jedem Vertragsjahr mindestens 340 Tage pro Jahr vom Flughafen La Rochelle aus zu fliegen. Seit dem 1. Februar 2007 erbrachte Atlantica Bodenabfertigungsdienste für Ryanair im Rahmen des in Erwägungsgrund 71 genannten Bodenabfertigungsvertrags.

— *Vertrag Nr. 5: Vertrag vom 13. Januar 2010*

(76) Dieser Vertrag wurde von der IHK mit Ryanair am 13. Januar 2010 geschlossen und galt rückwirkend ab 1. Mai 2009 für einen Zeitraum von drei Jahren. Im Rahmen des Vertrags verpflichtete sich Ryanair, eine tägliche Strecke zwischen dem Flughafen La Rochelle und London Stansted, Dublin sowie Brüssel-Charleroi zu betreiben und möglicherweise eine oder mehrere Verbindungen zu einem anderen Flughafen, der von Ryanair bedient wird, einzurichten.

(77) Zu diesem Vertrag wurden die beiden nachstehenden Zusatzvereinbarungen geschlossen:

— *Vertrag Nr. 6: Zusatzvereinbarung Nr. 1 vom 1. Februar 2010 zum Vertrag Nr. 5 vom 13. Januar 2010*

(78) Mit dieser Zusatzvereinbarung zum Vertrag Nr. 5 vom 13. Januar 2010, die bis zum 31. März 2013 in Kraft war, wurden die von Ryanair ab dem Flughafen La Rochelle beginnend mit der Sommersaison 2010 zu bedienenden Zielflughäfen festgelegt, und zwar zu folgenden Bedingungen:

— London Stansted: Mindestaufkommen von 53 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) für jedes volle Jahr,

— Dublin (nur Sommer): Mindestaufkommen von 17 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) für jedes volle Jahr,

— Brüssel-Charleroi (nur Sommer): Mindestaufkommen von 17 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) für jedes volle Jahr,

— Oslo Rygge (nur Sommer): Mindestaufkommen von 17 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) für jedes volle Jahr.

(79) Mit dieser Zusatzvereinbarung wurde Vertrag Nr. 5 vom 13. Januar 2010 ergänzt.

— *Vertrag Nr. 7: Zusatzvereinbarung Nr. 2 vom 28. Januar 2011 zum Vertrag Nr. 5 vom 13. Januar 2010*

(80) Mit dieser Zusatzvereinbarung zum Vertrag Nr. 5 vom 13. Januar 2010 verpflichtete sich Ryanair, ab der Sommersaison 2011 eine reine Sommerverbindung nach Porto mit einem Fluggastaufkommen von mindestens 17 000 Fluggästen (Ankunft und Abflug) für jedes volle Jahr zu betreiben.

b) Von der IHK mit Ryanair/AMS geschlossene Verträge über Marketingdienstleistungen

(81) Wie aus Tabelle 9 hervorgeht, hat auch die IHK eine Reihe von Marketingverträgen geschlossen. Diese wurden zwischen 2003 und 2006 von der IHK mit Ryanair abgeschlossen, und ab 2006 mit AMS, einer 100%igen Tochtergesellschaft von Ryanair.

— *Vertrag A: Vertrag vom 1. Dezember 2003 mit Ryanair*

(82) Am 1. Dezember 2003 wurde zwischen der IHK und Ryanair ein Vertrag geschlossen, der rückwirkend vom 1. Mai 2003 bis zum 31. Dezember 2003 galt. Ryanair verpflichtete sich, ab dem 1. Mai 2003 eine tägliche Verbindung zwischen dem Flughafen La Rochelle und London Stansted zu betreiben und möglicherweise eine oder mehrere weitere Verbindungen nach Frankfurt-Hahn, Brüssel-Charleroi oder anderen Flughäfen für Flüge an mindestens 340 Tagen im Jahr einzurichten.

(83) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich Ryanair, auf ihrer Website drei Links zu Tourismus-Websites mit Bezug zur Region La Rochelle anzuzeigen und eine Werbekampagne für ihre Verbindungen zum Flughafen La Rochelle zu starten.

(84) Die IHK zahlte Ryanair […] EUR:

— […] EUR bei Vertragsunterzeichnung,

— […] EUR nach Vorlage einer Zusammenfassung der von Ryanair durchgeführten Marketingkampagnen und der damit verbundenen Kosten, die mindestens […] EUR betragen mussten.

— *Vertrag B: Vertrag vom 3. Juni 2004 mit Ryanair*

(85) Am 3. Juni 2004 wurde zwischen der IHK und Ryanair ein Vertrag geschlossen, der für den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 30. April 2006 galt. Ryanair verpflichtete sich, ab dem 1. Januar 2004 eine tägliche Verbindung zwischen dem Flughafen La Rochelle und London Stansted zu betreiben und möglicherweise eine oder mehrere weitere Verbindungen nach Frankfurt-Hahn, Brüssel-Charleroi oder anderen Flughäfen für Flüge an mindestens 340 Tagen im Jahr einzurichten. Die Fluggesellschaft verpflichtete sich auch zu einer Auslastung von mindestens 60 % für ihre Flüge.

(86) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich Ryanair, auf ihrer Website Links zu Tourismus-Websites mit Bezug zur Region La Rochelle anzuzeigen.

(87) Die IHK zahlte Ryanair [...] EUR pro Jahr; der Betrag würde im Fall, dass Ryanair die Auslastungsziele nicht erreicht, verringert. Dieser Betrag würde dann auf der Grundlage der Zahl der beförderten Fluggäste neu berechnet. Die Zahlungen sollten quartalsweise erfolgen und etwaige Überzahlungen im Folgejahr ausgeglichen werden.

(88) Die Kommission erhielt keine Unterlagen, aus denen der genaue Betrag hervorgeht, den die IHK in den darauffolgenden beiden Jahren an Ryanair gezahlt hat.

— *Vertrag C: Mit AMS in Bezug auf das Vereinigte Königreich geschlossener Vertrag vom 1. April 2006*

(89) Am 1. April 2006 schloss die IHK mit AMS einen Dreijahresvertrag, der am 1. Mai 2006 in Kraft trat. Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und London Stansted mit mindestens 95 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen.

(90) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, verschiedene Marketingdienstleistungen auf der Website www.ryanair.com zu einem Preis von […] EUR pro Jahr bzw. […] EUR pro Monat zu erbringen. Diese umfassten:

— Anzeige eines Links zu einer von der IHK genannten Website auf der englischsprachigen Startseite von www.ryanair.com ([19]) für 56 Tage zu einem Preis von […] EUR,

— Präsentation von vier Absätzen mit je 150 Wörtern im Bereich „Five things to do“ auf der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair zu einem Preis von […] EUR,

— Anzeige von zwei Links zu einer von der IHK angegebenen Website in der Statusleiste der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair zu einem Preis von […] EUR,

— Anzeige von einem Link zu einer von der IHK genannten Website im Bereich „Five things to do“ auf der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair zu einem Preis von […] EUR,

— Versand einer E-Mail an Abonnenten der Website von Ryanair im Vereinigten Königreich und in Irland, in der La Rochelle beworben wird, zu einem Preis von […] EUR.

(91) Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden. Die IHK würde monatliche Zahlungen für diese Dienstleistungen auf der Grundlage der von AMS übermittelten Rechnungen leisten.

— *Verträge D und E: Mit AMS in Bezug auf Irland geschlossener Vertrag vom 1. April 2006 und dessen Zusatzvereinbarung vom 1. Juni 2007*

(92) Am 1. April 2006 wurde von der IHK mit AMS der Vertrag D abgeschlossen, der für drei Jahre galt und am 1. Mai 2006 in Kraft trat. Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und Dublin mit mindestens 45 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen.

(93) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, auf der Website von Ryanair, www.ryanair.com, einen Link zu einer von der IHK genannten Website für 212 Tage pro Jahr zu einem Preis von […] EUR pro Jahr bzw. […] EUR pro Monat anzuzeigen. Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden. Die IHK würde monatliche Zahlungen für diese Dienstleistungen auf der Grundlage der von AMS übermittelten Rechnungen leisten.

([19]) Freie Übersetzung des englischen Originalwortlauts „the www.ryanair.com English language homepage“.

(94) Zu dem Vertrag D gab es am 1. Juni 2007 eine Zusatzvereinbarung (Vertrag E), wodurch die Marketingdienstleistungen für 2007 geändert wurden: AMS verpflichtete sich, auf der Website von Ryanair einen Link zu einer von der IHK genannten Website für 45 Tage im Zeitraum Juni bis September 2007 (anstelle von 212 Tagen pro Jahr) zu einem Preis von […] EUR anzuzeigen.

— *Vertrag F: Mit AMS in Bezug auf das Vereinigte Königreich geschlossener Vertrag vom 21. September 2007*

(95) Am 21. September 2007 unterzeichnete die IHK-Flughafen den Vertrag F über Marketingdienstleistungen auf der Website von Ryanair für das Vereinigte Königreich. Mit dem Vertrag F wurde der Vertrag C geändert, und es wurden weitere Marketingdienstleistungen, zusätzlich zu den bereits geplanten, vereinbart, nämlich die Versendung von fünf zusätzlichen Werbe-E-Mails im Winter 2007/2008 an die 255 000 englischsprachigen Abonnenten auf der Mailingliste von Ryanair. Die Kosten für diese zusätzlichen Dienstleistungen würden sich auf […] EUR belaufen.

— *Vertrag G: Mit AMS in Bezug auf das Vereinigte Königreich geschlossener Vertrag vom 17. September 2009*

(96) Am 17. September 2009 schloss die IHK mit AMS einen Dreijahresvertrag mit rückwirkender Geltung zum 1. Januar 2009. Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und London Stansted mit mindestens 53 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen.

(97) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, verschiedene Marketingdienstleistungen zu einem Preis von […] EUR pro Jahr zu erbringen. Diese umfassten:

— Anzeige eines Links zu einer von der IHK genannten Website auf der Ryanair-Startseite für das Vereinigte Königreich, www.ryanair.com, für 22 Tage zu einem Preis von […] EUR,

— Präsentation eines Absatzes auf der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair zu einem Preis von […] EUR,

— Anzeige eines Links zu einer von der IHK genannten Website in der Statusleiste der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair zu einem Preis von […] EUR.

(98) Der Gesamtbetrag für diese Dienstleistungen belief sich auf […] EUR, für den ein Rabatt gewährt wurde. Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden.

— *Verträge H und J: Mit AMS in Bezug auf Belgien geschlossener Vertrag vom 17. September 2009 und dessen Zusatzvereinbarung*

(99) Am 17. September 2009 schloss die IHK mit AMS einen Dreijahresvertrag mit rückwirkender Geltung zum 1. Januar 2009 (Vertrag H). Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und Brüssel-Charleroi mit mindestens 9 000 Fluggästen im ersten Jahr und 16 000 Fluggästen in den darauffolgenden beiden Jahren zu bedienen.

(100) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, auf der Ryanair-Startseite für die Niederlande/Belgien (www.ryanair.com) ([20]) einen von der IHK genannten Link für 95 Tage im ersten Jahr und für 160 Tage in den darauffolgenden beiden Jahren anzuzeigen. Die Kosten für diese Dienstleistungen beliefen sich auf […] EUR bzw. […] EUR, wobei der IHK im ersten Jahr […] EUR und in den Folgejahren […] EUR in Rechnung gestellt wurden. Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden.

(101) Zu diesem Vertrag wurde am selben Tag durch den Vertrag J eine Zusatzvereinbarung geschlossen, nach der sich AMS verpflichtete, für weitere zehn Tage im Jahr 2009 einen Link zu der von der IHK genannten Website auf der Ryanair-Startseite für die Niederlande/Belgien, www.ryanair.com, anzuzeigen. Die Kosten für diese zusätzliche Leistung würden sich auf […] EUR belaufen.

— *Vertrag I: Mit AMS in Bezug auf Irland geschlossener Vertrag vom 17. September 2009*

(102) Am 17. September 2009 schloss die IHK mit AMS einen weiteren Dreijahresvertrag mit rückwirkender Geltung zum 1. Januar 2009 (Vertrag I). Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und Dublin mit mindestens 17 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen.

([20]) Freie Übersetzung des englischen Originalwortlauts: „the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage".

(103) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, 200 Tage lang einen Link zu einer von der IHK genannten Website auf der Startseite der irischen Version der Website von Ryanair, www.ryanair.com, anzuzeigen. Die Gebühr für diese Dienstleistung belief sich auf […] EUR, die der IHK als jährliche Kosten in Höhe von […] EUR in Rechnung zu stellen waren. Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden.

— *Vertrag K: Mit AMS geschlossener Vertrag vom 25. Februar 2010*

(104) Am 25. Februar 2010 schloss die IHK mit AMS einen Dreijahresvertrag, der am 31. März 2010 in Kraft trat (Vertrag K). Durch diesen Vertrag wurden die früheren Verträge zwischen den Parteien ersetzt und aufgehoben.

(105) Im Jahr 2009 wurden drei Verträge über Marketingdienstleistungen für jeden der Märkte, auf denen Werbemaßnahmen geplant waren, geschlossen, nämlich für das Vereinigte Königreich, Irland und Belgien. Im Jahr 2010 schlossen die Parteien jedoch einen einzigen Vertrag für alle drei Märkte.

(106) Im Rahmen dieses Vertrags war Ryanair verpflichtet, Strecken zwischen dem Flughafen La Rochelle und dem Vereinigten Königreich, Irland, Belgien und Norwegen zu bedienen (letztere als neue Strecke). Der Vertrag enthielt zwar keine Anforderungen in Bezug auf die Fluggastzahlen oder die Flugfrequenz, sah aber vor, dass im Fall einer Verringerung der Frequenz oder der Annullierung einer der in Rede stehenden Strecken das Marketingdienstleistungspaket entsprechend geändert würde.

(107) Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, verschiedene Marketingdienstleistungen zu einem Preis von […] EUR pro Jahr zu erbringen. Diese umfassten:

— Präsentation von fünf Absätzen im Bereich „Five things to do“ der Ryanair-Website,

— Anzeige von drei Links auf der Ryanair-Website,

— Anzeige eines Links auf den Startseiten der Ryanair-Website für Irland, Norwegen und die Niederlande für 90 Tage,

— Anzeige eines Links auf der Startseite der Ryanair-Website für das Vereinigte Königreich für 50 Tage.

(108) Zusätzliche Leistungen konnten zwischen den Parteien vereinbart werden.

(109) Zu diesem Vertrag gab es die nachstehenden drei Zusatzvereinbarungen:

— *Vertrag L: Zusatzvereinbarung Nr. 1 zum Vertrag K vom 25. Februar 2010 in Bezug auf Irland*

(110) Die erste Zusatzvereinbarung zum Vertrag K vom 25. Februar 2010 wurde am 23. Juni 2010 unterzeichnet. Im Rahmen dieser Zusatzvereinbarung war Ryanair verpflichtet, eine Strecke zwischen La Rochelle und Cork zu betreiben. Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, den Zeitraum, in dem auf der Ryanair-Website, www.ryanair.com, ein Link zu einer von der IHK gewählten Website zu einem Preis von […] EUR angezeigt werden sollte, auf 70 Tage zu verlängern.

— *Vertrag M: Zusatzvereinbarung Nr. 2 zum Vertrag K vom 25. Februar 2010 in Bezug auf Portugal*

(111) Im Rahmen dieses am 11. Februar 2011 unterzeichneten Vertrags verpflichtete sich AMS, verschiedene Marketingdienstleistungen zu einem Preis von […] EUR zu erbringen, die zu jährlichen Kosten von […] EUR in Rechnung gestellt werden sollten. Diese umfassten:

— Anzeige eines Links zu einer von der IHK benannten Website im Bereich „Flughäfen und Tourismus“ der Startseite der portugiesischen Version der Ryanair-Website, www.ryanair.com, für 365 Tage pro Jahr,

— Präsentation von La Rochelle (von der IHK ausgewählte Texte, Bilder und Verlinkung) auf der Startseite der Ryanair-Website für Portugal für vier Wochen im Jahr.

— *Vertrag N: Zusatzvereinbarung Nr. 3 zum Vertrag K vom 25. Februar 2010 in Bezug auf Norwegen*

(112) Zum Vertrag K vom 25. Februar 2010 wurde 2011 eine dritte Zusatzvereinbarung unterzeichnet. Im Rahmen dieses Vertrags verpflichtete sich AMS, verschiedene Marketingdienstleistungen zu einem Preis von […] EUR zu erbringen, die im ersten Jahr als Kosten in Höhe von […] EUR und im zweiten Jahr mit […] EUR in Rechnung gestellt werden sollten.

(113) Im ersten Jahr (vom 31. März 2011 bis zum 31. Oktober 2011) wurden folgende Dienstleistungen erbracht:

— Präsentation von La Rochelle (von der IHK ausgewählte Texte, Bilder und Verlinkung) auf der Startseite der Ryanair-Website für Norwegen für sechs Wochen im Jahr,

— Präsentation eines von der IHK gewählten Banners in der Statusleiste auf der rechten Seite der Startseite der Ryanair-Website für Norwegen für vier Monate im Jahr.

(114) Im zweiten Jahr (vom 31. März 2012 bis zum 31. Oktober 2012) wurden folgende Dienstleistungen erbracht:

— Präsentation von La Rochelle (von der IHK ausgewählte Texte, Bilder und Verlinkung) auf der Startseite der Ryanair-Website für Norwegen für drei Wochen im Jahr,

— Präsentation eines von der IHK gewählten Banners in der Statusleiste auf der rechten Seite der Startseite der Ryanair-Website für Norwegen für drei Monate im Jahr.

3.2.2.2. Verträge mit Flybe, Aer Arann und Jet2

a) Entgeltbeschluss vom 27. März 2008

(115) In dem Entgeltbeschluss vom 27. März 2008, der dem Cocoeco vorgelegt wurde, sind Anreize für die Einrichtung neuer Linienflüge festgelegt. Dieser Entgeltbeschluss sieht ein auf drei Jahre begrenztes System degressiver Rabatte auf Luftfahrtentgelte für die Einrichtung neuer Strecken oder den Weiterbetrieb bestehender Strecken während der Winterflugplanperiode vor. In dem Entgeltbeschluss sind die Bedingungen für die Gewährung dieser Rabatte festgelegt:

— Der Rabatt für die Einrichtung neuer Linienflugstrecken ([21]) wird unter folgenden Bedingungen gewährt: i) neue Linienflugstrecken (auf eine Saison oder ein Jahr bezogen), ii) Aufnahme des Flugbetriebs im Jahr 2008 und iii) mit mehr als 2 000 Sitzplätzen in der IATA-Saison Frühjahr/Sommer.

— Der Rabatt für den Linienflugbetrieb im Winter wird unter folgenden Bedingungen gewährt: i) bestehende Strecke, die vor 2008 noch nie in der IATA-Wintersaison bedient worden war, und ii) Maßnahmen, die nur für die Wintersaison gelten.

(116) Die im Rahmen dieser Anreizmaßnahmen gewährten Rabatte sind in nachstehender Tabelle 10 aufgeführt.

Tabelle 10

Rabatte auf Flughafenentgelte gemäß dem Entgeltbeschluss vom 27. März 2008

	Jahr 1	Jahr 2	Jahr 3
Landeentgelt	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Befeuerung	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Abstellentgelt	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Fluggastentgelt	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Quelle: Französische Behörden

b) Vertrag mit JET2

(117) Am 4. Juli 2008 schloss die IHK mit der Fluggesellschaft Jet2 einen Vertrag über Flughafenentgelte für einen Zeitraum von drei Jahren, der rückwirkend ab dem 12. Mai 2008 für Flüge nach Edinburgh und Leeds galt. ([22])

([21]) Nach Angaben Frankreichs entspricht die Definition neuer Linienflugstrecken der Definition in den Leitlinien von 2005.

([22]) Der Vertrag vom 12. Mai 2008 zwischen der IHK und Jet2 bezieht sich auch auf eine für die Saison 2009 geplante Strecke zwischen La Rochelle und Belfast. Den französischen Behörden zufolge wurde die Strecke La Rochelle-Belfast jedoch nie eingerichtet.

(118) Dieser Vertrag sieht auch die Gewährung erheblicher Rabatte auf Flughafenentgelte vor, wie sie in Tabelle 10 dargestellt sind. Jet2 verpflichtete sich, pro Saison mindestens 2 000 Sitzplätze anzubieten, andernfalls würden die Rabatte im folgenden Jahr um 5 % verringert.

(119) Nach diesem Vertrag würde die IHK im ersten Jahr (2008) einen „Beitrag zur Unterstützung des Marketings“ in Höhe von […] EUR leisten und im zweiten und dritten Jahr (theoretisch 2009 und 2010) einen Marketingbeitrag zahlen, dessen Höhe „auf der Grundlage des Flugplans angepasst“ würde. Wie es im Vertrag heißt, könnte die Höhe des Marketingbeitrags durch eine Zusatzvereinbarung auf der Grundlage des erreichten Auslastungsgrades und der Entwicklungen im Hinblick auf den Flugplan angepasst werden. Damit der Beitrag gezahlt würde, sieht der Vertrag vor, dass Jet2 eine Rechnung mit Belegen (Marketingplan, Rechnungen für durchgeführte Werbemaßnahmen) vorlegt. Um die Unterstützung in Anspruch nehmen zu können, verpflichtete sich Jet2 außerdem, für jede IATA-Saison Frühjahr/Sommer mindestens 2 000 Sitzplätze pro Strecke anzubieten. Dem Vertrag zufolge wäre Jet2, wenn die oben genannte Sitzplatzzahl im fraglichen Zeitraum nicht erreicht würde, nicht berechtigt, den Marketingbeitrag für das betreffende Jahr zu erhalten.

(120) In seinem Schreiben vom 30. August 2011 teilte Frankreich der Kommission mit, dass die IHK in den Jahren 2008 und 2009 einen Betrag von [...] EUR gezahlt habe, dass die IHK jedoch 2010 keine Zahlungen an JET2 geleistet habe.

c) Verträge mit Flybe und Aer Arann

(121) Die Untersuchung der Kommission erstreckt sich auf die Verträge über Flughafenentgelte, die zwischen der IHK und Flybe und Aer Arann geschlossen wurden:

— Dreijahresvertrag vom 18. März 2009 mit Flybe für Flüge nach Glasgow mit rückwirkender Geltung ab dem 3. Mai 2008,

— Dreijahresvertrag mit Aer Arann für Flüge nach Cork mit Geltung ab 24. Mai 2008 (das Datum der Unterzeichnung wird im Vertrag nicht genannt).

(122) Diese beiden Verträge sehen die Gewährung erheblicher Rabatte auf Flughafenentgelte vor, wie sie in Tabelle 10 dargestellt sind. Im Rahmen der beiden Verträge verpflichteten sich die Fluggesellschaften, pro Saison mindestens 2 000 Sitzplätze anzubieten; andernfalls würden die Preisnachlässe im folgenden Jahr um 5 % verringert.

(123) Nach Angaben Frankreichs wurden diese Rabatte im Einklang mit den Bedingungen gewährt, die im Entgeltbeschluss vom 27. März 2008 festgelegt waren.

3.2.2.3. Verträge mit Buzz

(124) Dem CRC-Bericht zufolge hat die Fluggesellschaft Buzz, eine Tochtergesellschaft von KLM, im Frühjahr 2001 die erste Billigflugverbindung zwischen La Rochelle und London-Stansted eingerichtet. ([23]) Die Buzz auferlegten Flughafenentgelte seien unter Einhaltung der zu der Zeit geltenden Entgeltordnungen erhoben worden. Im CRC-Bericht wurde ferner festgestellt, dass Buzz in den Jahren 2001 und 2002 von Aufwendungen für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 59 068,51 EUR profitiert habe. Schließlich merkte die CRC noch an, dass die Strecke im Jahr 2003 von Ryanair übernommen worden sei, wobei die IHK Ryanair ihre Dienste zu denselben Bedingungen in Rechnung gestellt habe, die bis Ende des Jahres für Buzz gegolten hätten.

(125) Frankreich weist darauf hin, dass mit Buzz ein einziger Vertrag, der Vertrag vom 8. November 2002, geschlossen worden sei. Der Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 8. November 2002 zwischen der IHK und Buzz betreffe die von Buzz betriebenen Liniendienste zum Flughafen La Rochelle und die Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur für einen Zeitraum von drei Jahren.

(126) Frankreich weist ferner darauf hin, dass sich die im CRC-Bericht genannten Aufwendungen für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen in Bezug auf Buzz in Wirklichkeit auf Kommunikationstätigkeiten beziehen würden, die im Rahmen eines Vertrags mit Maison de la France und nicht mit Buzz durchgeführt worden seien. Somit seien, nach Angaben der IHK, keine Marketingzahlungen an Buzz geleistet worden.

([23]) Der CRC zufolge sei „die Einrichtung der Strecke La Rochelle-London Stansted im Jahr 2001 Gegenstand eines rückwirkenden Dienstleistungsvertrags vom 8. November 2002 … für einen Zeitraum von drei Jahren mit Wirkung vom 25. März 2001“ gewesen.

3.2.2.4. Verbindung zu easyJet

(127) Im CRC-Bericht heißt es, dass easyJet 2006 „[…] EUR an Marketingunterstützung“ für die Verbindung nach Bristol beantragt habe; diese Unterstützung sei zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichts angeblich Gegenstand einer mündlichen Vereinbarung gewesen.

(128) Frankreich weist darauf hin, dass easyJet entgegen den Angaben im CRC-Bericht keine Finanzierung für Marketing- oder Werbedienstleistungen erhalten habe. Obwohl die Möglichkeit eines solchen Beitrags während der Verhandlungen zwischen dem Flughafen und easyJet informell erörtert worden sei, sei er nie verwirklicht worden, sodass mit easyJet nie ein Vertrag über Marketingunterstützung geschlossen worden sei.

4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(129) Die Kommission hielt es für erforderlich, ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten, um einerseits die Gesamtheit der finanziellen Zuwendungen zu prüfen, die die IHK, der Betreiber des Flughafens La Rochelle, vom Jahr 2001 bis zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses von verschiedenen Behörden und Stellen erhalten hat, wie in Kapitel 3.1 beschrieben, und um andererseits die Beihilfen, die den Fluggesellschaften möglicherweise im Rahmen aller Verträge zwischen der IHK und den Fluggesellschaften vom Jahr 2001 bis zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses (8. Februar 2012) gewährt wurden, wie in Kapitel 3.2.2 beschrieben, beihilferechtlich würdigen zu können.

4.1. **Maßnahmen zugunsten des Flughafens**

(130) Bei der Analyse der finanziellen Zuwendungen an die IHK, den Betreiber des Flughafens La Rochelle, äußerte sich die Kommission zum möglichen Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV und zu ihren Zweifeln an der Vereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV.

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

(131) Die französischen Behörden erklärten, dass ein Teil der vom Staat gewährten Finanzierung dazu diene, die Kosten für hoheitliche Aufgaben zu decken, die keine wirtschaftliche Tätigkeit im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellten. Diese Finanzierung darf jedoch nur zur Deckung der sich aus diesen Aufgaben ergebenden Kosten verwendet werden und darf nicht anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zugeordnet werden. ([24]) Die Kommission vertrat die Ansicht, dass sie nicht über ausreichende Informationen über die genaue Art der Kosten der hoheitlichen Aufgaben verfügt und dass sie auch nicht ausschließen kann, dass der Flughafen durch die Übernahme dieser Kosten einen Vorteil erlangt hat.

(132) Frankreich erklärte ferner, dass die in Rede stehende Finanzierung keinen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstelle. Auch sei der Betrieb des Flughafens La Rochelle in seiner Gesamtheit eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Die Kommission prüfte daher die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen für die IHK im Lichte der Rechtsprechung in der Rechtssache Altmark. ([25]) Die Kommission war der Auffassung, dass Frankreich nicht die Erfüllung einer der vier im Altmark-Urteil genannten Voraussetzungen nachgewiesen hatte; diese Kriterien müssen erfüllt sein, um auszuschließen, dass beim Ausgleich von Kosten, die aus einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entstehen, ein Vorteil vorliegt.

(133) Was die Vereinbarkeit der an die IHK gezahlten finanziellen Zuwendungen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten angeht, so konnte die Kommission nicht ausschließen, dass die in Rede stehenden finanziellen Zuwendungen der IHK während des gesamten vom Beschluss erfassten Zeitraums einen selektiven Vorteil verschafft haben. Folglich konnte sie nicht ausschließen, dass es sich bei diesen Maßnahmen um staatliche Beihilfen handelte.

4.1.1.1. Finanzierung der Infrastruktur und der hoheitlichen Aufgaben

(134) Die Kommission wies darauf hin, dass sie über keinerlei Anhaltspunkte darüber verfügte, ob die von öffentlichen Stellen gewährten Infrastrukturbeihilfen rentabel waren oder ob mit einer finanziellen Rendite gerechnet wurde.

([24]) Urteil des Gerichtshofs vom 18. März 1997, Diego Calì & Figli Srl/Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG), C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; Beschluss der Kommission vom 19. März 2003 in der Sache N 309/2002 (ABl. C 148 vom 25.6.2003) und Beschluss der Kommission vom 16. Oktober 2002 in der Sache N 438/2002 – Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben (ABl. C 284 vom 21.11.2002).

([25]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) In Bezug auf die Zuschüsse zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben hatte die Kommission, wie bereits erläutert, Zweifel hinsichtlich der genauen Art der vom Staat getragenen Kosten, die sich nach Angaben der französischen Behörden auf die Ausübung hoheitlicher Befugnisse beziehen.

4.1.1.2. Finanzierung des Betriebs

(136) Die Kommission kam auf der Grundlage des CRC-Berichts zu dem Schluss, dass bestimmte Finanztransfers zwischen den Konten der Hauptsparte der IHK und denen ihrer Flughafensparte offenbar nicht als reine Handelsgeschäfte vorgenommen wurden.

(137) Zum einen scheint die Hauptsparte der IHK einige der Dienstleistungen, die sie für den Flughafen erbracht hat, zu niedrig in Rechnung gestellt zu haben; die tatsächlichen Kosten dieser Dienstleistungen gehen nicht aus der Buchführung des Flughafens hervor. Die Kommission schloss nicht aus, dass der Zweck der mutmaßlichen Unterfakturierung möglicherweise darin bestand, die vom Flughafen zwischen 2001 und 2006 erlittenen Verluste abzuschwächen.

(138) Zum anderen ist festzustellen, dass der Betrieb des Flughafens durch rückzahlbare Vorschüsse finanziert wurde, die aus dem allgemeinen Haushalt der IHK auf ihre Flughafen-Konten überwiesen wurden und offenbar finanzielle Mittel darstellen, die zu Nullkosten bereitgestellt wurden.

(139) Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass die Beträge, die an die IHK für den Betrieb des Flughafens Rochefort gezahlt wurden, angesichts des mangelnden Verkehrsaufkommens am Flughafen die unter normalen Marktbedingungen zu erwarten gewesenen Beträge offenbar überstiegen.

(140) Darüber hinaus deckte der Teilbetrag von 40 000 EUR des Betrages, den der Flughafen La Rochelle für die Erbringung dieser Dienstleistungen erhielt, nicht die Kosten, die der IHK bei der Erbringung der Dienstleistungen entstanden waren; dieser Teilbetrag stellte vielmehr eine „Dienstleistungsgebühr" dar, die einem durchschnittlichen Satz von 16 % des für diese Dienstleistungen in Rechnung gestellten Gesamtbetrags entsprach.

(141) Hinsichtlich der für die IHK geleisteten finanziellen Zuwendungen, die von verschiedenen Behörden für den Betrieb bestimmter Strecken gezahlt wurden, stellte sich für die Kommission die Frage, ob es sich bei diesen Maßnahmen um Zahlungen an den Flughafen handelte, da die Zahlungen über die Konten des Flughafens abgewickelt wurden, oder ob es sich um Beihilfen für die betreffenden Fluggesellschaften handelte.

4.1.2. *Vereinbarkeit der Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV*

(142) Die Kommission wandte die Leitlinien von 2005 an, um die Vereinbarkeit der Investitionsmaßnahmen mit dem Binnenmarkt zu würdigen. ([26]) Die Kommission stellte fest, dass sie nicht über alle erforderlichen Informationen verfügte, um die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahmen anhand der Kriterien der Leitlinien von 2005 würdigen zu können.

(143) Die Kommission hatte auch Zweifel an der Vereinbarkeit einer möglichen Überkompensierung hoheitlicher Aufgaben und der möglichen Gewährung von Betriebsbeihilfen an die IHK mit dem Binnenmarkt.

4.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

(144) Bei der Würdigung der Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften äußerte sich die Kommission ferner zum möglichen Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV und zu ihren Zweifeln an der Vereinbarkeit einer solchen Beihilfe mit dem Binnenmarkt im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV.

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

(145) Die Kommission prüfte das Vorliegen eines selektiven Vorteils in den mit den Fluggesellschaften geschlossenen Verträgen, indem sie untersuchte, ob ein unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätiger privater Flughafenbetreiber unter ähnlichen Umständen kommerzielle Verträge geschlossen hätte, die denen der IHK ähneln.

([26]) Bei der Prüfung bestimmter Maßnahmen, die vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2005 getroffen wurden, ist die frühere Entscheidungspraxis der Kommission zu berücksichtigen. Die aus der früheren Entscheidungspraxis hervorgehenden Kriterien wurden in den Leitlinien von 2005 konsolidiert, sodass sich die Leitlinien unmittelbar auf diese Maßnahmen anwenden lassen.

(146) Erstens stellte die Kommission fest, dass der Flughafen im Untersuchungszeitraum in jedem Geschäftsjahr mit Verlust betrieben wurde und dass dem CRC-Bericht ([27]) zufolge die vom Flughafen erhobenen Entgelte eine Diskriminierung zwischen den verschiedenen Fluggesellschaften darstellten ([28]). Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission, dass sich der Flughafen bei seinen Geschäftsbeziehungen mit den Fluggesellschaften, die den Flughafen La Rochelle bedienen, wie ein umsichtiger Kapitalgeber verhalten hat.

(147) Um festzustellen, ob sich der Flughafenbetreiber wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, der von Rentabilitätsaussichten geleitet wird ([29]), waren die geschlossenen Verträge nach Ansicht der Kommission für jeden fraglichen Zeitraum unter Berücksichtigung des Zeitpunkts ihrer Unterzeichnung zu prüfen.

4.2.1.1. Vorliegen eines selektiven Vorteils in den mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträgen

(148) Die Kommission war der Auffassung, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen zusammen geprüft werden mussten, da Ryanair und AMS einen einzigen Begünstigten der in Rede stehenden Maßnahmen bildeten. Darüber hinaus ging die Kommission davon aus, dass die Unterzeichnung der Verträge über Marketingdienstleistungen vom Abschluss der Verträge über Flughafendienstleistungen abhing, wobei der einzige erwartete Nutzen der Verträge über Marketingdienstleistungen darin bestand, dass mehr Ryanair-Fluggäste den Flughafen nutzen würden.

(149) Die Kommission äußerte Zweifel daran, dass sich der Betreiber des Flughafens beim Abschluss der Verträge über Flughafendienstleistungen und der Verträge über Marketingdienstleistungen wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat, der eine allgemeine oder sektorale Strukturpolitik verfolgt und sich von mittel- bis langfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt. Die Kommission stellte fest, dass in Bezug auf die einzelnen mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträge weder eine Marktstudie noch ein Geschäftsplan vorgelegen hat, die die Entscheidung des Flughafens, solche Verpflichtungen gegenüber Ryanair/AMS einzugehen, wirtschaftlich untermauert hätten.

(150) Nach Angaben Frankreichs seien die wirtschaftlichen Gründe für den Abschluss dieser Verträge die Vorteile gewesen, die daraus für die Wirtschaft und den Tourismus in der Region entstehen würden. Die Kommission wies jedoch darauf hin, dass regionalpolitische Überlegungen bei der Prüfung anhand des Kriteriums des umsichtigen Kapitalgebers nicht berücksichtigt werden könnten. ([30])

(151) Die für Ryanair geltenden Flughafenentgelte, insbesondere im Hinblick auf den am 10. Dezember 2003 unterzeichneten Vertrag, mit dem Ryanair eine Befreiung von dem Befeuerungsentgelt gewährt wurde, warfen Fragen auf.

(152) Die Kommission stellte fest, dass verschiedene öffentliche Stellen an der Finanzierung der in den Verträgen über Marketingdienstleistungen enthaltenen Kosten beteiligt waren. Sie prüfte daher, ob das Verhalten des Flughafens zusammen mit dem Verhalten des Staates oder der anderen Behörden, die den Flughafenbetreiber kontrollieren oder an dessen Finanzierung beteiligt sind, zu würdigen wäre.

(153) Die Kommission stellte auch infrage, ob die Bodenabfertigungsdienste, um die es in den Folgeverträgen mit Ryanair, insbesondere im Bodenabfertigungsvertrag zwischen Ryanair und der IHK vom 10. Dezember 2003, ging, tatsächlich geleistet wurden. In seiner Antwort vom 30. August 2011 erklärte Frankreich, dass die IHK keine Bodenabfertigungsdienste erbringe.

(154) Aus all diesen Gründen stellte sich für die Kommission die Frage, ob sich der Flughafen und die öffentlichen Stellen, die zu den Betriebskosten von Ryanair beigetragen hatten oder zu diesen beitragen, durch den Abschluss der untersuchten Verträge wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten haben.

([27]) Im CRC-Bericht vom 13. Mai 2008 wurden die Finanzergebnisse des Flughafens für die Jahre 2001 bis 2006 veröffentlicht. Die Tatsache, dass der Flughafen auch nach 2006 Verluste erlitten hat, wurde von Frankreich in seinem Schreiben vom 30. August 2011 erwähnt.

([28]) Dem CRC-Bericht zufolge war Airlinair die einzige Fluggesellschaft, die das Befeuerungsentgelt entrichtete, wohingegen die Billigfluggesellschaften während der Wintersaison und sogar im Sommer bei Nachtflügen nach der Definition der Luftfahrtvorschriften von dem Entgelt befreit waren (siehe Kapitel 3.1 des Berichts).

([29]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission („Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, Rn. 20; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Alitalia/Kommission, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, Rn. 84.

([30]) Urteil des Gerichts vom 21. Januar 1999 in den verbundenen Rechtssachen Neue Maxhütte Stahlwerke und Lech-Stahlwerke/Kommission T-129/95, T-2/96 und T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, Rn. 120.

4.2.1.2. Vorliegen eines selektiven Vorteils in den mit Jet2, Flybe und Aer Arann geschlossenen Verträgen

(155) Wie von der Kommission festgestellt wurde, brachten die Verträge mit den Fluggesellschaften Jet2, Flybe und Aer Arann erhebliche Rabatte auf die Entgelte ([31]) mit sich; diese Rabatte seien nach Angaben Frankreichs in nichtdiskriminierender Weise auf alle Fluggesellschaften angewandt worden, die die im Entgeltbeschluss vom 27. März 2008 festgelegten Kriterien erfüllten (siehe Kapitel 3.3.2.2).

(156) Die Kommission stellte jedoch fest, dass der Flughafen, wie von Frankreich erwähnt, im Untersuchungszeitraum Verluste verzeichnete. Die Rentabilität dieser Anreize wurde auf der Grundlage der geschätzten Betriebskosten berechnet, wodurch die Fluggesellschaften von der Verpflichtung entbunden wurden, zur Finanzierung der genutzten Infrastruktur beizutragen. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass diese Anreize dem Flughafen Betriebseinnahmen entziehen konnten, die für seine finanzielle Tragfähigkeit unerlässlich waren.

4.2.1.3. Vorliegen eines selektiven Vorteils, der sich aus den an Jet2, easyJet und Buzz als Gegenleistung für Marketingdienstleistungen gezahlten Beträgen ergibt

(157) Als Antwort auf ein Ersuchen um weitere Informationen verwies Frankreich auf Beträge in Höhe von […] EUR, die Jet2 im Jahr 2009 für seine Marketingdienstleistungen gezahlt wurden. Darüber hinaus wird im CRC-Bericht erwähnt, dass easyJet im Jahr 2006 „[…] EUR an Marketingunterstützung“ für die Strecke nach Bristol beantragt hat ([32]) und dass Buzz in den Jahren 2001 und 2002 von Aufwendungen für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 59 068,51 EUR profitiert hat.

(158) Die Kommission stellte fest, dass ihr nicht genügend Informationen für den Nachweis vorlagen, dass die gezahlten Beträge keine Beihilfe darstellten oder dass die Zahlungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfolgt sind und dass die als Gegenleistung für diese Zahlungen erbrachten Marketingdienstleistungen den gezahlten Beträgen entsprechen.

4.2.2. *Vereinbarkeit der Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV*

(159) Die Kommission berücksichtigte, dass die Vereinbarkeit der Maßnahmen, die nach der Veröffentlichung der Leitlinien von 2005 gewährt wurden, anhand dieser Leitlinien zu würdigen ist und dass die Vereinbarkeit der vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährten Maßnahmen anhand der Entscheidungspraxis der Kommission zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen zu würdigen ist. Die Kommission merkte jedoch auch an, dass sie mit der Annahme der Leitlinien von 2005 ihre Entscheidungspraxis im Hinblick auf die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die Flughafenbetreibern gewährt wurden, konsolidiert hatte und dass die in den Leitlinien festgelegten Kriterien auch für Maßnahmen galten, die vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährt worden waren.

(160) Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass in Anbetracht der ihr vorliegenden Informationen die Vereinbarkeit der zugunsten der Fluggesellschaften getroffenen Maßnahmen mit dem Binnenmarkt fraglich war.

5. **STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN**

(161) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen der folgenden Beteiligten ein:

— von der IHK, von Ryanair und AMS,

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

— von folgenden Verbänden: Amicale Rivedoux (ein lokaler Gemeindeverband), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (Hotelierverband von La Rochelle-Ile de Ré), Envol Vert (ein Umweltverband), Ile de Ré Tourisme (Fremdenverkehrsamt Ile de Ré), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (Verband der Segelprofis La Rochelle), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (Verband der Fremdenverkehrsämter Charente-Maritime), Destination La Rochelle,

([31]) 75 % im ersten Jahr, 50 % im zweiten Jahr und 25 % im dritten Jahr.
([32]) Kapitel 5.1.1 des CRC-Berichts.

— von den folgenden öffentlichen Stellen: Conseillers du Commerce Extérieur (Außenhandelsberater), Department Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle (Tourismusbüro La Rochelle), IHK Poitou-Charentes, IHK Angoulême, Charente-Maritime Tourisme (Fremdenverkehrsamt Charente-Maritime), Gemeindeverband La Rochelle, Rathaus Royan, Vendée Tourisme (Fremdenverkehrsamt Vendée) und Region Poitou-Charentes,

— sowie von Privatpersonen.

5.1. **Stellungnahme der IHK**

(162) Die Stellungnahme der IHK folgte auf die Stellungnahme Frankreichs vom 12. April 2012, wobei die IHK weitere Informationen dazu vorlegte.

— *Stellungnahme zu Maßnahmen zugunsten des Flughafens*

(163) Erstens seien die Maßnahmen, auf die sich die Prüfung der Kommission bezog, nach Ansicht der IHK nicht geeignet gewesen, den Wettbewerb zu beeinträchtigen, da keiner der beiden Flughäfen Rochefort/Saint-Aignan und Niort, die im Einzugsgebiet des Flughafens La Rochelle liegen, gewerbliche Flüge angeboten habe. Die IHK bestreitet auch die Behauptung, dass sich der Flughafen Angoulême im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen La Rochelle befinde, da er zwei Autostunden entfernt sei.

(164) In Bezug auf die Investitionsbeihilfen vertritt die IHK die Auffassung, dass ein Teil der zu prüfenden Investitionsbeihilfen für hoheitliche Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr bestimmt gewesen sei und daher keine staatliche Beihilfe darstelle. Dies gelte für die durch die Sicherheitsgebühr finanzierten Aufgaben und Infrastrukturen sowie für die Infrastruktur, die für folgende nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt werde: Sicherheitskontrollen, Zollkontrollen und Hangars, die Stellplätze für drei Feuerlöschfahrzeuge bieten.

(165) Die IHK merkt auch an, dass sie mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI“) betraut worden sei. Nach Artikel L.170-1 des Code de commerce (französisches Handelsgesetzbuch) sei die IHK damit betraut, für die wirtschaftliche Entwicklung, Attraktivität und Raumplanung des Gebiets zu sorgen, und der Betrieb des Flughafens in ihrem Gebiet trage zur Erreichung dieser Ziele bei. Die IHK hebt hervor, dass La Rochelle abgeschnitten sei. Es sei der einzige französische Ballungsraum mit mehr als 150 000 Einwohnern, der nicht an eine Autobahn angeschlossen sei. Darüber hinaus verfüge das Gebiet weder über eine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindung noch ist ein Bau einer solchen Verbindung geplant, und derzeit dauere es mit dem Zug mehr als drei Stunden, um Paris zu erreichen.

(166) Ergänzend dazu ist die IHK der Ansicht, dass die Finanzierung der Infrastruktur unter Berücksichtigung der Entscheidungspraxis der Kommission zwischen 2000 und 2005 und der Leitlinien von 2005 als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen sei.

(167) In Bezug auf die Unterfakturierung von Dienstleistungen, die die Hauptsparte der IHK an die IHK-Flughafen erbracht hat, weist die IHK darauf hin, dass die in Rede stehenden Dienstleistungen für die verschiedenen Sparten der IHK gebündelt bereitgestellt würden und dass die Dienstleistungen struktureller Art seien (Buchhaltung, IT, Personalwesen), wobei ihre Kosten auf alle Sparten der IHK verteilt würden. Es sei daher davon auszugehen, dass die Fakturierung der Dienstleistungen nicht auf kaufmännischer Logik beruhe und dass die in Rechnung gestellten Beträge niedriger seien, als sie es bei einem externen Akteur wären. Nach Ansicht der IHK stehe dies im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs, wonach die Erbringung von Dienstleistungen an Einrichtungen innerhalb desselben Netzes nicht immer rein kommerziellen Erwägungen folge. ([33])

(168) In Bezug auf die Überfakturierung der für den Flughafen Rochefort/Saint-Agnant erbrachten Dienstleistungen vertritt die IHK die Auffassung, dass die angefochtenen Beträge nicht zusätzlich in Rechnung gestellt worden seien, auch wenn das Verkehrsaufkommen die in den Leistungsbeschreibungen festgelegte Zahl der Flüge überstiegen habe.

(169) Im Hinblick auf die rückzahlbaren Vorschüsse wandte die IHK ein, dass diese nicht als Zuschüsse angesehen werden können, da es sich um Darlehen handele, die der Flughafen zurückzuzahlen habe. Bei den Vorschüssen habe es sich nämlich um eine Finanzierung gehandelt, die von einer internen Haushaltslinie der IHK auf eine andere übertragen worden sei, was erkläre, warum keine Zinsen erhoben worden seien. Darüber hinaus ist die IHK der Ansicht, dass sie wie ein privater Betreiber gehandelt habe, indem sie auf den Liquiditätsbedarf ihres Flughafens eingegangen sei.

([33]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) Daher vertritt die IHK die Auffassung, dass, selbst wenn die Kommission die Finanzierungen für den Betrieb als staatliche Beihilfe ansehen sollte, selbige auf der Grundlage der Leitlinien von 2014 als mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe zu betrachten wäre.

— *Stellungnahme zu Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften*

(171) In Bezug auf die Verträge zwischen dem Flughafen und den Fluggesellschaften vertritt die IHK die Auffassung, dass die Verträge auf der Grundlage der im Urteil zur Rechtssache Stardust ([34]) aufgestellten Kriterien nicht als staatliche Mittel eingestuft werden könnten.

(172) Die IHK merkt außerdem an, dass der vom Flughafen gemäß seinen Verträgen über Marketingdienstleistungen gezahlte Preis den Marktpreis nicht überstiegen habe. Sie weist insbesondere darauf hin, dass der vom Flughafen La Rochelle für die Marketingdienstleistungen gezahlte Preis dem Marktpreis entsprochen oder sogar darunter gelegen und auf der Entgeltordnung beruht habe, die auf der Website von AMS abrufbar sei.

(173) Der IHK zufolge wurden die Verträge mit AMS in dem Bemühen um Rentabilität geschlossen, da sie die Attraktivität des Flughafens und seine Beziehung zu Ryanair insgesamt verbessern sollten. Wie aus dem Geschäftsplan 2003-2018, in dem die Marketingkosten berücksichtigt wurden, um die Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair zu bewerten, hervorgehe, habe es eine langfristige Rentabilitätsperspektive gegeben.

(174) In Bezug auf die von den verschiedenen Fluggesellschaften gezahlten Flughafenentgelte weist die IHK darauf hin, dass die Befreiung Ryanairs von der Befeuerungsgebühr damit erklärbar sei, dass die Fluggesellschaft nur Tagesflüge durchführe und daher kein Befeuerungsbedarf bestehe.

(175) Was die Rabatte bei den Flughafengebühren betrifft, die bestimmten Fluggesellschaften gewährt wurden, vertritt die IHK die Auffassung, dass der einzige Zweck der Rabatte darin bestanden habe, neue Verbindungen einzurichten, und dass die Rabatte zeitlich begrenzt und nichtdiskriminierend gewesen seien. Darüber hinaus weist sie darauf hin, dass sich die Flughafengebühren positiv auf die Rentabilität des Flughafens ausgewirkt hätten.

(176) Hinsichtlich der an Jet2 für Marketingdienstleistungen gezahlten Beträge führt die IHK die gleichen Argumente an wie in Bezug auf Ryanair und AMS. Entgegen den Angaben im CRC-Bericht habe easyJet keine Vergütung für Marketingdienstleistungen erhalten.

(177) Bezüglich der finanziellen Zuwendungen öffentlicher Stellen für den Betrieb von Flugstrecken bestreitet die IHK, dass die Finanzierung der Marketingverträge durch Gebietskörperschaften im Geschäftsplan des Flughafens berücksichtigt worden sei. Ihrer Ansicht nach hätten die betreffenden Gebietskörperschaften diese Verträge über Marketingdienstleistungen im Rahmen ihrer Aufgabe von allgemeinem Interesse zur Förderung der örtlichen Umgebung unterzeichnet.

5.2. **Stellungnahme von Ryanair und AMS**

(178) Ryanair ficht die Analyse der Kommission im Einleitungsbeschluss an. Nach Ansicht der Fluggesellschaft müsse die Kommission bei der Prüfung anhand des Kriteriums des umsichtigen Kapitalgebers die Vergleichsmethode anwenden. Ryanair legte außerdem mehrere auf der Grundlage der Vergleichsmethode erstellte Finanzstudien vor, um nachzuweisen, dass die zwischen Ryanair und dem Flughafen La Rochelle geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang standen.

(179) Ryanair kritisiert ferner die Entscheidung der Kommission, die Verträge mit Ryanair und AMS gemeinsam zu prüfen. Die Fluggesellschaft weist die Behauptung zurück, dass die von der IHK durchgeführten Maßnahmen dem Staat zuzurechnen seien oder die Verwendung staatlicher Mittel beinhalten würden.

(180) Darüber hinaus legte Ryanair eine Wirtschaftsstudie vor, mit der nachgewiesen werden sollte, dass die von Ryanair mit dem Flughafen La Rochelle geschlossenen Verträge mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang wären, wenn die Ex-ante-Methode der Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität angewendet würde. Dieser Studie zufolge sollte sich die Analyse nicht auf die tatsächliche Laufzeit der Verträge beschränken, sondern auch deren theoretische Laufzeit berücksichtigen, wobei alle Optionen zur Verlängerung der Verträge, wie sie in den Verträgen selbst vorgesehen sind, in Betracht zu ziehen seien. Grundlage der Studie bilden die durchschnittlichen Veränderungen bei dem von Ryanair generierten Fluggastaufkommen auf einer Reihe anderer Flughäfen, die das Unternehmen nutzt.

([34]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („Stardust"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair merkt außerdem an, dass die Preise von AMS den Marktpreisen entsprechen würden und dass die Entscheidung eines staatlichen Flughafens, die Dienstleistungen von AMS zu kaufen, dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspreche.

(182) Ryanair legte auch einen Wirtschaftsbericht vor, mit dem nachgewiesen werden sollte, dass die mit Ryanair und AMS geschlossenen Verträge, wenn sie demselben Kriterium unterzogen würden (ein Ansatz, den Ryanair anficht), mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stünden.

(183) Schließlich beanstandet Ryanair die Beurteilung der mit AMS geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen durch die Kommission, wonach ihr einziger Wert in einem potenziellen Anstieg der Zahl der mit Ryanair reisenden Fluggäste während der Laufzeit der Verträge bestehe, was ihnen einen Endwert nach Vertragsablauf absprechen würde. Die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen würden während ihrer Laufzeit für inkrementelle Einnahmen und nach ihrem Auslaufen für einen Endwert sorgen. Der Endwert der Verträge über Marketingdienstleistungen liege in einem erhöhten Zulauf zum Flughafen nach Ablauf der Verträge, da das Ansehen des Flughafens gestiegen sei.

(184) AMS ficht die Analyse der Kommission ebenfalls an. Zunächst geht AMS davon aus, dass sich die erwarteten Vorteile aus den Verträgen von AMS über Marketingdienstleistungen für Flughäfen nicht auf einen bloßen Anstieg der mit Ryanair reisenden Zahl der Fluggäste beschränken ließen. Bei den Besuchern der Website von Ryanair, die wahrscheinlich von der Marketingkampagne von AMS beeinflusst würden, handele es sich nicht ausschließlich um Kunden von Ryanair, sondern um Reisende, die wahrscheinlich auch andere Fluggesellschaften nutzen würden. AMS weist ferner darauf hin, dass das Bestehen eines Vertrags über Marketingdienstleistungen zwischen einem bestimmten Flughafen und Ryanair keinen Einfluss auf die Auslastung der Flugzeuge habe, die von diesem Flughafen aus fliegen würden.

(185) AMS ficht auch die Entscheidung der Kommission an, die Verträge mit Ryanair und AMS gemeinsam zu prüfen. Die Werbung auf der Website von Ryanair ermögliche es einem Flughafen, mehr ankommende Fluggäste anzuziehen, die ihr Geld viel eher vor Ort ausgeben würden als abfliegende Fluggäste, sodass die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens gesteigert werden könnten.

5.3. **Stellungnahmen weiterer Beteiligter**

(186) Mehrere Privatpersonen und der Verband Envol Vert teilten der Kommission mit, dass sie das eingeleitete Verfahren unterstützen und die von Ryanair erhaltenen Zuschüsse anprangern. Einige Privatpersonen stellen auch den tatsächlichen Umfang des wirtschaftlichen Nutzens des Flughafens La Rochelle infrage.

(187) Alle übrigen Beteiligten heben den Beitrag des Flughafens La Rochelle zur Entwicklung des Tourismus und der Wirtschaft in der Region hervor. Ihrer Ansicht nach würde sich die Schließung des Flughafens insbesondere für bestimmte Beteiligte nachteilig auf deren eigene wirtschaftliche Tätigkeiten auswirken.

(188) Die IHK Angoulême weist darauf hin, dass die Flughäfen Angoulême und La Rochelle nicht im Wettbewerb zueinander stünden.

(189) Die IHK Poitou-Charentes brachte ihre Unterstützung für die Entschließung des Europäischen Parlaments ([35]) zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU zum Ausdruck, durch die die Rolle der Regionalflughäfen bei der Entwicklung der lokalen Wirtschaft anerkannt werden solle.

(190) Die Region Poitou-Charentes betont, dass sie keine direkten Zuschüsse an den Flughafen, sondern nur an die IHK gezahlt habe, damit diese ihre Aufgaben erfolgreich erfüllen könne.

(191) Der UDOTSI hält es für entscheidend, die Finanzierung aufrechtzuerhalten, die es den Fluggesellschaften, die diese Mittel erhalten, ermögliche, ihre Tätigkeiten am Flughafen La Rochelle fortzusetzen und auszuweiten. Eine Kürzung der Finanzierung würde zu einem Rückgang des Tourismus in Charente-Maritime führen, was sich negativ auf die lokale Wirtschaft auswirken würde.

(192) Der Gemeindeverband La Rochelle und das Departement Charente-Maritime weisen darauf hin, dass ihr Beitrag zu den Marketingkampagnen, die im Rahmen der mit der IHK geschlossenen Marketingverträge durchgeführt wurden, in ihren Zuständigkeitsbereich falle und ihrer Aufgabe entsprochen habe, ihre örtliche Umgebung zu fördern. Der Gemeindeverband La Rochelle habe sich mit der IHK im Rahmen eines allgemeinen Marketingvertrags zusammenge-

([35]) Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2012 zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU (2011/2196(INI)).

schlossen, wodurch er in den Genuss einer Ermäßigung der von AMS verrechneten Gebühren kommen konnte. Schließlich weist der Gemeindeverband La Rochelle auch darauf hin, dass er kein unmittelbares Interesse an dem Betrieb des Flughafens La Rochelle habe, und daher der Ansicht ist, dass seine finanzielle Beteiligung nicht in den Geschäftsplan des Flughafens aufgenommen werden müsse.

6. **STELLUNGNAHMEN FRANKREICHS**

6.1. **Maßnahmen zugunsten des Flughafens**

— *Allgemeines Interesse des Flughafens*

(193) Frankreich macht geltend, dass alle Tätigkeiten des Flughafens (einschließlich des gewerblichen Luftverkehrs) Aufgaben von allgemeinem Interesse darstellen, insbesondere die Entwicklung der Wirtschaft und des Tourismus in der Region, sodass keine der den Flughafenbetreibern gewährten Summen als staatliche Beihilfe angesehen werden könne.

— *Investitionszuschüsse*

(194) Frankreich teilt nicht die Auffassung der Kommission ([36]) zur Anwendbarkeit der Rechtsprechung in der Rechtssache Aéroports de Paris ([37]) auf die vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2005 gewährten Unterstützungsmaßnahmen für die Infrastruktur. Es ist der Ansicht, dass die Leitlinien von 1994 ([38]) anzuwenden seien, insbesondere deren Randnummer 12, wonach Infrastrukturanlagen von der Kommission nicht in Bezug auf staatliche Beihilfen kontrolliert werden könnten. Frankreich ist der Ansicht, dass die Abweichung von der früheren Rechtsprechung im Urteil zur Rechtssache Aéroports de Paris, wonach die Tätigkeit des Betriebs eines Flughafens als wirtschaftliche Tätigkeit eingestuft worden sei, sich auf ein großes europäisches Drehkreuz bezogen habe und eine rechtliche Frage betreffe, die nicht mit der Finanzierung des Flughafens zusammenhänge, und daher für die Mitgliedstaaten in Bezug auf die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur nicht als unmittelbar bindend angesehen werden könne; im einzigen damals geltenden Dokument, den Leitlinien von 1994, sei hingegen eindeutig darauf hingewiesen worden, dass Flughafeninfrastrukturvorhaben allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahmen darstellten, die nicht unter die Kontrolle staatlicher Beihilfen fielen. Darüber hinaus stehe die Praxis der Kommission mit den Leitlinien von 1994 im Einklang. ([39]) Angesichts dieser bestehenden Rechtsunsicherheit ist Frankreich der Ansicht, dass es im Einklang mit dem einzigen seinerzeit rechtlich bindenden Dokument, den Leitlinien von 1994, gehandelt habe.

(195) Frankreich ist ferner der Ansicht, dass keine der angefochtenen Investitionsbeihilfen geeignet sei, den Wettbewerb zu beeinträchtigen, und dass sie daher von der Prüfung durch die Kommission ausgenommen werden sollten.

(196) Frankreich zufolge stünden die Investitionen im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Die verschiedenen Investitionsmaßnahmen seien durch die chronischen Probleme des Flughafens mit unzureichenden Abfertigungskapazitäten zu rechtfertigen. Die IHK habe beschlossen, diese Lage durch Investitionen in die Erhöhung der Abfertigungskapazität des Flughafens zu beheben. Frankreich macht geltend, dass die verschiedenen Investitionsentscheidungen systematisch durch die Ergebnisse der Prognosestudien und der vorab in den Jahren 2000, 2002 und 2008 erstellten Geschäftspläne bestimmt worden seien. Auf der Grundlage dieser Studien, die nach Ansicht Frankreichs auf vernünftigen Annahmen beruhen, habe sich die IHK mit Beschluss vom 21. Februar 2003 dafür entschieden, bei den verschiedenen oben genannten Behörden Mittel zu beantragen.

(197) Die Investitionen seien nach Ansicht Frankreichs begrenzt gewesen, und der Flughafen habe aus finanzieller Sicht bei seinen Investitionen stets einen wirtschaftlich sehr zurückhaltenden Ansatz verfolgt und habe sich erst bei Erreichen der Kapazitätsgrenze für die Durchführung der unerlässlich gewordenen Arbeiten entschieden.

([36]) Eröffnungsbeschluss, Erwägungsgründe 162 und 163.
([37]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf Staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).
([39]) Beschluss der Kommission vom 30. März 1999 in der Sache N 638/98 – Beihilfe zugunsten der Gesellschaft Aerelba, Betreiber des Flughafens von Elba (ABl. C 67 vom 17.3.2004, S. 9), Beschluss der Kommission vom 14. Juni 1999 in der Sache NN 109/98 – Vereinigtes Königreich – Flughafen Manchester (ABl. C 65 vom 13.3.2004, S. 5), Erwägungsgrund 6.

(198) Ergänzend dazu vertritt Frankreich die Auffassung, dass die Kommission, falls sie feststellen sollte, dass die geprüften Maßnahmen eine staatliche Beihilfe darstellten, diese als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachten müsse, da die Maßnahmen zur Erfüllung von Aufgaben von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt worden seien und somit die Voraussetzungen in Artikel 106 Absatz 2 AEUV erfüllten. Die französischen Behörden sind der Meinung, dass der Flughafen La Rochelle als Ganzes als DAWI betrachtet werden könne, da seine Hauptaufgaben darin bestünden, die Erreichbarkeit des von ihm bedienten Gebiets zu gewährleisten sowie dessen wirtschaftliche und soziale Entwicklung zu ermöglichen und den Tourismus zu fördern.

(199) Weiter macht Frankreich geltend, dass die Infrastrukturbeihilfe nach den Leitlinien von 2005 mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

— *Finanzierung des Betriebs*

(200) Zunächst vertritt Frankreich die Auffassung, dass es sich bei der Flughafenfeuerwehr und beim Schutz vor Risiken durch Wildtiere um Aufgaben handele, die in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fielen und für die Flughafensicherheit von wesentlicher Bedeutung seien; sie sollten daher von der Untersuchung der Kommission in Bezug auf den Flughafen La Rochelle ausgenommen werden.

(201) Ferner sei die dem Flughafen La Rochelle gewährte Finanzhilfe nicht geeignet, den Wettbewerb im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu beeinträchtigen, und die geprüften Maßnahmen stellten somit keine staatlichen Beihilfen dar.

(202) Ergänzend vertritt Frankreich die Auffassung, dass die Kommission, falls sie die geprüften Maßnahmen als staatliche Beihilfen betrachten sollte, sie im Licht der Leitlinien von 2014 als mit dem Binnenmarkt vereinbar ansehen müsse.

6.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

— *Rabatte auf Entgelte für Jet2, Flybe und Aer Arann*

(203) Frankreich weist darauf hin, dass die Rabattregelung für Jet2, Flybe und Aer Arann degressiv und zeitlich begrenzt gewesen sei und für jede Fluggesellschaft gegolten habe, die die Bedingungen des Entgeltbeschlusses der IHK vom 27. März 2008, mit dem die Regelung eingeführt wurde, erfüllte.

(204) Diese Art von Rabatt, der allen offen stehe und für einen begrenzten Zeitraum gewährt werde, stelle keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, da die Maßnahme nicht selektiv gewesen sei und den Wettbewerb nicht beeinträchtige.

— *Marketingunterstützende Maßnahmen*

(205) Frankreich merkt an, dass wachsende Regionalflughäfen ihre Dienste und ihre Region durch Marketingkampagnen fördern müssten, um ihre Fluggastzahlen zu erhöhen.

(206) Darüber hinaus könne im Einklang mit der Praxis der Kommission bei einer Dienstleistung, die zum Marktpreis bezahlt werde, keine staatliche Beihilfe festgestellt werden.

(207) Frankreich betont, dass die Bewertung des Marktpreises für Marketingdienstleistungen komplex sei und die genaue Art der erbrachten Dienstleistung, die Aufsichtsmodalitäten, ihr Einfluss auf das Verkehrsaufkommen und die erzielten Vorteile berücksichtigt werden müssten. Die französischen Behörden sprechen sich dafür aus, diese Praxis einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, um bestimmte Flughäfen gegenüber anderen nicht zu benachteiligen.

(208) Die französischen Behörden teilen die in den Erwägungsgründen 205 und 214 des Einleitungsbeschlusses dargelegte Auffassung der Kommission hinsichtlich der Notwendigkeit einer gemeinsamen Würdigung der Verträge über Flughafendienstleistungen und der Verträge über Marketingdienstleistungen sowie eines gemeinsamen Ansatzes in Bezug auf die verschiedenen Behörden und die IHK bezüglich der Finanzierung von Verträgen über Marketingdienstleistungen.

(209) Frankreich sei nicht in der Lage, nachzuweisen, dass die mit Ryanair/AMS geschlossenen Marketingverträge dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entsprechen, da dieser Grundsatz jegliche regionalpolitische Erwägungen ausschließe, während die Entscheidung der verschiedenen Gebietskörperschaften, sich an der Finanzierung dieser Verträge zu beteiligen, auf ebensolchen Erwägungen beruhe. Darüber hinaus sei der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers für Flughäfen mit weniger als einer Million Passagieren pro Jahr, die andere Aspekte als ihre eigene Rentabilität berücksichtigen müssten, nicht geeignet.

(210) Frankreich betont die positiven Auswirkungen der Tätigkeiten des Flughafens auf die regionale Entwicklung und hält es daher für selbstverständlich, dass die Gebietskörperschaften, die sich um die Entwicklung der Wirtschaft und des Tourismus in ihrem Gebiet bemühen, Dienstleistungen in Anspruch nehmen, die es ihnen ermöglichen, das Gebiet zu bewerben und Besucher anzuziehen.

(211) Frankreich verweist auf den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens. Beispielsweise hätten die Fluggäste, die Billigfluggesellschaften für Flüge zum Flughafen La Rochelle genutzt hätten, im Jahr 2010 rund 30 Mio. EUR ausgegeben.

(212) In Bezug auf die IHK begründen die französischen Behörden die Inanspruchnahme der Marketingdienstleistungen wie folgt: „In Bezug auf die Erwägungen der IHK, die zum Abschluss der untersuchten Verträge führten, war durch die Möglichkeit, Werbeanzeigen für den Flughafen La Rochelle und seine Region sowie für alle vom Flughafen bedienten Zielorte auf einer so stark frequentierten Website wie der von Ryanair zu schalten, die Chance geboten, zusätzliche Kunden anzuziehen, und natürlich nutzte die IHK diese Chance in der Hoffnung, das Fluggastaufkommen und damit die Einnahmen des Flughafens zu erhöhen." Frankreich fügt hinzu, dass „aus der Sicht des Flughafens La Rochelle die Strategie zur Marketingunterstützung Früchte getragen hat, weil sie einen starken Anstieg der Fluggastzahlen in diesem Zeitraum bewirkte, was zu einem stetigen Anstieg der Flughafenentgelte und der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen führte".

(213) Hinsichtlich der an Jet2 für Marketingdienstleistungen gezahlten Beträge führen die französischen Behörden die gleichen Argumente an wie in Bezug auf Ryanair/AMS.

(214) Frankreich weist auch darauf hin, dass easyJet – entgegen den Angaben im CRC-Bericht von 2008 und den in Erwägungsgrund 39 des Einleitungsbeschlusses der Kommission enthaltenen Angaben – keine Finanzierung für Marketing- oder Werbedienstleistungen erhalten habe.

7. **WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN**

7.1. **Maßnahmen zugunsten des Flughafens**

(215) In diesem Teil wird die Kommission die einzelnen in Kapitel 3.1 beschriebenen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen prüfen, die dem Flughafen gewährt wurden.

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

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

(217) Eine Maßnahme ist demnach als staatliche Beihilfe einzustufen, wenn alle nachstehend genannten Voraussetzungen erfüllt sind:

— Der Begünstigte ist ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, was voraussetzt, dass er eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt,

— die in Rede stehende Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zuzurechnen,

— dem oder den Empfängern wird ein selektiver Vorteil verschafft,

— die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und könnte den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.1.1. Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

a) Allgemeiner Rahmen

(218) Wie die Kommission in den Leitlinien von 2014 ([40]) bekräftigt hat, müssen der Betrieb und Bau von Flughafeninfrastruktur seit dem Urteil in der Rechtssache Aéroports de Paris (12. Dezember 2000) ([41]) als der Beihilfenkontrolle unterliegend betrachtet werden. Aufgrund der vor diesem Datum bestehenden Unsicherheit konnten Behörden zuvor hingegen zu Recht davon ausgehen, dass die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur keine staatliche Beihilfe darstellte, sodass derartige Maßnahmen nicht bei der Kommission angemeldet werden mussten. Daraus folgt, dass die Kommission die vor dem 12. Dezember 2000 gewährten Finanzierungsmaßnahmen jetzt nicht mehr auf der Grundlage der Beihilfevorschriften infrage stellen kann.

([40]) Rn. 28 und 29 der Leitlinien von 2014.

([41]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) Im vorliegenden Fall wurden die Investitionszuschüsse nach dem 12. Dezember 2000 gewährt, ebenso wie die potenzielle Betriebsbeihilfe, deren Prüfung sich auf den Zeitraum ab dem 1. Januar 2001 erstreckt. Die französischen Behörden können sich daher bei der Einstufung der Tätigkeit des Flughafens La Rochelle als nichtwirtschaftliche Tätigkeit nicht auf Rechtsunsicherheit berufen, da die in Rede stehenden Maßnahmen nach dem 12. Dezember 2000 getroffen wurden.

(220) Im Übrigen sind, wie auch in den Leitlinien von 2014 ausgeführt, nicht alle Tätigkeiten eines Flughafens notwendigerweise wirtschaftlicher Art. ([42]) Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, gehören nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen.

(221) Die 2001 und 2005 gewährten Investitionszuschüsse (siehe Tabelle 8) wurden insbesondere zur Finanzierung von Investitionen in die Abflug- und Ankunftshalle, die Start- und Landebahn, das Rollfeld und die Parkflächen der Flugzeuge verwendet. Diese Infrastrukturen und Ausrüstungen werden von der IHK als Betreiber des Flughafens, die den Nutzern dieser Strukturen Gebühren in Rechnung stellt, gewerblich betrieben. Diese Investitionen sind daher untrennbar mit der gewerblichen Tätigkeit des Flughafens verbunden. Die zwischen 2001 und 2005 gewährten Investitionszuschüsse kamen somit den wirtschaftlichen Tätigkeiten zugute.

(222) Was die Begriffe „Unternehmen“ und „wirtschaftliche Tätigkeit“ betrifft, so dienten die Finanzierung dieser Flughafeninfrastruktur und die potenzielle Betriebsbeihilfe daher in erster Linie der Finanzierung der von der IHK ausgeübten wirtschaftlichen Tätigkeit des gewerblichen Betriebs des Flughafens; sie fallen daher in den Anwendungsbereich der Vorschriften über staatliche Beihilfen.

b) Sonderfall der Zuschüsse für Aufgaben, die in hoheitliche Befugnisse fallen

(223) Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, erstreckt sich das förmliche Prüfverfahren auf Zuschüsse (insbesondere aus dem FIATA), mit denen verschiedene Investitionen zur Gefahrenabwehr finanziert wurden, nämlich Anlagen und Vorrichtungen zur Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, zur Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich und zur Kontrolle der Passagiere und des Handgepäcks. Die Investitionen zielten auch darauf ab, die Sicherheit zu erhöhen, da Fahrzeuge für die Flughafenfeuerwehr erworben wurden. Diese verschiedenen Zuschüsse wurden im Rahmen der allgemeinen Regelung zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben an französischen Flughäfen gewährt (siehe Erwägungsgründe 32 ff.).

(224) In den Leitlinien von 2014 hat die Kommission an die Feststellung des Gerichtshofs erinnert, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art gehören und im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen. ([43]) Gemäß den Leitlinien von 2014 werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung, Polizei, Zoll und Flughafenfeuerwehr, Tätigkeiten, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlich sind, sowie Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft. ([44])

(225) Im Übrigen heißt es in den Leitlinien von 2014, dass öffentliche Fördermittel für derartige nichtwirtschaftliche Tätigkeiten, damit sie keine staatlichen Beihilfen darstellen, auf den Ausgleich der durch sie entstehenden Kosten begrenzt sein sollten und nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führen dürfen. Zu dieser zweiten Voraussetzung wird in den Leitlinien ausgeführt, dass, wenn in einer bestimmten Rechtsordnung Verkehrsflughäfen bestimmte mit dem Betrieb eines Flughafens verbundene Kosten tragen müssen, während dies bei anderen Verkehrsflughäfen nicht der Fall ist, Letzteren unabhängig von der Frage, ob diese Kosten sich auf eine Tätigkeit beziehen, die im Allgemeinen als Tätigkeit nichtwirtschaftlicher Art eingestuft wird, ein Vorteil gewährt werden könnte. ([45])

— *Zur nichtwirtschaftlichen Art der finanzierten Tätigkeiten*

([42]) Rn. 34 und 35 der Leitlinien von 2014.
([43]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, Rn. 7 und 8, und Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, Rn. 18.
([44]) Rn. 35 der Leitlinien von 2014.
([45]) Rn. 36 und 37 der Leitlinien von 2014.

(226) Die nach dem in den Erwägungsgründen 32 ff. beschriebenen allgemeinen System zur Finanzierung hoheitlicher Aufgaben auf französischen Flughäfen finanzierten Tätigkeiten gehören zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen ([46]), zu polizeilichen Aufgaben ([47]), zur Rettung und Brandbekämpfung bei Flugzeugen ([48]), zur Sicherheit des Flugverkehrs ([49]) und zum Umwelt- und Naturschutz ([50]). Diese Tätigkeiten können zu Recht als in den Verantwortungsbereich des Staates in Ausübung seiner hoheitlichen Befugnisse fallend betrachtet werden. Frankreich kann diese Aufgaben im Hinblick auf das Beihilferecht daher zu Recht als „unter hoheitliche Aufgaben fallend" bzw. als nichtwirtschaftlicher Art ansehen. Frankreich kann demnach auch eine staatliche Finanzierung zum Ausgleich der Kosten vorsehen, die den Flughafenbetreibern bei der Erfüllung dieser Aufgaben entstehen, sofern ihnen diese Aufgaben nach französischem Recht obliegen und sofern diese Finanzierung weder zu einer Überkompensation noch zu einer Diskriminierung zwischen Flughäfen führt.

— *Begrenzter Ausgleich und nichtdiskriminierende Finanzierung*

(227) Aus der Beschreibung in den Erwägungsgründen 32 ff. geht hervor, dass das in den französischen Rechtsvorschriften vorgesehene System auf konsequenten Mechanismen zur Ex-ante- und Ex-post-Kostenkontrolle beruht, mit denen sichergestellt wird, dass die Flughafenbetreiber im Wege der Flughafensteuer und der Ergänzungsmaßnahme nur die zur Deckung der Kosten unbedingt erforderlichen Beträge erhalten.

(228) Da dieses System sowohl im Hinblick auf die Art der Aufgaben, für die ein Ausgleich vorgesehen sein kann, als auch auf die Finanzierungsmechanismen für alle französischen Verkehrsflughäfen gilt, ist die Bedingung der Nichtdiskriminierung erfüllt. Während nach französischem Recht die Durchführung hoheitlicher Aufgaben den Flughafenbetreibern übertragen ist, liegt die Verantwortung für die Finanzierung dieser Aufgaben beim Staat und nicht bei den Flughafenbetreibern. Durch den Ausgleich der mit diesen Aufgaben verbundenen Kosten aus staatlichen Mitteln werden die Flughafenbetreiber somit nicht von Kosten entlastet, die sie normalerweise bestreiten müssten.

(229) Dieses nationale System wurde von Beginn des Untersuchungszeitraums an auf den Flughafen La Rochelle angewendet. Folglich handelt es sich bei der im Rahmen dieses Systems erhaltenen Finanzierung nicht um eine staatliche Beihilfe zugunsten des Flughafens.

7.1.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(230) Die folgenden Gebietskörperschaften und Behörden haben dem Betreiber des Flughafens La Rochelle Zuschüsse gewährt: der französische Staat, die Region Poitou-Charentes, das Department Charente-Maritime, der Gemeindeverband La Rochelle und die Hauptsparte der IHK La Rochelle.

a) Hauptsparte der IHK La Rochelle

(231) Um festzustellen, ob die Mittel der Industrie- und Handelskammern staatliche Mittel darstellen und ob ihre Verwendung dem Staat zuzurechnen ist, stellt die Kommission zunächst fest, dass gemäß Artikel L 710-1 Code de commerce (Handelsgesetzbuch) die Industrie- und Handelskammern als „Mittelbau des Staates" eingestuft werden. Genauer gesagt sind die Industrie- und Handelskammern nach französischem Recht öffentliche Einrichtungen. Artikel L 710-1 des derzeit geltenden Code de commerce besagt: „Die IHK Frankreich, die regionalen Industrie- und Handelskammern, die territorialen Industrie- und Handelskammern und die Kammerverbände sind öffentliche Einrichtungen, die der Aufsicht des Staates unterstehen und von gewählten Unternehmensführern verwaltet werden."

(232) In Artikel L 710-1 Code de commerce werden auch die Aufgaben der Industrie- und Handelskammern genannt: „Das Netzwerk [der Industrie- und Handelskammern] und darin jede dem Departement angehörende Einrichtung oder Kammer tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung, zur Attraktivität und zur Raumordnung sowie zur Unterstützung der Unternehmen und ihrer Verbände bei, indem sie unter den per Dekret festgelegten Bedingungen öffentliche Aufgaben und Gemeinwohlaufgaben, die zur Erfüllung dieser Aufgaben erforderlich sind, wahrnehmen.

([46]) Die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, die Kontrolle der Passagiere und des Handgepäcks und die Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich fallen in diese Kategorie.
([47]) Die automatisierte biometriegestützte Grenzkontrolle fällt in diese Kategorie.
([48]) Wie oben angegeben, werden diese drei Kategorien in den Leitlinien von 2014 ausdrücklich als Beispiele für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genannt.
([49]) Die Abwehr von Risiken durch Wildtiere fällt in diese Kategorie.
([50]) Die Umweltkontrollmaßnahmen fallen in diese Kategorie.

Zu diesem Zweck kann jede dem Departement angehörende Einrichtung oder Kammer, gegebenenfalls unter Beachtung der auf sie anwendbaren sektorspezifischen Strukturen, Folgendes übernehmen:

1. Aufgaben von allgemeinem Interesse, mit denen sie durch Gesetze und Verordnungen betraut werden;

2. Aufgaben zur Unterstützung, Betreuung, Vernetzung und Beratung gegenüber Gründern und Käufern/Übernehmern von Unternehmen unter Beachtung der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Bereich des Wettbewerbsrechts;

3. Aufgaben zur Unterstützung und Beratung auf dem Gebiet der internationalen Entwicklung der Unternehmen und der Ausfuhr ihrer Produkte in Zusammenarbeit mit der in Artikel 50 des Gesetzes Nr. 2003-721 vom 1. August 2003 genannten Agentur;

4. Aufgaben zugunsten der beruflichen Aus- oder Fortbildung, insbesondere dank der staatlichen und privaten Bildungseinrichtungen, die sie einrichtet, verwaltet oder finanziert;

5. Aufgaben der Gründung und Verwaltung von Anlagen, insbesondere Hafen- und Flughafenanlagen;

6. kaufmännische Aufgaben, die ihr von einer öffentlichen Stelle übertragen wurden oder die zur Erfüllung ihrer sonstigen Aufgaben erforderlich sind;

7. Gutachten, Anfragen oder Studien, die von Behörden zu Angelegenheiten im Bereich Industrie, Handel, Dienstleistung, wirtschaftliche Entwicklung, Berufsausbildung oder Raumordnung angefordert werden, unbeschadet der Arbeiten, die sie in eigener Initiative ausführen sollte."

(233) Die Erwähnung der Aufgaben der Industrie- und Handelskammern, die in Artikel L 710-1 Code de commerce genannt und oben angeführt sind, zeigt somit, dass die Daseinsberechtigung und der Hauptzweck der Industrie- und Handelskammern darin bestehen, Aufgaben von allgemeinem Interesse wahrzunehmen, mit denen sie kraft Gesetzes betraut werden, d. h. im Wesentlichen die Vertretung der Interessen von Industrie, Handel und Dienstleistungsbetrieben gegenüber den Behörden, die Unterstützung der lokalen Unternehmen und die Förderung der Attraktivität der Region und der Raumordnung. Die gewerblichen und kaufmännischen Tätigkeiten der Industrie- und Handelskammern sind mit der Erfüllung ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse verknüpft und sollen zu deren Erreichen beitragen.

(234) Diese Rechtsvorschriften sind seit ihrer Ausarbeitung im Jahr 2005 in ihre aktuelle Fassung fortgeschrieben worden, ihre Grundprinzipien sind jedoch unverändert geblieben. Ebenso beruhten die vor der Ausarbeitung von Artikel L 710-1 Code de commerce geltenden Vorschriften auf denselben Grundsätzen. So sind die Industrie- und Handelskammern wie die IHK über den gesamten Untersuchungszeitraum hinweg staatliche Einrichtungen geblieben, die per Gesetz errichtet wurden, von gewählten Unternehmensführern verwaltet werden und der Aufsicht des Staates unterstehen. Andererseits sind sie als Mittelbau des Staates weiterhin mit Aufgaben von allgemeinem Interesse betraut worden, die darin bestehen, die Interessen von Industrie, Handel und Dienstleistungsbetrieben gegenüber Behörden aus dem In- und Ausland zu vertreten und zur Attraktivität der Region und zur Raumordnung sowie zur Unterstützung der Unternehmen beizutragen.

(235) Die Kommission betont ferner, dass die Industrie- und Handelskammern gemäß Artikel R 712-2 ff. Code de commerce der Aufsicht durch Vertreter des Staats unterliegen. Dabei hat die Aufsichtsbehörde Zugang zu allen Sitzungen der Hauptversammlungen der IHK und kann Punkte auf die Tagesordnung dieser Gremien setzen lassen. Die Aufsichtsbehörde muss auch über bestimmte wichtige, in den Rechtsvorschriften festgelegte Beschlussfassungskategorien informiert werden (dazu gehören beispielsweise Haushalt, Kreditaufnahme, Bürgschaftsgewährung gegenüber Dritten, Veräußerungen, Aufnahme oder Erweiterung von finanziellen Beteiligungen an Gesellschaften des bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts usw.). Vor allem jedoch sind Beschlüsse über Haushaltsansätze sowie über berichtigte und vollzogene Haushaltspläne erst vollstreckbar, wenn sie – selbst stillschweigend – von der Aufsichtsbehörde genehmigt wurden.

(236) Zudem fließen in den der Gesamthaushalt der Industrie- und Handelskammern Steuereinnahmen, die von den im Handelsregister eingetragenen Unternehmen erhoben werden. Die Mittel der Industrie- und Handelskammern stammen insbesondere aus Steuereinnahmen (die mit Artikel 1600 Code général des impôts eingeführte „Steuer für die Ausgaben der Industrie- und Handelskammern"), Zuschüssen oder gewerblichen Mitteln, die von Ausbildungstätigkeiten oder Tätigkeiten zur Verwaltung von Verkehrsinfrastrukturen herrühren. Die Industrie- und Handelskammern müssen ihre Ausgaben demzufolge nicht nur aus ihren eigenen gewerblichen Einnahmen bestreiten. Dies spricht für die Schlussfolgerung, dass die gewerblichen und kaufmännischen Tätigkeiten der Industrie- und Handelskammern mit der Erfüllung dieser Aufgaben von allgemeinem Interesse verbunden sind und zu deren Erreichen beitragen sollen.

(237) Angesichts der vorstehenden Ausführungen müssen Industrie- und Handelskammern wie die IHK als Behörden betrachtet werden, deren Beschlüsse in gleicher Weise wie die Beschlüsse der Zentralverwaltung des Staates oder der Gebietskörperschaften im Sinne der beihilferechtlichen Rechtsprechung ([51]) „dem Staat zuzurechnen" sind und deren Mittel staatliche Mittel sind. Das Gericht der Europäischen Union hat diesen Ansatz auch in mehreren Urteilen zu Beihilfen, die Fluggesellschaften von der IHK Nîmes, der IHK Angoulême und der IHK Pau gewährt wurden, bestätigt. ([52])

b) Gebietskörperschaften

(238) Die von den Gebietskörperschaften, nämlich der Region Poitou-Charentes, dem Department Charente-Maritime und dem Gemeindeverband La Rochelle, gewährten Zuschüsse für den Flughafen sind staatliche Mittel im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV. ([53]) Ebenso wie für die Maßnahmen des Zentralstaates gilt außerdem, dass das Verhalten dieser Gebietskörperschaften in den Geltungsbereich dieses Artikels fällt, wenn dessen Voraussetzungen erfüllt sind. ([54]) Die Beschlüsse der in dem vorliegenden Fall untersuchten Gebietskörperschaften müssen daher im Sinne der beihilferechtlichen Rechtsprechung als dem Staat (im weiteren Sinne) zurechenbar betrachtet werden.

(239) Die Zahlungen für den Betrieb des Flughafens Rochefort wurden von dem Zweckverband (Syndicat Mixte de l'Aéroport), der verschiedene Gebietskörperschaften umfasste ([55]), geleistet und stellen daher ebenfalls staatliche Mittel dar, deren Gewährung dem Staat zurechenbar ist.

c) Der Staat

(240) Die Zuschüsse zur Deckung der „hoheitlichen" Aufgaben wurden vom FIATA, einem vom Staat verwalteten Fonds, oder direkt aus dem Staatshaushalt finanziert und stellen daher staatliche Mittel dar, deren Verwendung dem Staat zurechenbar ist.

(241) Die Infrastrukturentwicklung wird zum Teil aus dem EFRE finanziert. Diese Mittel werden als staatliche Mittel betrachtet, da sie unter der Kontrolle des betreffenden Mitgliedstaats gewährt werden. ([56]) Sie sind auch insofern dem Staat zurechenbar, als die Entscheidung über ihre Verwendung von den französischen Behörden getroffen wird.

(242) Alle unter diese Untersuchung fallenden Maßnahmen zugunsten des Flughafens La Rochelle sind daher „dem Staat zurechenbar" und wurden aus staatlichen Mitteln finanziert.

7.1.1.3. Selektiver Vorteil

(243) Bei der Würdigung, ob einem Unternehmen durch eine staatliche Maßnahme ein Vorteil gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV gewährt wird, muss festgestellt werden, ob dem betreffenden Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der es davon entlastet, Kosten zu tragen, die es normalerweise aus Eigenmitteln hätte

([51]) Beispielsweise Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, Rn. 58–61, Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais und Communauté d'agglomération du Douaisis/Kommission, T-267/08 und T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 108.

([52]) Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2018, Ryanair DAC/Kommission, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, Rn. 85–89, Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2018, Ryanair DAC/Kommission, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, Rn. 89, Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2018, Ryanair DAC/Kommission, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, Rn. 97–106.

([53]) Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 und T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 108.

([54]) Urteil des Gerichts vom 6. März 2002, Diputación Foral de Álava u. a./Kommission, T-127/99, T-129/99 und T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, Rn. 142.

([55]) Bis 2007 bestand der Zweckverband aus dem Generalrat Charente-Maritime, dem Gemeindeverband Pays Rochefortais und den Verbandsgemeinden von Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente und Bassin de Marennes.

([56]) Hinsichtlich der Einstufung der Mittel des EFRE als staatliche Beihilfe siehe die Entscheidungen der Kommission vom 22. November 2006 in der Sache N 157/2006 – South Yorkshire digital region broadband project (ABl. C 80 vom 13.4.2007, S. 1), Erwägungsgrund 29, und vom 15. Juni 2006 in der Sache N 44/2010 – Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center (ABl. C 215 vom 21.7.2011, S. 21), Erwägungsgründe 69 und 70.

bestreiten müssen, oder ob ihm ein Vorteil verschafft wurde, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. ([57]) Ferner ist zu prüfen, ob die in Rede stehende Maßnahme als Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen betrachtet werden kann, die die Voraussetzungen des Altmark-Urteils erfüllt. ([58])

a) Begriff der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und Anwendung des Altmark-Urteils

(244) Es stellt sich zunächst die Frage, ob die einzelnen zu würdigenden Maßnahmen als Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen betrachtet werden können, die für die Erbringung einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) gewährt wurden.

(245) Hierzu ist daran zu erinnern, dass der Gerichtshof in der Rechtssache Altmark entschieden hat, dass Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen keine Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn vier Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind. Erstens muss der Begünstigte tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden sein und müssen diese Verpflichtungen klar definiert sein. Zweitens müssen die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein. Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken. Wenn viertens schließlich die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestattetes Unternehmen hätte.

(246) Im Hinblick auf die Anwendung dieser Voraussetzungen ist zunächst zu prüfen, ob eine echte DAWI vorliegt.

(247) Im vorliegenden Fall vertritt Frankreich die Auffassung, dass der Betrieb des Flughafens in seiner Gesamtheit als DAWI betrachtet werden müsse. Frankreich gründet seine Argumentation in Bezug auf das Vorliegen einer echten DAWI für den Flughafen La Rochelle in seiner Gesamtheit hauptsächlich auf den Beitrag des Flughafens zur lokalen wirtschaftlichen Entwicklung. Frankreich zufolge könne die Aufgabe der Entwicklung des Flugverkehrs, die durch die IHK der IHK-Flughafen übertragen wurde „als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne der Rechtsprechung im Fall Altmark betrachtet werden". Diese Aufgabe betreffe die „wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Region", die nach Auffassung Frankreichs „i) die Steigerung des Passagieraufkommens zur Schaffung von Einnahmen und Arbeitsplätzen für die regionale Wirtschaft … und ii) die Entwicklung des Gewerbestandorts am Flughafen" erfordere. In Bezug auf diesen Gewerbestandort verweist Frankreich auf mehrere dort niedergelassene Unternehmen und weist darauf hin, dass die IHK nach Artikel L 170-1 Code de commerce „die Aufgabe der Gründung und Verwaltung von Anlagen, insbesondere Hafen- und Flughafenanlagen", habe. ([59])

(248) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Bei der Prüfung, in welchem Maße der Betrieb eines Flughafens eine DAWI ist, ist die Anforderung des Allgemeininteresses zu prüfen, dem diese Tätigkeit gilt.

(249) In Randnummer 69 der Leitlinien von 2014 heißt es, „dass eine Tätigkeit als DAWI angesehen werden kann, wenn sie verglichen mit gewöhnlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten besondere Merkmale aufweist". Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine DAWI eine Dienstleistung, die im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten besondere Merkmale aufweist ([60]), und die mit DAWI betrauten Unternehmen sind Unternehmen, die mit einer „besonderen Aufgabe" ([61]) betraut sind. Im Allgemeinen beinhaltet die Betrauung mit einer „besonderen öffentlichen Aufgabe" die Erbringung von Dienstleistungen, die ein Wirtschaftsteilnehmer, der in seinem eigenen kaufmännischen Interesse handelt, nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernommen hätte. ([62])

([57]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, Rn. 41.

([58]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Stellungnahme Frankreichs zum Einleitungsbeschluss.

([60]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 10. Dezember 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, Rn. 27, Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juli 1997, GT-Link, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, Rn. 53, und Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, Rn. 45.

([61]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 27. März 1974, BRT/SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Siehe Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4), Rn. 46 und 47.

(250) In Randnummer 69 der Leitlinien von 2014 heißt es weiter, dass „es sich bei dem vom Staat verfolgten Ziel von allgemeinem Interesse nicht einfach um die Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV handeln kann". ([63]) Es steht außer Frage, dass ein Flughafen durch die bessere Anbindung einer Region, insbesondere wenn dadurch ihre Abgelegenheit überwunden wird, positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaftsentwicklung haben kann. Die bloße Tatsache jedoch, dass durch das Bestehen und die Tätigkeit eines Flughafens direkte und indirekte Arbeitsplätze geschaffen werden und die Tätigkeit ortsansässiger Unternehmen, besonders in der Tourismusbranche, gefördert wird, ist kein maßgebliches Kriterium zum Nachweis des Vorliegens einer echten DAWI.

(251) Folglich ist der Beitrag des Flughafens La Rochelle zur lokalen wirtschaftlichen Entwicklung, auf den Frankreich seine Behauptung des Vorliegens einer echten DAWI hauptsächlich stützte, an sich nicht relevant, solange er unabhängig vom Beitrag dieses Flughafens zur Anbindung der Region betrachtet wird.

(252) Darüber hinaus heißt es in Randnummer 72 der Leitlinien: „In Bezug auf Flughäfen vertritt die Kommission die Auffassung, dass in wohlbegründeten Fällen der Betrieb eines Flughafens insgesamt als DAWI betrachtet werden kann. … dies [ist] der Kommission zufolge jedoch nur möglich, wenn ein Teil des von dem Flughafen bedienten Gebiets ohne den Flughafen in einem Maß von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde. Im Rahmen einer solchen Prüfung sollten andere Verkehrsträger und besonders Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen oder Fährverbindungen über das Meer angemessen berücksichtigt werden." ([64])

(253) Zum Beitrag des Flughafens La Rochelle zur Anbindung der Region ist anzumerken, dass La Rochelle z. B. über einen regelmäßigen Bahnverkehr mit Paris und Bordeaux verbunden ist, wobei die Fahrzeiten etwa drei Stunden bzw. zweieinhalb Stunden betragen. Was das Straßennetz betrifft, so befindet sich La Rochelle in der Nähe der Autobahnen A837, A10 und A83, die die Region direkt mit mehreren großen französischen Städten, insbesondere Bordeaux und Nantes, verbinden. In Anbetracht dieser Sachverhalte kann nicht behauptet werden, dass ein Teil des vom Flughafen La Rochelle potenziell bedienten Gebiets ohne den Flughafen in einem Maß von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde.

(254) Schließlich geht Frankreich in seiner Stellungnahme nicht auf die Feststellung im Einleitungsbeschluss ein, mit der das Argument Frankreichs infrage gestellt wird, dass in Bezug auf den Flughafen La Rochelle in seiner Gesamtheit eine echte DAWI vorliegt. Die Kommission hatte erklärt, dass der Betrieb des Flughafens La Rochelle „auch Aktivitäten umfasst, die außerhalb der Kernfunktionen des Flughafens angesiedelt sind, wie beispielsweise Bau, Finanzierung, Betrieb und Vermietung von Grundstücken und Gebäuden, und zwar neben Büros und Lagerflächen auch für Hotels, Gewerbebetriebe, Geschäfte, Restaurants und Parkplätze auf dem Flughafengelände. Schließlich sind die französischen Behörden zwar der Ansicht, dass alle in Rede stehenden Tätigkeiten des Flughafens gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen darstellen, doch sind keine getrennten Konten für die Einnahmen aus kommerziellen Tätigkeiten vorgesehen." In der Erwägung, dass diese Aktivitäten, die nicht unmittelbar mit den Kernfunktionen des Flughafens zusammenhängen, Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind, hat Frankreich außer Acht gelassen, dass die Aktivitäten keine besonderen Merkmale im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten aufweisen und dass die Wirtschaftsteilnehmer die gleichen Dienstleistungen außerhalb des Flughafens im gleichen Umfang oder zu denselben Bedingungen erbringen wie auf dem Flughafen. Folglich hat Frankreich mit der Annahme, dass alle Aktivitäten des Flughafens gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen darstellen, bei der Bestimmung der DAWI einen offenkundigen Ermessensfehler begangen.

(255) Die Kommission stellt ferner fest, dass in den für den Flughafen vorgelegten Buchhaltungsunterlagen, insbesondere im Finanzplan 2001-2014, nicht zwischen den Kernfunktionen des Flughafens und anderen Aktivitäten unterschieden wird. Es scheint vielmehr, dass die im Untersuchungszeitraum verzeichneten Betriebsdefizite später durch die Barvorschüsse ausgeglichen wurden, die von der Hauptsparte der IHK bereitgestellt wurden und ebenfalls unter diesen Beschluss fallen. Damit sollte die Bilanz ausgeglichen werden, ohne dass zwischen den Kernfunktionen des Flughafens unterschieden wurde.

(256) Die Kommission ist in Anbetracht der vorstehenden Ausführungen und der von Frankreich vorgebrachten Argumente daher der Auffassung, dass Frankreich mit seiner Behauptung, dass bei dem Flughafen La Rochelle in seiner Gesamtheit eine echte DAWI vorliege, einen offenkundigen Ermessensfehler begangen hat. Im Besonderen kann die Tätigkeit des Betreibers des Flughafens La Rochelle, die darin besteht, gewerbliche Passagierflüge an diesem Flughafen abzufertigen, nicht als echte DAWI betrachtet werden. Daraus folgt, dass die hier geprüften finanziellen

([63]) Siehe auch Beschluss der Kommission vom 16. November 2004 in der Sache N 381/2004 – Frankreich – Errichtung eines Hochleistungstelekommunikationsnetzes in den westlichen Pyrenäen (ABl. C 162 vom 2.7.2005, S. 5), Erwägungsgrund 53.

([64]) Rn. 72 der Leitlinien von 2014.

Unterstützungsmaßnahmen insoweit, als sie die Finanzierung des Betriebs des Flughafens insgesamt bezweckten, nicht als finanzielle Ausgleichsleistungen betrachtet werden können, die im Hinblick auf eine echte DAWI gewährt wurden.

(257) Selbst wenn der Betrieb des Flughafens La Rochelle oder ein Teil davon rechtmäßig als DAWI hätte eingestuft werden können, würden im Übrigen die in Rede stehenden Maßnahmen die kumulativen Voraussetzungen des Altmark-Urteils nicht erfüllen. Sie erfüllen nicht die erste, die zweite und die vierte Voraussetzung dieses Urteils, wie im Folgenden vor dem Hintergrund der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI ([65]) (im Folgenden „DAWI-Mitteilung") nachgewiesen wird.

— *Betrauung des Unternehmens mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (erste Voraussetzung)*

(258) Gemäß dem Altmark-Urteil muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.

(259) Da Frankreich bei der Einstufung des Flughafenbetriebs in seiner Gesamtheit als DAWI einen offenkundigen Ermessensfehler begangen hat und die hier geprüften Maßnahmen dazu dienten, den Betrieb des Flughafens insgesamt zu finanzieren, ist die erste Voraussetzung des Altmark-Urteils nicht erfüllt.

(260) Zudem muss die öffentliche Aufgabe gemäß der DAWI-Mitteilung ([66]), damit die erste Voraussetzung der Altmark-Rechtsprechung erfüllt ist, im Wege eines Betrauungsakts vergeben werden, der abhängig von der Gesetzgebung des Mitgliedstaats die Form eines legislativen oder regulatorischen Instruments oder eines Vertrags haben kann. Darüber hinaus müssen in dem Akt bzw. den Akten zumindest der Gegenstand und die Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet, die Art etwaiger dem Unternehmen durch die betreffende Behörde gewährter ausschließlicher oder besonderer Rechte, die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und die Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation angegeben werden. Die einzigen von Frankreich vorgelegten Akte, die diese Aufgabe möglicherweise erfüllen könnten, sind Artikel L 170-1 Code de commerce, die Beschlüsse der IHK vom 21. Februar 2003 und vom 25. Juni 2004 sowie das im Rundschreiben Nr. 111 vom 30. März 1992 ([67]) (im Folgenden „Rundschreiben Nr. 111") vorgesehene Verfahren zur Annahme des Haushaltsplans für den Flughafen; diese sollten Garantien bieten, um eine Überkompensation zu vermeiden.

(261) Es scheint jedoch, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in keinem dieser Akte klar definiert sind. Insbesondere sind in den Akten weder der Gegenstand und die Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen noch die Methoden für die Berechnung und Änderung der finanziellen Ausgleichsmechanismen festgelegt. Unabhängig davon, dass bei den der IHK-Flughafen auferlegten Verpflichtungen keine echte DAWI vorliegt, erfüllen die Akte somit nicht die Anforderungen der ersten Voraussetzung des Altmark-Urteils.

— *Zuvor objektiv und transparent aufgestellte Parameter zur Berechnung des Ausgleichs (zweite Voraussetzung)*

(262) Die punktuellen Zuschüsse und die rückzahlbaren Vorschüsse, die die IHK-Flughafen erhalten hat, sind sämtlich punktuelle Maßnahmen, die gewährt wurden, um nötige Investitionskosten zu decken und die Betriebsverluste des Flughafens zu finanzieren. Sie beruhen damit nicht auf Berechnungsparametern, die zuvor festgelegt worden sind.

(263) Es sei darauf hingewiesen, dass die Aufgaben der IHK-Flughafen für den Zeitraum 2000-2012 in ihren Basisrechtsakten festgelegt sind. Diese Akte sehen nun aber keinen finanziellen Ausgleichsmechanismus zugunsten der IHK auf der Grundlage von zuvor objektiv und transparent aufgestellten Parametern vor.

([65]) Siehe Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).

([66]) Ebd., Rn. 52.

([67]) Rundschreiben Nr. 111 vom 30. März 1992 zur Festlegung der für IHK, regionale IHK, den IHK-Dachverband und Kammerverbände geltenden Haushalts-, Rechnungslegungs- und Finanzierungsvorschriften.

(264) Auch das Verfahren zur Festsetzung des Ausgleichs, das – nach Ansicht Frankreichs – Teil des im Rundschreiben Nr. 111 vorgesehenen Verfahrens zur Annahme des Haushaltsplans für den Flughafen ist, sieht keinen finanziellen Ausgleichsmechanismus zugunsten des Betreibers vor.

(265) Die der IHK-Flughafen gewährten finanziellen Unterstützungsmaßnahmen erfüllen somit die zweite Voraussetzung des Altmark-Urteils nicht.

— *Ordnungsgemäß berechneter Ausgleich der Kosten, die durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen entstehen (dritte Voraussetzung)*

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

(267) Es ist nicht vorgesehen, dass die IHK einen weiteren Ausgleich für die gewerbliche Nutzung der von der Region finanzierten zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen zahlt.

(268) Frankreich erklärt, dass diese zusätzliche Infrastruktureinrichtungen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben erforderlich seien und dass ihr Bau zum Ausgleich der Finanzen des Flughafens beitrage. Diese Einrichtungen sind jedoch offensichtlich untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafenbetriebs verbunden und haben insbesondere die Entwicklung des Flughafens zum Ziel. Die Einrichtungen erfüllen daher nicht das oben beschriebene Kriterium des allgemeinen Interesses.

(269) Der Ausgleich erfüllt somit die dritte Voraussetzung des Altmark-Urteils nicht. Zwar sind dessen Voraussetzungen kumulativ, und es reicht aus, dass eine von ihnen nicht erfüllt ist, damit die Kommission das Vorliegen eines Vorteils für den Flughafenbetreiber in Betracht ziehen muss, jedoch wird die Kommission auch die vierte Voraussetzung der Altmark-Rechtsprechung prüfen.

— *Auswahl des Dienstleistungserbringers (vierte Voraussetzung)*

(270) Die vierte Voraussetzung des Altmark-Urteils ist, dass der gewährte Ausgleich entweder auf einem Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge beruhen muss, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann (erste Teilvoraussetzung), oder das Ergebnis eines Leistungsvergleichs mit einem durchschnittlichen, gut geführten und mit den erforderlichen Mitteln angemessen ausgestatteten Unternehmen ist (zweite Teilvoraussetzung).

(271) Die IHK wurde nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens als Flughafenbetreiber ausgewählt, und der Kommission liegen keine Nachweise dafür vor, dass die erhaltenen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurden, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestattetes Unternehmen gehabt hätte.

(272) Die der IHK-Flughafen gewährten finanziellen Unterstützungsmaßnahmen erfüllen demnach die vierte Voraussetzung des Altmark-Urteils nicht.

(273) Da die vier Voraussetzungen des Altmark-Urteils nicht erfüllt sind, können die einzelnen Maßnahmen zugunsten des Flughafenbetreibers nicht als Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die für die Durchführung einer DAWI gewährt wurden, angesehen werden. Die Kommission kann daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausschließen, dass ein Vorteil für den Flughafenbetreiber vorliegt.

b) Beurteilung des Vorliegens eines selektiven wirtschaftlichen Vorteils

1) Investitionszuschüsse

(274) Was die Investitionszuschüsse in Höhe von insgesamt rund 3 Mio. EUR für eine neue Abflug- und Ankunftshalle, die Verstärkung, Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn, die Verstärkung und Verbreiterung des Rollfeldes, die Verstärkung und Erweiterung der Parkflächen der Flugzeuge und die Schaffung eines Absetzbeckens, um den Flughafen mit dem Wassergesetz in Einklang zu bringen, betrifft, so hat Frankreich keine Argumente zur Stützung der Annahme vorgebracht, dass die einzelnen betroffenen Behörden bei der Gewährung der Zuschüsse mit einer Kapitalrendite rechnen konnten, die einen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten an ihrer Stelle zufriedengestellt hätte. Es scheint vielmehr, dass die Investitionszuschüsse von den einzelnen Behörden als Beitrag zur regionalen Entwicklung gewährt wurden. Sie haben daher im Rahmen ihrer öffentlichen Aufgaben gehandelt.

(275) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen erfüllen die Investitionszuschüsse nicht den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten. Mit den Investitionszuschüssen wurde der IHK-Flughafen demzufolge ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft. Diese Zuschüsse senkten nämlich die Investitionsausgaben, die die IHK-Flughafen hätte übernehmen müssen, ohne dass für die Behörden, die die Zuschüsse gewährt haben, eine ausreichende Rendite zu erwarten war. Da die Maßnahme oder diese Vorteile einem einzigen Unternehmen zugutekamen, sind sie darüber hinaus selektiv.

2) Rückzahlbare Vorschüsse

(276) Zu den rückzahlbaren Vorschüssen, die sich auf insgesamt 8,77 Mio. EUR belaufen, ist zunächst festzustellen, dass sie zinslosen Darlehen gleichkommen, die der IHK-Flughafen von der Hauptsparte der IHK gewährt wurden. Frankreich zufolge sei ein Vorschuss als Kontokorrenteinlage anzusehen, die ein Anteilseigner an seine Tochtergesellschaft leisten würde. Zudem würde ein privater Anteilseigner keine Rentabilitätsanalyse für solche Vorschüsse vornehmen, da es sich in Wirklichkeit um Darlehen handele, die es der Tochtergesellschaft ermöglichen sollten, ihre Aktivitäten zum Nutzen des Anteilseigners auszubauen. Nach Ansicht Frankreichs gelte dies im vorliegenden Fall umso mehr, als es sich um einen Finanztransfer zwischen Teilen derselben juristischen Person, nämlich der IHK, handele. Diese Vorschüsse würden daher kein finanzielles Risiko für die IHK darstellen, da sie Eigentümerin des Grundstücks und der Infrastruktur sei, deren Wert den Betrag der Vorschüsse bei Weitem übersteige. ([68]) Ein solches Vorbringen könnte allenfalls relevant sein, wenn die IHK bei der Gewährung dieser Vorschüsse mit dem Ziel, die Fortführung des Betriebs des Flughafens La Rochelle zu ermöglichen, mittel- bis langfristig mit einer Rendite hätte rechnen können, die es der IHK nicht nur ermöglicht, diese Vorschüsse zurückzuzahlen, sondern darüber hinaus über etwaige vom Flughafen erzielte Gewinne eine Kapitalrendite für das eingesetzte Kapital zu erzielen.

(277) Die Kommission hat Frankreich daher zu den Gewinnen befragt, mit denen die IHK bei der Gewährung dieser rückzahlbaren Vorschüsse möglicherweise rechnet. In seiner Antwort ([69]) legte Frankreich keine Studie oder Analyse vor, aus der hervorging, dass bei der Gewährung dieser Zuschüsse ein hypothetischer Gewinn zu erwarten gewesen wäre. Frankreich verwies lediglich auf die Dokumente, die die Rolle des Eigentümers begründen, der alle Mittel einsetzt, um die langfristige Entwicklung seines Flughafens zu sichern.

(278) Zum Zeitpunkt der Gewährung der einzelnen rückzahlbaren Vorschüsse hatte die IHK keine ausreichenden Garantien, um damit rechnen zu können, dass der Betrieb des Flughafens rentabel wird und es der IHK-Flughafen möglich sein würde, die gewährten Vorschüsse zurückzuzahlen und dabei eine Gewinnmarge zu erwirtschaften, die ausreichend wäre, das von der Hauptsparte der IHK eingesetzte Kapital zu vergüten. Die rückzahlbaren Vorschüsse wurden von 2001 an gewährt. Zu diesem Zeitpunkt war das Bilanzergebnis des Flughafens bereits negativ. Ohne die rückzahlbaren Vorschüsse wären die Ergebnisse der IHK-Flughafen noch schlechter gewesen und hätten damit jede Aussicht auf eine Kapitalrendite ausgeschlossen.

(279) Angesichts all dieser Faktoren konnte die IHK es nicht für wahrscheinlich halten, dass das über die der IHK-Flughafen gewährten Vorschüsse einsetzte Kapital kurz- oder mittelfristig auf irgendeine Weise hätte vergütet werden können. Die IHK konnte berechtigterweise ernste Zweifel daran hegen, dass die IHK-Flughafen eines Tages in der Lage sein würde, die Vorschüsse zurückzuzahlen.

(280) Darüber hinaus war zwar vorgesehen, dass die Rückzahlung der Vorschüsse im Jahr 2014 beginnen sollte, doch wurde nicht bestimmt, dass die Flughafensparte einen Zinssatz zur ordnungsgemäßen Vergütung des von der IHK gewährten Darlehens zahlen sollte.

(281) Angesichts der vorstehenden Ausführungen hat sich die IHK gegenüber ihrer Flughafensparte nicht wie ein Wirtschaftsbeteiligter verhalten, der sich von glaubwürdigen und dokumentierten Rentabilitätsaussichten leiten lässt.

(282) Zusammenfassend ist festzustellen, dass der IHK-Flughafen mit den rückzahlbaren Vorschüssen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Da diese Vorteile jeweils einem einzigen Unternehmen gewährt wurden, sind sie darüber hinaus selektiv.

3) Mutmaßliche Überfakturierung von Dienstleistungen, die von der IHK für den Flughafen Rochefort Saint-Agnant erbracht wurden

(283) Hinsichtlich der mutmaßlichen Überfakturierung der von der IHK an den Flughafen Rochefort Saint-Agnant erbrachten Dienstleistungen bringt Frankreich vor, dass dies im Rahmen eines Dienstleistungsvertrags erfolgt sei, der zusammen mit der IHK Rochefort geschlossen worden sei. Die IHK sei am 11. Juli 2001 nach wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Betrieb des Flughafens Rochefort ausgewählt worden.

([68]) Schreiben Frankreichs vom 18. November 2015.
([69]) Schreiben Frankreichs vom 26. Mai 2014.

(284) Wenn ein Verkauf von Dienstleistungen in einem wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahren im Einklang mit den Grundsätzen des AEUV für das öffentliche Auftragswesen erfolgt, kann davon ausgegangen werden, dass der Verkauf den Marktbedingungen entspricht. ([70])

(285) Im vorliegenden Fall hat Frankreich nachgewiesen, dass die Ausschreibung i) wettbewerblich war, da alle Bieter an der Ausschreibung teilnehmen konnten, ii) transparent war, da sie in den Medien veröffentlicht wurde und alle Bieter ordnungsgemäß informiert wurden, iii) diskriminierungsfrei war, da die Auswahlkriterien objektiv waren und im Voraus festgelegt wurden, und iv) bedingungsfrei war, da es keine besonderen Bedingungen gab. Darüber hinaus war das Auswahlkriterium mit dem Preis verbunden.

(286) Vor diesem Hintergrund belegen die der Kommission zur Verfügung gestellten Informationen, dass das Ausschreibungsverfahren offen, transparent und bedingungsfrei war. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Preis der von der IHK erbrachten Dienstleistungen tatsächlich einen Marktpreis darstellt, der der IHK keinen Vorteil verschafft.

4) Mutmaßliche Unterfakturierung von Dienstleistungen, die von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht wurden

— *Zeitraum 2001-2005*

(287) Aus den der Kommission zur Verfügung gestellten Informationen geht hervor, dass es sich bei den Zahlungen zwischen 2001 und 2005 um Pauschalbeträge handelte und dass es keinen Umlageschlüssel mit Verteilung nach Kostenstellen gab, der auf objektiven Kriterien basierte. Obwohl die Erklärungen Frankreichs nahelegen, dass die Pauschalbeträge zu Marktbedingungen gewährt wurden, lassen mehrere Elemente Zweifel daran aufkommen, dass keine staatliche Beihilfe vorliegt, insbesondere das Fehlen eines Umlageschlüssels mit Verteilung nach Kostenstellen.

(288) Insbesondere lagen die Zahlungen der IHK-Flughafen für die von der Hauptsparte der IHK erbrachten Dienstleistungen zwischen 2001 und 2005 um rund 50 % unter den Zahlungen für dieselben Dienstleistungen im Zeitraum 2006-2012 (siehe Tabelle 5), wobei mit der Einführung des Umlageschlüssels ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen war. Die Einführung eines Umlageschlüssels mit Verteilung nach Kostenstellen ab 2006 zeigte somit, dass die von der Hauptsparte der IHK erbrachten Dienstleistungen offensichtlich unterfakturiert wurden. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die mutmaßliche Unterfakturierung der von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen zwischen 2001 und 2005 erbrachten Dienstleistungen der IHK-Flughafen einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.

— *Zeitraum 2006-2012*

(289) Was die mutmaßliche Unterfakturierung der Dienstleistungen betrifft, die die Hauptsparte der IHK zwischen 2006 und 2012 für den Flughafen erbracht hat, macht Frankreich geltend, dass die Kosten für alle gemeinsamen Leistungen der einzelnen Sparten der IHK, wie z. B. strukturelle Dienstleistungen im Zusammenhang mit Buchhaltung, IT, Personalwesen usw., nach einem Umlageschlüssel mit Verteilung nach Kostenstellen auf diese Sparten verteilt und somit objektive Kriterien zugrunde gelegt worden seien. Frankreich bringt ferner vor, dass die IHK eine detaillierte Analyse anhand des sich ändernden Umfangs der Tätigkeiten durchgeführt habe und dass der Umlageschlüssel voll und ganz den Veränderungen des Fluggastaufkommens des Flughafens Rechnung trage. Darüber hinaus sei die Verwendung des Umlageschlüssels jedes Jahr überprüft worden, da die Buchführung der IHK infolge der Konsolidierung der Konten der IHK-Gruppe von einem Mitprüfer gebilligt werde.

(290) Die Kommission stellt fest, dass Frankreich für den Zeitraum 2006-2012 nachgewiesen hat, dass ein Umlageschlüssel eingeführt wurde, der auf sechs objektiven und relevanten Kriterien entsprechend den Dienstleistungen beruht, die die Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht hat:

— Für die allgemeine Verwaltung des Flughafens wurden die Kosten für die Unterabteilung „gewählte Beamte“ anhand der Anzahl der bearbeiteten Agenden bei Sitzungen des Lenkungsausschusses und der Generalversammlung, die den Flughafen betrafen, berechnet, wobei der ermittelte Prozentsatz auf die Kosten der Präsidentschaft der IHK angewandt wurde. Die Kosten der Abteilung „Generaldirektion“ werden anhand der Zeit berechnet, die der Generaldirektor für Sitzungen zur Beschlussfassung, mit Personalvertretern, zur Überwachung der Investitionen usw. aufgewendet hat. Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Dienstleistungen bedarfsorientiert sind und entsprechend ihren Kosten in Rechnung gestellt werden. Darüber hinaus belegen die der Kommission zur Verfügung gestellten Informationen, dass der Umlageschlüssel korrekt angewandt wurde.

([70]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 89 ff.

— Kommunikation: Die Kosten der Dienstleistung wurden anhand der für jede Sparte der IHK aufgewendeten Zeit berechnet.

— Buchhaltung und Verwaltungskontrolle: Die Kosten der Dienstleistung wurden anhand des prozentualen Anteils an der Anzahl der Buchungen berechnet.

— IT: Die Kosten der Dienstleistung wurden anhand der Zahl der installierten IT-Stationen (Kauf, Wartung, Analyse und Implementierung von Hardware- und Softwareentwicklungen usw.) berechnet.

— Personalwesen: Die Kosten der Dienstleistung wurden auf der Grundlage des ständigen Personals des Flughafens berechnet.

— Projektdienstleistungen: Die Kosten der Dienstleistung wurden nach der Zeit berechnet, die der Dienstleister nach umfangreichen Investitionen (einschließlich der Erweiterung der Abflughalle und des Abfertigungsgebäudes) auf Einzelfallbasis je nach Projekt und Ausschreibung aufgewendet hat.

(291) Diese Kriterien sind objektiv und relevant, da sie sich auf die aufgewendete Zeit und die tatsächlich geleistete Arbeit beziehen.

(292) Darüber hinaus hat Frankreich nach Ansicht der Kommission nachgewiesen, dass der Umlageschlüssel korrekt angewandt wurde, da die Schlüssel jedes Jahr geprüft wurden, um ein möglichst realistisches Ergebnis zu erhalten. Außerdem werden die Konzeption und Auswahl der Kriterien sowie die Berechnungsmethode von Prüfern kontrolliert.

(293) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die mutmaßliche Unterfakturierung der Dienstleistungen, die zwischen 2006 und 2012 von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht wurden, dem Flughafen keinen Vorteil verschafft hat und daher keine Beihilfe darstellt.

5) Finanzielle Beiträge der einzelnen Gebietskörperschaften zu den vom Flughafen La Rochelle durchgeführten Werbemaßnahmen

(294) Die Kommission vertritt die Ansicht, dass die finanziellen Beiträge der Gebietskörperschaften zu den vom Flughafen La Rochelle durchgeführten Werbemaßnahmen als Unterstützung für die Finanzierung des Flughafenbetriebs und nicht als Finanzierung von Fluggesellschaften anzusehen sind.

(295) Die französischen Behörden und die IHK sind hingegen der Auffassung, dass diese Beiträge als Erwerb von Marketingdienstleistungen durch die Gebietskörperschaften und damit als Finanzierung von Fluggesellschaften anzusehen sind. Die IHK macht geltend, dass die Gebietskörperschaften die Marketingverträge geschlossen hätten, um die Ziele zu erreichen, die sie sich im Rahmen ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse gesetzt hätten, und insbesondere, um von AMS einen Preisnachlass für einen Gruppeneinkauf zu erhalten. ([71]) Ebenso merken die französischen Behörden an, dass der Flughafen als zentrale Beschaffungsstelle gedient habe. ([72])

(296) Die von den französischen Behörden und der IHK dargelegte Sichtweise hält jedoch nicht der Untersuchung des Sachverhalts stand. Mehrere Elemente deuten darauf hin, dass die Beiträge der Gebietskörperschaften als Finanzierung für den Betrieb des Flughafens anzusehen sind.

(297) Wie in den Leitlinien von 2014 dargelegt, ist es nicht ungewöhnlich, dass Flughafenbetreiber den Fluggesellschaften Anreize in Form von Marketingunterstützung bieten. Das gilt insbesondere für Regionalflughäfen, die mitunter größere Schwierigkeiten haben, Fluggesellschaften zu gewinnen, als Flughäfen in der Nähe von Großstädten. Diese Kosten aus Marketingverträgen mit Fluggesellschaften können daher als normale Betriebskosten eines Flughafenbetreibers angesehen werden. ([73]) Folglich wurden die Beiträge der Gebietskörperschaften verwendet, um einen Teil der normalen Betriebskosten des Flughafens La Rochelle zu decken.

(298) Zudem wurden die Beiträge der Gebietskörperschaften dem Flughafen La Rochelle gewährt, der sie zur Entwicklung seiner wirtschaftlichen Tätigkeit nutzte, indem er in eigenem Namen Verträge über Marketingdienstleistungen mit Fluggesellschaften abschloss. Außerdem deuten die folgenden Elemente darauf hin, dass es sich bei den Beiträgen nicht um den Erwerb von Marketingdienstleistungen durch die Gebietskörperschaften handelt.

([71]) Stellungnahme der IHK vom 10. Juni 2014, S. 27.
([72]) Vermerk der französischen Behörden vom 11. April 2018, S. 9.
([73]) Siehe Beschluss der Kommission vom 11. November 2016, in der Sache SA.24221 – Flughafen Klagenfurt – Beihilfe für Ryanair und andere Fluggesellschaften, Erwägungsgrund 237.

(299) Erstens wurden diese Beiträge, wie in Kapitel 3.1.1.5 erwähnt, gemäß den Verträgen zwischen der IHK einerseits und dem Departement Charente-Maritime, dem Gemeindeverband La Rochelle und der Region Poitou-Charentes andererseits gezahlt. In den Verträgen ist nicht festgelegt, welche Art von Werbemaßnahmen von der IHK oder den damit beauftragten Dienstleistern, durchzuführen ist. Insbesondere wird in den Verträgen nicht erwähnt, dass es sich bei den Dienstleistern um Fluggesellschaften oder deren Tochtergesellschaften handeln wird. In der Stellungnahme der IHK vom 4. Juni 2012 heißt es: „Der Flughafen betont, dass die Behörden bei ihrer Unterstützung der Werbemaßnahmen am Flughafen La Rochelle keineswegs beabsichtigen, sich an einen bestimmten Anbieter von Marketingdienstleistungen zu binden. Das geht hinreichend aus den von ihnen geschlossenen Marketingverträgen hervor, da darin nicht einmal der Name des Erbringers dieser Dienstleistungen erwähnt wird." ([74]) Es scheint also, dass die IHK bei der Wahl der Werbemaßnahmen und der Erbringer dieser Dienstleistungen über eine erhebliche Autonomie verfügte.

(300) Zweitens enthalten die einzelnen Marketingverträge, die die IHK mit den verschiedenen Fluggesellschaften und ihren Tochtergesellschaften geschlossen hat, keinen Hinweis auf die Beteiligung der Gebietskörperschaften an der Finanzierung der Marketingmaßnahmen der IHK.

(301) Schließlich hat die IHK in einigen Fällen offenbar Marketingverträge mit Fluggesellschaften geschlossen, ohne über eine rechtliche Garantie für den Erhalt der Zuwendungen seitens der Behörden zu verfügen. Beispielsweise schloss die IHK zwischen 2004 und 2006 mehrere Marketingverträge mit Fluggesellschaften auf der Grundlage eines Geschäftsplans, der einen jährlichen finanziellen Beitrag des Departments Charente-Maritime in Höhe von 144 500 EUR vorsah. Letztendlich wurde jedoch vom Department Charente-Maritime kein finanzieller Beitrag geleistet.

(302) Diese verschiedenen Elemente deuten somit darauf hin, dass die Beiträge der einzelnen Gebietskörperschaften als Finanzierung der Betriebskosten des Flughafens anzusehen sind.

7.1.1.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(303) Die Kommission hatte im Einleitungsbeschluss Bedenken hinsichtlich des potenziellen Wettbewerbs zwischen dem Flughafen La Rochelle und anderen nahe gelegenen Flughäfen wie jenen von Angoulême, Rochefort und Niort geäußert.

(304) In Randnummer 25 der Leitlinien von 2014 wird das Einzugsgebiet eines Flughafens als räumliche Marktabgrenzung definiert, die in der Regel bei 100 Kilometern oder rund 60 Minuten Reisezeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug vorgenommen wird. In Randnummer 25 wird jedoch weiter ausgeführt, dass das Einzugsgebiet eines Flughafens davon abweichen kann und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweiligen Flughafens festzulegen ist. Größe und Gestalt des Einzugsgebiets variieren von einem Flughafen zum anderen und hängen von verschiedenen Merkmalen des Flughafens ab, u. a. vom i) Geschäftsmodell, ii) dem Standort und iii) den bedienten Zielflughäfen.

(305) In Bezug auf den Flughafen Angoulême stellt die Kommission zunächst fest, dass er vom Flughafen La Rochelle mehr als zwei Autostunden und 150 km entfernt liegt. Die Entfernung zwischen den beiden Flughäfen ist somit deutlich größer als die in Randnummer 25 der Leitlinien von 2014 genannte Entfernung. Im Grunde könnte der Flughafen Angoulême daher aus dem Einzugsgebiet von La Rochelle ausgeschlossen werden. Die Kommission stellt ferner fest, dass die Flughäfen La Rochelle und Angoulême relativ unterschiedliche Geschäftsmodelle haben. Im betrachteten Zeitraum (2001-2012) beruhten die Aktivitäten des Flughafens La Rochelle hauptsächlich darauf, Passagierflüge im Linienverkehr zu europäischen Zielorten abzufertigen, die von Billigfluggesellschaften wie Ryanair und easyJet bedient werden (siehe Erwägungsgrund 29). Die Tätigkeiten des Flughafens Angoulême hingegen waren in diesem Zeitraum überaus unterschiedlich: i) Von 2004 bis 2007 wurde zwischen Angoulême und Lyon eine einzige inländische Linienflugverbindung (die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterlag) betrieben. ii) Von 2008 bis 2009 betrieb Ryanair in den Monaten von April bis Oktober eine einzige Linienflugverbindung nach London Stansted. iii) Von 2010 bis 2011 wurde vom Flughafen Angoulême kein Linienflugverkehr betrieben. ([75])

([74]) Stellungnahme der IHK vom 4. Juni 2012, Rn. 34.

([75]) Siehe Beschluss der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Angoulême, von SNC-Lavalin, von Ryanair und von Airport Marketing Services (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 48), Erwägungsgründe 15 und 16.

(306) Die Kommission merkt ferner an, dass im betrachteten Zeitraum (2001-2012) die beiden vom Flughafen Angoulême aus bedienten Zielorte (Lyon und London Stansted) auch parallel vom Flughafen La Rochelle bedient wurden. Hinsichtlich London Stansted stellt die Kommission fest, dass Ryanair von 2008 bis 2009 von beiden Flughäfen Verbindungen zu diesem Zielort bedient hat, was darauf hindeuten könnte, dass Angoulême und La Rochelle von den Fluggesellschaften als getrennte Märkte betrachtet werden. Außerdem hat die Einstellung der Strecke nach Angoulême nicht dazu geführt, dass die Passagiere zur Linienverbindung La Rochelle-London Stansted gewechselt haben.

(307) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Flughafen La Rochelle nicht im Einzugsgebiet des Flughafens Angoulême liegt.

(308) In Bezug auf die Flughäfen Niort und Rochefort stellt die Kommission fest, dass sie 60 Minuten mit dem Pkw (75 km) bzw. 50 Minuten mit dem Pkw (54 km) vom Flughafen La Rochelle entfernt liegen. Wie in Erwägungsgrund 304 erwähnt, muss das Einzugsgebiet eines bestimmten Flughafens jedoch nicht dieser Abgrenzung entsprechen und muss auch anderen Merkmalen des Flughafens, wie seinem Geschäftsmodell und den von ihm bedienten Zielflughäfen, Rechnung tragen. Was die Geschäftsmodelle betrifft, so unterscheiden sich die Aktivitäten des Flughafens La Rochelle, die im Wesentlichen auf der Abfertigung der Passagierflüge im Linienverkehr großer gewerblicher Fluggesellschaften wie Ryanair und easyJet basieren, grundlegend von denen der Flughäfen Niort und Rochefort. Wie von Frankreich dargelegt, sind die Flughäfen Niort und Rochefort hauptsächlich für die Aktivitäten von Fliegerclubs und für Leichtflugzeuge bestimmt und nicht für die Abwicklung des Verkehrs öffentlicher Fluggesellschaften. Außerdem gibt es an keinem der beiden Flughäfen Dienste, die den Fluggesellschaften den Betrieb von Linienflügen ermöglichen würden, ([76]) wohingegen der Flughafen La Rochelle den Verkehr mehrerer Fluggesellschaften abwickeln kann, die Linienflüge zu verschiedenen Zielorten in Frankreich und Europa anbieten.

(309) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Flughäfen Niort und Rochefort kein Ersatz für den Flughafen La Rochelle als Passagierflughafen für den Linienverkehr großer gewerblicher Fluggesellschaften sind.

(310) Dennoch merkt die Kommission an, dass der Flughafen La Rochelle mit anderen Flughäfen, auch solchen, die außerhalb seines Einzugsgebiets liegen, im Wettbewerb steht. Die Flughafenbetreiber in der EU stehen im Wettbewerb miteinander, um Fluggesellschaften zu gewinnen. Fluggesellschaften legen die von ihnen betriebenen Strecken und die entsprechenden Frequenzen anhand von verschiedenen Kriterien fest. Diese umfassen die potenziellen Kunden, mit denen sie auf diesen Strecken rechnen können, aber auch die Merkmale der Flughäfen an den beiden Endpunkten dieser Strecken.

(311) Fluggesellschaften berücksichtigen Kriterien wie die Art der erbrachten Flughafendienstleistungen, die Bevölkerung bzw. wirtschaftliche Tätigkeit rund um den Flughafen, Überlastungen, die Anbindung im Landverkehr sowie die Höhe der Entgelte und die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Inanspruchnahme von Flughafeninfrastrukturen und -dienstleistungen (das beinhaltet auch, ob und wie viele Anreize und marketingunterstützende Maßnahmen den Fluggesellschaften geboten werden). Die Höhe der Entgelte, die Anreize und die unterstützenden Maßnahmen sind wichtige Faktoren, da die einem Flughafen gewährten staatlichen Mittel dazu verwendet werden könnten, Fluggesellschaften zu gewinnen, was erhebliche Wettbewerbsverfälschungen zur Folge haben kann.

(312) Bei der Zuweisung ihrer Ressourcen – insbesondere Flugzeuge und Besatzungen – zu verschiedenen Flugverbindungen berücksichtigen die Fluggesellschaften demzufolge unter anderem die von den Flughafenbetreibern angebotenen Dienstleistungen und die dafür berechneten Preise.

(313) Daraus folgt, dass die einzelnen Maßnahmen, die zugunsten des Flughafens La Rochelle getroffen wurden und Gegenstand dieser Untersuchung sind, sofern sie diesem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben, seine Stellung gegenüber den anderen europäischen Flughafenbetreibern möglicherweise gestärkt haben. Infolgedessen können diese Maßnahmen den Wettbewerb verfälscht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt haben.

7.1.1.5. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

(314) Die Zuschüsse für hoheitliche Aufgaben und die mutmaßliche Unterfakturierung der Dienstleistungen, die von 2006 bis 2012 von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht wurden, stellen keine staatliche Beihilfe dar. Die Investitionszuschüsse, die Unterfakturierung der Dienstleistungen, die die Hauptsparte der IHK von 2001 bis 2005 für den Flughafen La Rochelle erbracht hat, die rückzahlbaren Vorschüsse, die der Flughafen La Rochelle erhalten hat, und die Zuschüsse der Gebietskörperschaften, die zu Werbemaßnahmen für den Flughafen La Rochelle beitragen sollten, stellen staatliche Beihilfen für den Flughafen La Rochelle dar.

([76]) Diese Dienste umfassen Bodenabfertigungsdienste, Dienste zur Gefahrenabwehr und Dienste der Stufe 1 zur Rettung und Brandbekämpfung bei Flugzeugen.

7.1.2. *Rechtswidrigkeit der staatlichen Beihilfen*

(315) Die Investitionszuschüsse, die Unterfakturierung von 2001 bis 2005, die rückzahlbaren Vorschüsse und die Zuschüsse für Werbemaßnahmen, die die IHK vom Department Charente-Maritime, der Region Poitou-Charentes und dem Gemeindeverband La Rochelle erhalten hatte, wurden unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt, ohne angemeldet worden zu sein.

(316) Die Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (im Folgenden „DAWI-Entscheidung von 2005"), enthält Bedingungen, unter denen Beihilfen über Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind. Frankreich zufolge sind diese Bedingungen für die Maßnahmen, die der IHK-Flughafen gewährt wurden, erfüllt. Nach Auffassung der Kommission ist dies nicht der Fall.

(317) Erstens kann der Betrieb des Flughafens La Rochelle in seiner Gesamtheit nicht als echte DAWI angesehen werden, wie in Erwägungsgrund 261 dargelegt wurde. Da die einzelnen genannten Maßnahmen zur Finanzierung des Flughafenbetriebs in seiner Gesamtheit gewährt wurden, erfüllen sie folglich die in der DAWI-Entscheidung von 2005 vorgesehenen Voraussetzungen nicht.

(318) Zweitens würde, wie oben angegeben, selbst wenn der Flughafenbetrieb in seiner Gesamtheit als DAWI eingestuft werden könnte, keine der in Rede stehenden Maßnahmen eine Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen darstellen, deren Parameter zuvor objektiv und transparent festgelegt wurden. Wie in Erwägungsgrund 273 dargelegt, erfüllen die in Rede stehenden Maßnahmen nicht die Voraussetzungen des Altmark-Urteils.

(319) Angesichts der vorstehenden Ausführungen handelt es sich bei den Investitionszuschüssen, der Unterfakturierung von 2001 bis 2005, den rückzahlbaren Vorschüssen und den Zuschüssen für Werbemaßnahmen, die die IHK vom Department Charente-Maritime, der Region Poitou-Charentes und dem Gemeindeverband La Rochelle erhalten hat, um rechtswidrige Beihilfen.

7.1.3. *Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt*

7.1.3.1. Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen mit dem Binnenmarkt

(320) Die in Rede stehenden Maßnahmen betreffen Investitionszuschüsse, die der IHK-Flughafen von verschiedenen Behörden (der Region Poitou-Charentes, dem Department Charente-Maritime und dem Gemeindeverband La Rochelle) und im Rahmen des EFRE gewährt wurden. Wie bereits erwähnt, verringerten diese Investitionszuschüsse die Investitionskosten, die die IHK normalerweise zu tragen gehabt hätte, und stellen somit eine Investitionsbeihilfe dar.

(321) Die Investitionsbeihilfe wurde vor dem 4. April 2014, dem Datum, ab dem die Leitlinien von 2014 galten, gewährt. Nach diesen Leitlinien prüft die Kommission unrechtmäßige Investitionsbeihilfen für Flughäfen anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften. ([77])

(322) Was die ab 2005 gewährten Zuschüsse betrifft, so waren zu dem Zeitpunkt die Leitlinien von 2005 in Kraft und sollten daher angewandt werden.

(323) Die zwischen 2000 und 2005 gezahlten Zuschüsse dagegen wurden der IHK-Flughafen vor dem Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 und damit zu einer Zeit gewährt, als es keine spezifischen Vereinbarkeitsvoraussetzungen für Investitionsbeihilfen für Flughäfen gab. Die Kommission muss diese Zuschüsse daher unter Berücksichtigung ihrer einschlägigen Entscheidungspraxis direkt auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV würdigen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Entscheidungspraxis der Kommission zur Würdigung der Vereinbarkeit von Beihilfen für Flughafenbetreiber mit den Leitlinien von 2005 konsolidiert wurde. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Vereinbarkeit der zwischen 2000 und 2005 gewährten Zuschüsse mit dem Binnenmarkt anhand der Grundsätze der Leitlinien von 2005 und im Lichte der Rechtsprechung ([78]) zu beurteilen ist.

([77]) Rn. 173 der Leitlinien von 2014.

([78]) Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 20.

(324) Die staatlichen Beihilfen zugunsten von Flughäfen, wie jede andere staatliche Beihilfe, müssen notwendig, um die Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu fördern, und in Bezug auf dieses Ziel verhältnismäßig sein, damit sie auf Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden. Die Kommission wird daher, neben den vorstehenden Kriterien der Leitlinien von 2005, prüfen, ob die Bedingungen der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit erfüllt sind.

(325) Um die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe festzustellen, muss die Kommission auch prüfen, ob die Höhe der Beihilfe auf das zur Erreichung des verfolgten Ziels unbedingt erforderliche Maß beschränkt ist. ([79])

a) Beihilfefähigkeit von Investitionskosten

(326) Die Kommission stellt zunächst fest, dass sich nach den Leitlinien von 2005 die für Investitionsbeihilfen zugunsten eines Flughafens infrage kommenden Kosten auf die Investitionskosten für eigentliche Flughafeninfrastrukturen (Start- und Landebahnen, Abfertigungsgebäude, Vorfeldflächen usw.) oder die Kosten für dazugehörige Zusatzeinrichtungen (Brandschutz- und sonstige Sicherheitseinrichtungen) beschränken müssen. Die Kosten für außerhalb der Kernfunktionen angesiedelte gewerbliche Aktivitäten wie beispielsweise Bau, Finanzierung, Betrieb und Vermietung von Grundstücken und Gebäuden, wozu neben Büros und Lagerflächen auch Hotels und Gewerbebetriebe auf dem Flughafengelände sowie Geschäfte, Restaurants und Parkplätze gehören, sind jedoch nicht beihilfefähig.

(327) Die verschiedenen Investitionszuschüsse aus dem EFRE, von der Region Poitou-Charentes, dem Departement Charente-Maritime und dem Gemeindeverband La Rochelle in Höhe von fast 3 Mio. EUR wurden zur Finanzierung des Baus einer neuen Abflug- und Ankunftshalle, zur Verstärkung, Verlängerung und Verbreiterung der Start- und Landebahn, zur Verstärkung und Verbreiterung des Rollfelds, zur Verstärkung und Erweiterung der Parkflächen der Flugzeuge und zur Schaffung eines Absetzbeckens, um den Flughafen mit dem Wassergesetz in Einklang zu bringen, verwendet.

(328) Die Start- und Landebahn, das Rollfeld, die Parkflächen der Flugzeuge, das Absetzbecken und das Abfertigungsgebäude sind Teil der Flughafeninfrastruktur und fallen in den Anwendungsbereich der Beihilfenkontrolle (vgl. Erwägungsgrund 218). Die Investitionskosten dieser Infrastrukturen sind daher beihilfefähig.

b) Die Beihilfen dienen der Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweigs

(329) Die Investitionszuschüsse wurden verwendet, um eine neue Abflug- und Ankunftshalle zu errichten, die Start- und Landebahn zu verstärken, zu verlängern und zu verbreitern, das Rollfeld zu verstärken und zu verbreitern, die Parkflächen der Flugzeuge zu verstärken und zu erweitern und ein Absetzbecken zu schaffen, um den Flughafen mit dem Wassergesetz in Einklang zu bringen.

(330) Die Änderung der Größe der Start- und Landebahn (um 45 m Breite und 115 m Länge), des Rollfelds und der Parkflächen der Flugzeuge hat es dem Flughafen La Rochelle ermöglicht, Flugzeuge mit einer Kapazität von 100 bis 200 Sitzplätzen wie Flugzeuge des Typs B737 und A320 abzufertigen und neue Märkte zu erschließen, auf denen diese Flugzeuge am häufigsten eingesetzt werden (Großbritannien, Belgien, Iberische Halbinsel), sowie den für diese Flugzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften zu entsprechen. Das deckt sich mit dem Ziel der regionalen wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung, die Attraktivität des Flughafens La Rochelle zu steigern und folglich eine Erhöhung der Zahl der Fluggäste, die in die Region reisen, anzustreben.

(331) Durch die Erweiterung des Abfertigungsgebäudes konnte dieses an die stetige Zunahme des Fluggastaufkommens angepasst werden; somit wurde die Abfertigung der Fluggäste unter Einhaltung eines akzeptablen Niveaus an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Komfort möglich, das zuvor laut einer Studie vom Januar 2000 über die Gebäude nicht gegeben war. Wie aus der Studie hervorgeht, frequentierten zu Spitzenzeiten 100 Passagiere den Flughafen, sodass die öffentliche Halle deutlich zu klein war und es zu Andrang und Verzögerungen bei den Sicherheitsverfahren und folglich bei der Abfertigung der Flugzeuge kam. Durch die Finanzierung konnten somit die Sicherheit und der Betrieb der Infrastruktur verbessert werden, was für die Verwirklichung der Ziele der regionalen Entwicklung und der Zunahme des Tourismus von wesentlicher Bedeutung ist.

([79]) Siehe Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2011 in der Sache NN 26/2009 – Griechenland – Vergrößerung des Flughafens Ioannina, Erwägungsgründe 69 und 70. Siehe auch Urteil des Gerichts vom 18. Januar 2012, Djebel – SGPS/Kommission, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, Rn. 122 und 123, und die dort angeführte Rechtsprechung.

(332) Ferner ist darauf hinzuweisen, dass der Flughafen La Rochelle eine wichtige Verbindung zwischen Europa und der Region La Rochelle darstellt. In dieser Hinsicht ist der Flughafen für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Region von besonderer Bedeutung. Das Fehlen eines Flughafens in La Rochelle oder eine erhebliche Verringerung des Abfertigungspotenzials dürfte diese Rolle untergraben, da besonders Geschäftsreisende ihre Reisezeiten in der Regel gering halten möchten, um möglichst am selben Tag einen Hin- und Rückflug vornehmen zu können. Wenn Geschäftsreisende von und nach La Rochelle einen Flughafen nutzen müssten, der sich nicht in unmittelbarer Nähe der Stadt befindet, könnte dies ein Hemmnis für die Entwicklung der wirtschaftlichen Tätigkeit darstellen.

(333) Über den Flughafen La Rochelle werden auch wichtige Touristenströme abgewickelt, die insbesondere mit seiner Nähe zur Île de Ré mit ihren Küstenorten zusammenhängen. Diese positiven Auswirkungen wurden in einem IHK-Vermerk von 2008 über eine Strategie für kontrolliertes Wachstum bewertet. In dem Vermerk heißt es, dass der wirtschaftliche Beitrag des Flughafens zu dem Ballungsraum den Ausgaben entspricht, die die Fluggäste von Billigflügen während ihres Aufenthalts in die lokale Wirtschaft fließen lassen (33 Mio. EUR im Jahr 2007). Darüber hinaus bot der Flughafen im Jahr 2008 167 Arbeitsplätze. In einem von ODIT France im Jahr 2008 erstellten Bericht über die Entwicklung des Luftverkehrs und des Fremdenverkehrs wurde ein Verhältnis angegeben, mit dem der gesamte wirtschaftliche Beitrag des Flughafens La Rochelle zur lokalen Wirtschaft im Jahr 2008 auf 100 Mio. EUR geschätzt werden konnte.

(334) Aus all diesen Gründen und in Anbetracht der Auswirkungen des Flughafens auf den Tourismus und die Wirtschaftstätigkeit generell trugen die von der IHK-Flughafen erhaltenen Investitionszuschüsse zur wirtschaftlichen Entwicklung von La Rochelle und seiner Region bei.

(335) Zudem haben diese Zuschüsse einen Beitrag zur Erreichbarkeit der Region insbesondere für Touristen und Geschäftsreisende geleistet. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Flughafen La Rochelle nicht im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen Angoulême liegt (siehe Erwägungsgründe 305 bis 307).

(336) Die Flughäfen Niort und Rochefort wiederum sind nach Auffassung der Kommission im Linienpassagierverkehr großer gewerblicher Fluggesellschaften kein Ersatz für La Rochelle (siehe Erwägungsgrund 309).

(337) Eine Investitionsbeihilfe, die es ermöglicht, die Abfertigungskapazität des Flughafens La Rochelle zu erhöhen, fördert demnach in gewissem Maße die Erreichbarkeit der Region, da es den Passagieren und Fluggesellschaften erspart bleibt, einen unvollkommenen Ersatz wählen zu müssen.

(338) Die TGV-Linie, die La Rochelle mit Paris, einem internationalen Verkehrsknotenpunkt, verbindet, ist zudem erst ab Saint Pierre des Corps mit Hochgeschwindigkeit befahrbar, sodass man mit diesem Verkehrsmittel drei Stunden braucht, um Paris zu erreichen. La Rochelle ist nicht in das Projekt „TGV Atlantique“ eingebunden, mit dem die Städte Poitiers, Angoulême und Bordeaux in die Hochgeschwindigkeitsstrecke einbezogen werden.

(339) Es scheint daher, dass die Investitionszuschüsse trotz des Bestehens von alternativen Verkehrsmitteln zum Luftverkehr dazu beigetragen haben, die Anbindung und die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu verbessern.

c) Die Infrastruktur ist zur Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

(340) Das Ziel der Investitionen bestand darin, den Betrieb zu verbessern und eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen zu ermöglichen, insbesondere da Teile davon nicht genutzt werden konnten, weil sie nicht den Sicherheitsstandards entsprachen, oder da es durch diese Investition möglich wurde, den Flughafen an einen vorhersehbaren Anstieg der Passagierzahlen anzupassen.

(341) Bei der Durchführung der Investitionen im Zusammenhang mit der Vergrößerung der Start- und Landebahn des Flughafens, die zu klein und unzureichend war, beschränkte sich die IHK-Flughafen auf eine Verlängerung von 115 Metern, was ausreichte, um ihre Marktziele zu erreichen (vgl. Erwägungsgrund 330), d. h. die Anpassung an Flugzeuge mit einer Höchstkapazität von 200 Sitzplätzen. Diese Verlängerung wurde auch in der im Januar 2000 von Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest durchgeführten Studie empfohlen. Das in den Folgejahren verzeichnete Fluggastaufkommen bestätigt diese Feststellungen.

(342) Wie in Erwägungsgrund 331 dargelegt, führten die durch die Investitionszuschüsse finanzierten Arbeiten an dem (ebenfalls zu kleinen) Abfertigungsgebäude nicht zu erheblichen Kapazitätserhöhungen, sondern sollten lediglich sicherstellen, dass mit der kleinformatigen Infrastruktur das bestehende Fluggastaufkommen abgewickelt und Spitzenzeiten besser bewältigt werden können.

(343) Somit gingen diese Investitionen nicht über das hinaus, was erforderlich war, damit der Flughafen den bestehenden Verkehr auch zu Spitzenzeiten weiterhin reibungslos abwickeln konnte. Diese Investitionen waren demnach für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.

d) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

(344) Es sei darauf hingewiesen, dass das jährliche Fluggastaufkommen am Flughafen La Rochelle zwischen 2005 und 2007 zwischen 120 000 und 220 000 Fluggästen schwankte und es im Laufe der Jahre stets zugenommen hat. Daher war es sowohl im Jahr 2005 als auch im Jahr 2007 vernünftig, mit einer erheblichen und verstärkten Nutzung zu rechnen.

(345) Diese Aussichten rechtfertigten somit Investitionen zur Instandhaltung der Infrastruktur mit dem Ziel, das bestehende Fluggastaufkommen weiterhin abwickeln und das jährliche Wachstum des Flughafens bewältigen zu können, ohne jedoch eine erhebliche Kapazitätserhöhung vorzunehmen.

(346) Es sei diesbezüglich daran erinnert, dass die Arbeiten zur Vergrößerung der Start- und Landebahn La Rochelle darauf abzielten, Flugzeuge mit höherer Kapazität abzufertigen und den für bestimmte Flugzeuge geltenden Sicherheitsvorschriften zu entsprechen, mit dem letztendlichen Ziel, die Zahl der Fluggäste, die in die Region reisen, zu erhöhen. Durch die Erweiterung des Abfertigungsgebäudes konnte dieses zudem an die stetige Zunahme des Fluggastaufkommens angepasst werden; somit wurde es möglich, die Fluggäste unter Einhaltung eines akzeptablen Niveaus an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Komfort abzufertigen und Andrang und Verzögerungen bei den Sicherheitsverfahren und folglich bei der Abfertigung der Flugzeuge zu vermeiden. Mit den Investitionszuschüssen wurden Arbeiten zur Erneuerung und Modernisierung der Start- und Landebahn finanziert, um die Infrastruktur in einem Zustand zu halten, der es ermöglicht, die bestehenden Flugzeugtypen und das Fluggastaufkommen ohne erhebliche Kapazitätserhöhungen weiter zu bedienen und den Betrieb des Flughafens zu Spitzenzeiten zu verbessern. Abschließend ist festzustellen, dass die so finanzierte Infrastruktur somit bei der Gewährung der Investitionszuschüsse zufriedenstellende mittelfristige Perspektiven für die Nutzung bot.

e) Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zu Infrastruktur

(347) Der Flughafen La Rochelle steht den verschiedenen Fluggesellschaften, die ihn nutzen möchten, ohne besondere Einschränkungen offen. Der Zugang zu der Infrastruktur ist daher im Sinne der Leitlinien von 2005 einheitlich und diskriminierungsfrei.

f) Keine Veränderung der Handelsbedingungen in einer dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise

(348) Wie bereits erwähnt, fällt der Flughafen La Rochelle nach den Leitlinien von 2005 in die Kategorie D. In Randnummer 39 der Leitlinien heißt es: „Finanzierungen für kleine Regionalflughäfen (Kategorie D) dürften den Wettbewerb kaum beeinflussen oder den Handel in einem dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigen."

(349) Darüber hinaus geht aus den Erwägungsgründen 304 und 309 hervor, dass der Flughafen La Rochelle in seinem Einzugsgebiet nicht im Wettbewerb mit einem anderen Flughafen mit demselben Geschäftsmodell steht, der durch die fraglichen Maßnahmen beeinträchtigt werden könnte. Die Flughäfen Niort und Rochefort bedienen unterschiedliche Marktsegmente und sind daher nur ein unvollkommener Ersatz füreinander. Der Flughafen Angoulême liegt nicht im Einzugsgebiet des Flughafens La Rochelle.

(350) Außerdem sind die in Rede stehenden Investitionszuschüsse nicht zur Finanzierung erheblicher Kapazitätserhöhungen verwendet worden, was die Einstufung des Flughafens nach den Leitlinien von 2005 verändert hätte. Die wichtigsten Auswirkungen der Investitionszuschüsse bestanden somit in der Erhaltung des Flughafens, da er ohne diese Zuschüsse seinen Betrieb gar nicht oder nur unter schlechteren Bedingungen hätte fortsetzen können. Die Zuschüsse führten jedoch nicht zur Schaffung neuer Kapazitäten, die einen Wettbewerb mit anderen Flughäfen hätten darstellen können (siehe Tabelle 11).

Tabelle 11

Kapazitätsauslastung anhand der Fluggastzahlen im Zeitraum 2002-2010

Jahr	Kapazitätsauslastung
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

Quelle: Französische Behörden

(351) Schließlich kam es nach der Gewährung der Investitionszuschüsse weder zu einer nennenswerten Verlagerung der Fluggesellschaften von Angoulême nach La Rochelle, noch wurden Flugverbindungen von Angoulême aus eingestellt und durch neue Verbindungen von La Rochelle aus zu denselben Zielorten ersetzt.

(352) Unter Berücksichtigung all dieser positiven und negativen Aspekte der in Rede stehenden Zuschüsse stellt die Kommission fest, dass die Investitionszuschüsse den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt haben.

g) Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

(353) Es wird als notwendig und verhältnismäßig betrachtet, in eine Verbesserung des Betriebs und in eine optimale Nutzung der bestehenden Infrastrukturen zu investieren, insbesondere wenn Teile davon nicht genutzt werden können, weil sie nicht den Sicherheitsstandards entsprechen ([80]), oder weil es durch diese Investition möglich ist, den Flughafen an einen vorhersehbaren Anstieg der Passagierzahlen anzupassen ([81]).

(354) Was die Arbeiten an der Start- und Landebahn, dem Rollfeld und den Parkflächen der Flugzeuge betrifft, die zu klein waren, so bestand die Strategie des Flughafens darin, neue Strecken zu eröffnen und sein Fluggastaufkommen auszubauen; somit war der Ausbau dieser Infrastruktur erforderlich.

(355) In Bezug auf die Arbeiten am Abfertigungsgebäude war die Flughafeninfrastruktur nicht geeignet, um den stetigen Anstieg des Fluggastaufkommens zu bewältigen, was zu Verzögerungen und Andrang führte. Die Vergrößerung des Flughafens war daher sowohl notwendig als auch angemessen, um den Zustrom von Fluggästen zu bewältigen.

(356) Die Investitionszuschüsse beliefen sich auf 2 986 000 EUR bei einer Investition von 5 876 000 EUR, was einer Beihilfeintensität von 50,8 % entspricht, die angesichts der Flughafenkategorie annehmbar ist.

(357) Die vorliegenden Sachverhaltsmerkmale beweisen darüber hinaus, dass diese Beihilfen in dem Sinne als notwendig und angemessen angesehen werden können, da die IHK ohne die Beihilfen nicht in der Lage gewesen wäre, die betreffenden Investitionen zu finanzieren, und nicht imstande gewesen wäre, einen wesentlich höheren als den geleisteten Beitrag zu übernehmen.

(358) Die folgende Tabelle 12 enthält eine Zusammenfassung der Nettoeinnahmen des Flughafens La Rochelle im Zeitraum von 2002-2012 sowie seines Cashflows (CF). Der Cashflow ist die Summe des Nettoergebnisses und der Aufwendungen, die nicht zu Zahlungsströmen geführt haben (im Wesentlichen Abschreibungen und Rückstellungen). Er bildet die mit der Tätigkeit eines Unternehmens erwirtschafteten Beträge ab, die für Investitionen, das Umlaufvermögen des Unternehmens, Darlehensrückzahlungen, Spareinlagen und Dividendenzahlungen an Aktionäre zur Verfügung stehen.

([80]) Beschluss der Kommission vom 16. Mai 2006 in der Sache NN 21/2006 – Vereinigtes Königreich – Flughafen City of Derry (ABl. C 272 vom 9.11.2006, S. 13), Erwägungsgründe 57 und 58.

([81]) Beschluss der Kommission vom 27. April 2010 in der Sache N 41/2010 – Lettland – Staatliche Beihilfen für Investitionen in Flughafeninfrastrukturen von Riga (ABl. C 143 vom 2.6.2010, S. 22), Erwägungsgründe 35–37.

Tabelle 12

Nettoergebnis und Cashflow des Flughafens La Rochelle

(in Tausend EUR)

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

Quelle: Französische Behörden

(359) Diese Tabelle zeigt, dass der Flughafen in den Jahren 2002 bis einschließlich 2012 Verluste verzeichnete. Im Übrigen schwankte der Cashflow des Flughafens in diesem Zeitraum zwischen 298 000 EUR und 679 000 EUR jährlich. In den Jahren 2004 und 2005, als fast alle Investitionszuschüsse ausgezahlt wurden, betrug der Cashflow des Flughafens nur 84 000 EUR bzw. 5 000 EUR und war im Vergleich zu den Investitionskosten sehr gering (Gesamtkosten der Investitionen in den Jahren 2004 und 2005: 5 830 000 EUR). ([82]) Die mit der Flughafentätigkeit erwirtschafteten Mittel waren daher bei Weitem nicht ausreichend, um nennenswert zur Finanzierung dieser Investitionen beitragen zu können.

(360) Die vorliegenden Daten zeigen, dass das Haushaltsergebnis im Jahr 2004 19 000 EUR und im Jahr 2005, −334 000 EUR betrug. Auf diese beiden Jahre entfallen fast alle Investitionszuschüsse. Diese Daten müssen mit den Nettoergebnissen des Flughafens in den Jahren nach Auszahlung der Zuschüssen verglichen werden. Diese Ergebnisse betrugen −738 000 EUR im Jahr 2006 und −559 000 EUR im Jahr 2007. Die Finanzierung der Gesamtheit oder auch nur eines wesentlichen Teils der betreffenden Investitionen aus Eigenmitteln des Flughafens hätte somit zu einem deutlichen Anstieg der bereits hohen Verluste geführt.

(361) Darüber hinaus ist es angesichts der anhaltenden Verluste relativ unwahrscheinlich, dass die IHK in der Lage gewesen wäre, einen wesentlichen Anteil der in Rede stehenden Investitionen durch eine Erhöhung ihrer Verbindlichkeiten, die sich 2005 auf etwa 226 000 EUR und 2006 auf etwa 341 000 EUR beliefen, zu finanzieren. ([83])

(362) Die Investitionszuschüsse waren demnach zur Durchführung der damit finanzierten Investitionen notwendig. Anders gesagt, hatten sie einen Anreizeffekt, da die IHK diese Investitionen ohne die Zuschüsse nicht getätigt hätte. Zudem erfüllen sie den Grundsatz der Angemessenheit, da die IHK zur Finanzierung dieser Investitionen keinen wesentlich höheren Beitrag hätte leisten können.

h) Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen

(363) Aus den in diesem Kapitel dargelegten Gründen stellt die Kommission fest, dass es sich bei den Investitionszuschüssen im Zeitraum 2001-2005 um Beihilfen handelt, die auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(364) Diese Schlussfolgerung stützt sich auf die in den Leitlinien von 2005 genannten Bedingungen für Investitionsbeihilfen zugunsten von Flughäfen. Eine zukünftige Würdigung etwaiger Investitionsbeihilfen zugunsten des Flughafens La Rochelle, die die Kommission auf der Grundlage der Leitlinien von 2014 vornehmen müsste, bleibt davon unberührt.

([82]) Tabelle, die von den französischen Behörden am 14. November 2017 als Antwort auf Frage 9 vorgelegt wurde.

([83]) Anhang 6 zur ergänzenden endgültigen Antwort der IHK vom 14. November 2017 (Geschäftsplan 2001-2014, Zeile „Anleihen und sonstige Finanzverbindlichkeiten“).

7.1.3.2. Vereinbarkeit der Betriebsbeihilfen

(365) Wie bereits dargelegt wurde, hat Frankreich mit seiner Behauptung, der Betrieb des Flughafens La Rochelle in seiner Gesamtheit sei eine DAWI, einen offenkundigen Ermessensfehler begangen. Im Besonderen kann die Tätigkeit des Betreibers des Flughafens La Rochelle, die darin besteht, gewerbliche Passagierflüge an diesem Flughafen abzufertigen, nicht als echte DAWI betrachtet werden. Da die einzelnen hier untersuchten finanziellen Unterstützungsmaßnahmen der Finanzierung des Flughafenbetriebs in seiner Gesamtheit dienten, können sie nicht als Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die für die Erbringung einer echten DAWI gewährt werden, angesehen werden.

(366) Zudem beruhten, wie oben dargelegt wurde, keine der hier geprüften finanziellen Unterstützungsmaßnahmen auf einem Ausgleichsmechanismus, dessen Parameter zuvor objektiv und transparent festgelegt wurden und der mit Bestimmungen für die Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen sowie mit Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensationen einherging. Die in Rede stehenden Maßnahmen erfüllen somit die kumulativen Voraussetzungen, die mit dem zeitlich jeweils zutreffenden Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen ([84]) aufgestellt wurden, nicht.

(367) Demzufolge können diese Maßnahmen nicht auf der Grundlage des Artikels 106 Absatz 2 AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.

(368) Die Kommission wird die im Rahmen dieses Verfahrens untersuchten Maßnahmen anhand der einzelnen Tatbestandsmerkmale des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV untersuchen.

(369) Die in Rede stehenden Maßnahmen betreffen Finanzierungen, die mit dem Betrieb des Flughafens verbunden sind: mit Nullsatz gewährte rückzahlbare Vorschüsse, Unterfakturierung von Dienstleistungen, die zwischen 2001 und 2005 von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen La Rochelle erbracht wurden, sowie Zuschüsse, die die IHK von Gebietskörperschaften als Beitrag zu Werbemaßnahmen für den Flughafen La Rochelle erhalten hat.

(370) Diese Maßnahmen stellen insofern Betriebsbeihilfen dar, als sie zur Finanzierung des Betriebs des Flughafens La Rochelle und nicht von bestimmten Investitionen innerhalb des Flughafens vorgesehen waren. Diese Betriebsbeihilfen wurden rechtswidrig vor dem 4. April 2014 gewährt, dem Datum, ab dem die Leitlinien von 2014 anzuwenden waren, in denen die Kommission erklärte, die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze auf alle anhängigen Fälle anzuwenden, die Flughäfen gewährte Betriebsbeihilfen betreffen, auch wenn diese vor dem 4. April 2014 bewilligt wurden ([85]).

(371) Nach den Leitlinien von 2014 können Betriebsbeihilfen, die Flughäfen vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern die in Abschnitt 5.1.2 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind ([86]). Die in Abschnitt 5.1.2 der Leitlinien von 2014 dargelegten Voraussetzungen werden im Folgenden untersucht.

– *Die Beihilfen dienen der Förderung der Entwicklung eines Wirtschaftszweigs*

(372) Mit den rückzahlbaren Vorschüssen und der Unterfakturierung wurde der Betriebsverlust des Flughafens La Rochelle finanziert, sodass dieser seinen Betrieb fortsetzen konnte. Die Zuschüsse der Gebietskörperschaften, die für Werbemaßnahmen für den Flughafen La Rochelle vorgesehen waren, dienten der Finanzierung von Werbemaßnahmen, mit denen die Tätigkeit des Flughafens weiterentwickelt werden sollte.

(373) Wie bereits in den Erwägungsgründen 329 und 332 erläutert, wirkt sich die Tätigkeit des Flughafens La Rochelle positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region La Rochelle aus, insbesondere im Tourismussektor.

(374) Die lokale wirtschaftliche Entwicklung kann nun aber nach den Leitlinien von 2014 nur dann als Ziel von gemeinsamem Interesse anerkannt werden, das die Gewährung von Betriebsbeihilfen zugunsten eines Flughafens vor dem 4. April 2014 rechtfertigt, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

(375) Es ist unbestreitbar, dass der Flughafen La Rochelle zu einem starken Zustrom von Touristen in die Region La Rochelle geführt und sich positiv auf die Region und die lokale Wirtschaft ausgewirkt hat.

([84]) Mitteilung der Kommission – Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

([85]) Rn. 172 der Leitlinien von 2014.

([86]) Rn. 137 der Leitlinien von 2014.

(376) Diese positiven Auswirkungen wurden in einem IHK-Vermerk von 2008 über eine Strategie für kontrolliertes Wachstum bewertet. In dem Vermerk heißt es, dass der wirtschaftliche Beitrag des Flughafens zu dem Ballungsraum den Ausgaben entspricht, die die Fluggäste von Billigflügen während ihres Aufenthalts in die lokale Wirtschaft fließen lassen (33 Mio. EUR im Jahr 2007), sowie der Zahl der Arbeitsplätze, die am Flughafen verortet sind (167 im Jahr 2008).

(377) In dem von ODIT France im Jahr 2008 erstellten Bericht über die Entwicklung des Luftverkehrs und des Fremdenverkehrs wurde ein Verhältnis angegeben, mit dem der gesamte wirtschaftliche Beitrag des Flughafens La Rochelle zur lokalen Wirtschaft im Jahr 2008 auf 100 Mio. EUR geschätzt werden konnte. Darüber hinaus bot der Flughafen im Jahr 2008 167 Arbeitsplätze.

(378) Außerdem wurden die Ausgaben pro Fluggast und die Gesamtausgaben im Rahmen der jährlichen Erhebungen zwischen 2006 und 2014 berechnet, die folgende Ergebnisse lieferten:

Tabelle 13

Ausgaben pro Fluggast und Gesamtausgaben in der Region La Rochelle

(in EUR)

Jahr	Ausgaben pro Fluggast	Gesamtausgaben
2006	336	17,8 Mio.
2007	471	33 Mio.
2008	367	27,4 Mio.
2009	Nicht bewertet	Nicht bewertet
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.

Quelle: Französische Behörden

(379) Aus Tabelle 13 geht hervor, dass sich der wirtschaftliche Beitrag des Flughafens zur Region La Rochelle im Zeitraum 2006-2014 erhöht hat und die Ausgaben pro Fluggast von 336 EUR im Jahr 2006 auf 578,44 EUR im Jahr 2014 gestiegen sind.

(380) Nach den Leitlinien von 2014 sind, wenn sich ein Flughafen im Einzugsgebiet eines anderen Flughafens mit ungenutzten Kapazitäten befindet, im Wirtschaftsplan auf der Grundlage solider Prognosen für das Passagier- und Frachtaufkommen die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen an den anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet aufzuzeigen. ([87]) Der Flughafen La Rochelle steht in seinem Einzugsgebiet nicht mit einem anderen Flughafen mit demselben Geschäftsmodell im Wettbewerb. Die Flughäfen Niort und Rochefort bedienen unterschiedliche Marktsegmente und sind daher nur ein unvollkommener Ersatz füreinander (siehe Erwägungsgründe 308 und 309). Der Flughafen Angoulême liegt nicht im Einzugsgebiet des Flughafens La Rochelle. Dies lässt den Schluss zu, dass die wahrscheinlichen Auswirkungen des Verkehrsaufkommens des Flughafens La Rochelle auf die Nachbarflughäfen berücksichtigt worden sind und erhebliche Auswirkungen ausgeschlossen werden konnten.

(381) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die dem Flughafen La Rochelle gewährte Betriebsbeihilfe zum Ziel der wirtschaftlichen Entwicklung und der Anbindung der Region La Rochelle beigetragen hat.

([87]) Rn. 114 der Leitlinien von 2014.

b) Notwendigkeit der staatlichen Maßnahme und Eignung der staatlichen Beihilfe als politisches Instrument

(382) Die Betriebsbeihilfe war notwendig, um sicherzustellen, dass der Betrieb des Flughafens La Rochelle finanziell tragfähig war und damit aufrechterhalten werden konnte. Aus budgetärer Sicht war die in Rede stehende Beihilfe notwendig, weil der Flughafen finanziell nicht tragfähig war und ein Kassendefizit aufwies. Angesichts dieser Ergebnisse wäre der Flughafen nicht in der Lage gewesen, weitere Finanzierungen aus eigenen Mitteln zu tätigen.

(383) In den Leitlinien von 2014 heißt es im Übrigen: „Unter den derzeitigen Marktbedingungen kann es für kleinere Flughäfen daher schwierig sein, die Finanzierung ihres Geschäftsbetriebs ohne öffentliche Förderung zu gewährleisten“ ([88]). In den Leitlinien wird erläutert, dass Flughäfen mit bis zu 700 000 Passagieren im Jahr wohl nicht in der Lage sind, ihre Betriebskosten weitgehend selbst zu tragen. Der Flughafen La Rochelle ist einer der kleineren Flughäfen, da sein Fluggastaufkommen bis 2020 nicht mehr als 300 000 Fluggäste betragen haben dürfte und vor 2007 nicht mehr als 200 000 Fluggäste betrug.

(384) Nach den Leitlinien von 2014 muss geprüft werden, ob andere Politik- oder Beihilfeinstrumente, die den Wettbewerb weniger verfälscht hätten, hätten eingesetzt werden können. ([89]) Wie bereits angemerkt wurde, verzeichnete der Flughafen im Zeitraum 2002-2012 jedes Jahr (ausgenommen 2004) beträchtliche Betriebsverluste. Zur Aufrechterhaltung des Betriebs und um ihm die für den Betrieb notwendige Liquidität zu verschaffen, wäre es daher vor diesem Hintergrund schwierig gewesen, andere Instrumente als die nicht rückzahlbaren Betriebszuschüsse, wie die Zuwendungen für Marketingdienstleistungen und die Unterfakturierung, sowie die rückzahlbaren Vorschüsse ohne genaue Endfälligkeit und ohne Zinssatz in Betracht zu ziehen.

(385) Die Betriebsbeihilfe für den Flughafen La Rochelle war daher notwendig und angemessen.

c) Anreizeffekt und Angemessenheit der Beihilfen

(386) Nach den Leitlinien von 2014 muss geprüft werden, ob ohne die Betriebsbeihilfen der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wesentlich geringer ausgefallen wäre und ob die Beihilfen auf das Minimum beschränkt wurden, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt werden kann. ([90])

(387) Da der Flughafen La Rochelle finanziell nicht tragfähig war, wäre seine Tätigkeit ohne die Unterstützungsmaßnahmen zur Finanzierung seiner Betriebskosten wesentlich geringer ausgefallen oder sogar vollständig eingestellt worden. Die Beihilfen hatten demzufolge einen Anreizeffekt im Sinne der Randnummer 124 der Leitlinien von 2014.

(388) Außerdem geht aus Tabelle 12 hervor, dass die einzelnen Betriebsbeihilfen auf die Beträge beschränkt waren, die erforderlich waren, um die finanzielle Tragfähigkeit des Flughafens zu gewährleisten, ohne darüber hinauszugehen. Mit Ausnahme des Jahres 2004, in dem es ein positives Bilanzergebnis gab (19 000 EUR), war das Bilanzergebnis stets negativ, was darauf hindeutet, dass die Betriebsbeihilfe für den Flughafen nie die zur Aufrechterhaltung eines ausgeglichenen Bilanzergebnisses erforderlichen Beträge überstieg.

(389) Was den besonderen Fall der von der Hauptsparte der IHK gewährten rückzahlbaren Vorschüsse anbelangt, so beruhten diese auf der Verpflichtung, einen ausgeglichenen Haushaltsplan für den Flughafen vorzulegen, was der IHK mit dem Konzessionsvertrag auferlegt worden war. Die Höhe der Vorschüsse wurde jedes Jahr bei der Aufstellung des Haushaltsplans so festgelegt, dass dieser ausgeglichen war. Die Aufstellung der Haushaltspläne für die von Industrie- und Handelskammern betriebenen Flughäfen wird durch strikte Verfahren geregelt, die sicherstellen sollen, dass die öffentlichen Beiträge zum Ausgleich des Haushaltsplans auf das erforderliche Minimum beschränkt bleiben.

(390) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die einzelnen Betriebsbeihilfen, die die IHK-Flughafen erhalten hat, auf ein Minimum beschränkt waren.

d) Würdigung der Verfälschung des Wettbewerbs und der Auswirkungen auf den Handel

(391) Nach den Leitlinien von 2014 berücksichtigt die Kommission bei der Würdigung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, die Verfälschung des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel. ([91])

([88]) Rn. 117 der Leitlinien von 2014.
([89]) Rn. 120 der Leitlinien von 2014.
([90]) Rn. 124 und 125 der Leitlinien von 2014.
([91]) Rn. 131 und 137 der Leitlinien von 2014.

(392) Beihilfen, die einem Flughafen der Union gewährt werden, können potenziell negative Auswirkungen auf alle anderen Flughäfen der Union haben. Alle Flughäfen der Union stehen im Rahmen des Binnenmarkts für den Luftverkehr im Wettbewerb zueinander, um Fluggesellschaften zu gewinnen. Bei Betriebsbeihilfen, die es einem Flughafen ermöglichen, rentabel zu bleiben, ist das Ausmaß dieser allgemeinen Auswirkungen auf die anderen Flughäfen vom Umfang der Tätigkeiten des unterstützten Flughafens abhängig, der sich insbesondere als Fluggastaufkommen und Anzahl der Flugverbindungen und Frequenzen ausdrücken lässt.

(393) Hierzu ist festzustellen, dass der Flughafen La Rochelle im betrachteten Zeitraum (2001-2012) ein relativ kleiner Flughafen geblieben ist. Der Flughafen La Rochelle ist einer der kleineren Flughäfen, da sein Fluggastaufkommen bis 2020 nicht mehr als 300 000 Fluggäste betragen haben dürfte und vor 2007 nicht mehr als 200 000 Fluggäste im Jahr betrug. Der Umfang der Tätigkeiten des Flughafens La Rochelle ist demnach bescheiden geblieben. Die allgemeinen Auswirkungen der diesem Flughafen gewährten Beihilfen auf alle anderen Flughäfen waren daher relativ begrenzt.

(394) Die Auswirkungen einer einem bestimmten Flughafen gewährten Betriebsbeihilfe auf einen anderen Flughafen sind allerdings umso stärker, je näher die Flughäfen beieinander liegen. Vor allem, wenn einer von ihnen im Einzugsgebiet des anderen liegt, stehen sie in besonders starkem Wettbewerb zueinander, um Fluggesellschaften zu gewinnen, die die betreffende Region anfliegen wollen. Wenn zudem jeder dieser beiden Flughäfen Flugverbindungen zu demselben Zielort anbietet, stehen die beiden Flughäfen im Wettbewerb, um Fluggäste anzuziehen, die zu diesem Zielort reisen möchten und bei dieser Reise die Wahl zwischen den beiden Flughäfen haben.

(395) Der Flughafen Angoulême liegt nicht im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen Rochelle (siehe Erwägungsgründe 305 bis 307).

(396) In Bezug auf die Flughäfen Niort und Rochefort ist die Kommission aus den gleichen Gründen, wie in den Erwägungsgründen 308 und 309 dargelegt, der Ansicht, dass die in Rede stehenden Subventionen für den Flughafen La Rochelle nicht geeignet sind, den Wettbewerb mit den Flughäfen Niort und Rochefort zu verfälschen.

(397) Die in Rede stehenden Betriebsbeihilfen hatten somit begrenzte Auswirkungen auf die Nachbarflughäfen des Flughafens La Rochelle.

(398) Unter Berücksichtigung all dieser positiven und negativen Aspekte in ihrer Gesamtbetrachtung stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Beihilfen den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt haben.

(399) Angesichts der vorstehenden Ausführungen zu den Auswirkungen der in Rede stehenden Beihilfen auf den Wettbewerb und den Handel und unter Berücksichtigung des erheblichen Beitrags dieser Beihilfen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region, in der sich der Flughafen La Rochelle befindet, insbesondere aufgrund der positiven Auswirkungen auf den lokalen Tourismus und die Unternehmen in der Region, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die fraglichen Beihilfen den Wettbewerb und den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt haben.

e) Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Betriebsbeihilfen

(400) In Anbetracht der vorstehenden Erläuterungen stellen die rückzahlbaren Vorschüsse, die außergewöhnlichen Betriebsbeihilfen, die Unterfakturierung der Dienstleistungen, die die Hauptsparte der IHK zwischen 2001 und 2005 für den Flughafen La Rochelle erbracht hat, und die Zuschüsse für Werbemaßnahmen eine mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV dar.

(401) Diese Schlussfolgerung stützt sich auf die in den Leitlinien von 2014 vorgesehenen spezifischen Kriterien zur Beurteilung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen, die Flughäfen vor dem 4. April 2014 gewährt wurden. Eine Würdigung etwaiger zukünftiger Beihilfen zugunsten des Flughafens La Rochelle, die die Kommission auf der Grundlage der Leitlinien von 2014 für die nach dem 4. April 2014 gewährten Beihilfen vornehmen müsste, bleibt davon unberührt.

7.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

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

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

(403) Eine Maßnahme ist demnach als staatliche Beihilfe einzustufen, wenn alle nachstehend genannten Voraussetzungen erfüllt sind:

— Der Begünstigte ist ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, was voraussetzt, dass er eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt,

— die in Rede stehende Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zuzurechnen,

— dem oder den Empfängern wird ein selektiver Vorteil verschafft,

— die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und könnte den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.2.1.1. Begriff des Unternehmens

(404) Um festzustellen, ob die zu würdigenden Maßnahmen staatliche Beihilfen darstellen, muss bestimmt werden, ob es sich bei den Begünstigten, d. h. Ryanair/AMS und Jet2, um Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt. Beide Gesellschaften befassen sich nun aber unbestritten mit der Erbringung von Luftverkehrs- und Werbedienstleistungen. Damit üben sie wirtschaftliche Tätigkeiten aus.

7.2.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(405) Die einzelnen Verträge, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind, wurden zwischen den Fluggesellschaften einerseits und der IHK andererseits geschlossen.

(406) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass es für die konkrete Beurteilung der Zurechenbarkeit der in Rede stehenden Maßnahmen (d. h. der aufgrund dieser Verträge gewährten öffentlichen Zahlungen) an den Staat unerheblich ist, zwischen der gesamten IHK, der Hauptsparte der IHK und der IHK-Flughafen zu unterscheiden. Die IHK-Flughafen besitzt keine eigene Rechtspersönlichkeit, die sich von der der IHK unterscheidet, und die einzelnen Verträge wurden vom Präsidenten der IHK oder unter seiner Aufsicht geschlossen. Die IHK-Flughafen ist keine eigenständige Einheit und verfügt außer für das Tagesgeschäft des Flughafens über keine Entscheidungsautonomie. Daraus folgt, dass das Verhalten der IHK-Flughafen und das Verhalten der gesamten IHK in ihren Beziehungen zu den Fluggesellschaften und deren Tochtergesellschaften im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gemeinsam gewürdigt werden müssen. Die Kommission weist darauf hin, dass dieser Ansatz bereits in ihrer Entscheidungspraxis verfolgt wurde. ([92])

(407) Wie bereits in Kapitel 7.1.1.2 festgestellt, handelt es sich bei der IHK um eine staatliche Behörde, deren gesamte Mittel als staatliche Mittel anzusehen sind und deren Beschlüsse im Sinne der Rechtsprechung zu staatlichen Beihilfen dem Staat zurechenbar sind.

(408) Die IHK und Ryanair erklären in ihren Stellungnahmen, dass die von der IHK mit den Fluggesellschaften geschlossenen Verträge nicht als dem Staat zurechenbar angesehen werden können.

(409) Zunächst bestreiten Ryanair und die IHK, dass die einzelnen in Rede stehenden Maßnahmen dem Staat zurechenbar seien, indem sie vorbringen, dass der Staat keinen Einfluss auf die Entscheidungen der Industrie- und Handelskammern habe und lediglich eine Kontrollfunktion ausübe. Ryanair und die IHK stützen ihr Vorbringen hauptsächlich darauf, dass die IHK nicht funktionell in die staatlichen Strukturen eingegliedert sei, denn alle Mitglieder der Leitungsgremien der Industrie- und Handelskammern seien Kaufleute oder Unternehmensführer, ohne dass eine Funktion einem Vertreter des Staates vorbehalten wäre. Ryanair weist auch auf eine Stellungnahme des Conseil d'État (Staatsrats) hin, aus der hervorgehen soll, dass die Industrie- und Handelskammern unabhängig vom Staat seien. In dieser Stellungnahme heißt es, dass die Tatsache, dass Industrie- und Handelskammern „dem Staat angegliedert sind, an sich kein Unterordnungsverhältnis beinhaltet, da jede öffentliche Einrichtung technisch einer juristischen Person angegliedert sein muss".

(410) Entgegen dem Vorbringen von Ryanair und der IHK in ihren Stellungnahmen ist es in diesem Zusammenhang unerheblich, dass die Industrie- und Handelskammern von Personen geführt werden, die von Kaufleuten und Unternehmensführern gewählt werden, ohne dass eine Funktion einem Vertreter des Staates vorbehalten ist. Die Industrie- und Handelskammern sind in dieser Hinsicht wie Gebietskörperschaften, die von gewählten Personen geführt werden, die vom Staat (im engeren Sinne) unabhängig sind, und nicht von Beamten, die von anderen Behörden benannt werden. Im Übrigen bestehen auch die nationalen Parlamente aus gewählten Vertretern. Parlamente vertreten jedoch eine der wesentlichen Gewalten in einem demokratischen Staat.

([92]) Beschluss der Kommission über den Flughafen Nîmes (siehe Fußnote 12), Erwägungsgrund 306.

(411) Darüber hinaus ist der Grad der Einflusses oder der Kontrolle, die der Staat (im engeren Sinne) über die Tätigkeiten der Industrie- und Handelskammern ausübt, ebenfalls irrelevant, da diese Einrichtungen selbst Behörden sind. Die Situation der Industrie- und Handelskammern unterscheidet sich von der Situation öffentlicher Unternehmen, für die der Gerichtshof im Urteil Stardust Marine die Kriterien für die Zurechenbarkeit an den Staat präzisiert hat. ([93]) Im Fall einer Maßnahme, die von einem öffentlichen Unternehmen getroffen wird, dessen Hauptzweck in der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit besteht, muss festgestellt werden, ob die Behörden, die dieses Unternehmen kontrollieren, beispielsweise über eine Kapitalbeteiligung an diesem Unternehmen, am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt sind. Die Situation einer Industrie- und Handelskammer unterscheidet sich insofern, als eine solche Einrichtung selbst ein Teil der öffentlichen Verwaltung oder ein „Mittelbau des Staates" und somit eine vom Gesetz geschaffene staatliche Behörde zur Wahrnehmung allgemeiner Interessen ist. Um festzustellen, ob ein Beschluss einer Industrie- und Handelskammer dem Staat (im weiteren Sinne der Rechtsprechung über staatliche Beihilfen) zuzurechnen ist, muss nicht bestimmt werden, ob eine andere staatliche Behörde (beispielsweise der Staat im engeren Sinne oder eine Gebietskörperschaft) am fraglichen Beschluss beteiligt war. Ein solcher Beschluss erfüllt zwangsläufig das Kriterium der Zurechenbarkeit.

(412) Dieser Ansatz wurde von der Kommission bereits in ihrer Entscheidungspraxis verfolgt und von der Rechtsprechung bestätigt. So stellte die Kommission im Zusammenhang mit der Industrie- und Handelskammer von Var fest: „Aufgrund ihres Status als öffentliche Einrichtung nach französischem Recht übt sie ihre Tätigkeit in einem bestimmten geografischen Gebiet aus, wird von gewählten Mitgliedern geführt und verfügt über Steuermittel, die von den im Handelsregister eingetragenen Unternehmen erhoben werden und fällt somit unter die Kategorie der ‚öffentlichen Hand' im Sinne der Richtlinie 2000/52/EG der Kommission. Die Zurechenbarkeit der Maßnahme zum Staat im Sinne der Rechtsprechung Stardust Marine muss daher nicht nachgewiesen werden." ([94]) Das Gericht bestätigte diesen Ansatz insbesondere in den jüngsten Urteilen zu Beihilfen, die den Fluggesellschaften durch die IHK Nîmes und die IHK Pau gewährt wurden: Demnach „konnte die Kommission … aufgrund all dieser Tatsachen zu Recht annehmen, dass IHK wie die IHKPB als Behörden zu betrachten waren, deren Beschlüsse allesamt in gleicher Weise wie die Beschlüsse der Zentralverwaltung des Staates oder der Gebietskörperschaften zwangsläufig dem Staat zuzurechnen waren". ([95]) Dies gilt in gleicher Weise für die IHK im vorliegenden Fall.

(413) Die IHK ist ferner der Ansicht, dass es sich bei der im vorliegenden Fall ausgeübten Tätigkeit, nämlich dem Betrieb des Flughafens La Rochelle, um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt, die unter normalen Bedingungen im Wettbewerb zu privaten Unternehmen ausgeübt wird. Dieses Argument ist jedoch überflüssig, weil nichts der Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit durch eine staatliche Stelle ([96]) wie eine Industrie- und Handelskammer entgegensteht ([97]). Darüber hinaus besteht, wie in Kapitel 7.1.1.2 dargelegt, die Daseinsberechtigung und der Hauptzweck der Industrie- und Handelskammern darin, Aufgaben von allgemeinem Interesse wahrzunehmen, mit denen sie kraft Gesetzes betraut werden. Die gewerblichen und kaufmännischen Tätigkeiten der Industrie- und Handelskammern sind somit mit der Erfüllung ihrer Aufgaben von allgemeinem Interesse verknüpft und sollen zu deren Erreichen beitragen.

(414) Aus all den genannten Gründen sind die von der IHK und von Ryanair vorgebrachten Argumente unerheblich, und die einzelnen Verträge, die von der IHK geschlossen wurden und Gegenstand dieser Prüfung sind, sind als dem Staat zurechenbar zu betrachten und mit der Verwendung staatlicher Mittel verbunden.

(415) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission daher der Auffassung, dass der Abschluss dieser Verträge die Verwendung staatlicher Mittel im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet und dass die Beschlüsse über den Abschluss dieser Verträge dem Staat zurechenbar sind.

7.2.1.3. Selektiver Vorteil zugunsten von Buzz und easyJet

(416) In Bezug auf Buzz wies Frankreich darauf hin, wie in Kapitel 3.2.2.3 dargelegt, dass an Buzz keine Marketingzahlungen geleistet worden seien und sich die im CRC-Bericht genannten Aufwendungen für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen in Bezug auf Buzz in Wirklichkeit auf Kommunikationstätigkeiten beziehen würden, die im Rahmen eines Vertrags mit Maison de la France und nicht mit Buzz durchgeführt worden seien. Darüber hinaus hätten diese Werbemaßnahmen nicht mit Buzz in Verbindung gestanden. Das förmliche Prüfverfahren beseitigte somit die Zweifel der Kommission am Vorliegen einer potenziellen Beihilfe zugunsten von Buzz.

([93]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 52.
([94]) Siehe Beschluss der Kommission vom 22. Juni 2006 in der Sache N 563/2005 – Frankreich – Beihilfe für Ryanair für den Luftverkehrsdienst zwischen Toulon und London (ABl. C 204 vom 26.8.2006, S. 4), Erwägungsgrund 16.
([95]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-53/16 (vgl. Fußnote 53), Rn. 85 bis 89. Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 101.
([96]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21.
([97]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-53/16 (vgl. Fußnote 53), Rn. 90 bis 91.

(417) In Bezug auf easyJet erläuterte Frankreich, wie in Kapitel 3.2.2.4 dargelegt, dass easyJet entgegen den Angaben im CRC-Bericht keine Finanzierung für Marketing- oder Werbedienstleistungen erhalten habe. Das förmliche Prüfverfahren beseitigte somit die Zweifel der Kommission am Vorliegen einer potenziellen Beihilfe zugunsten von easyJet.

7.2.1.4. Selektiver Vorteil zugunsten von Flybe und Aer Arann durch die im Untersuchungszeitraum mit der IHK geschlossenen Verträge

(418) Die mit den Fluggesellschaften Flybe und Aer Arann geschlossenen Verträge führten zu erheblichen Preisnachlässen bei Entgelten, was einen Vorteil zugunsten dieser Fluggesellschaften darstellt.

(419) Die Verträge wurden im Rahmen der im Entgeltbeschluss der IHK vom 27. März 2008 festgelegten Bedingungen geschlossen, die ein System degressiver Rabatte bei den Flughafengebühren vorsahen, das auf drei Jahre für die Aufnahme neuer Verbindungen oder den Weiterbetrieb bestehender Strecken während der Winterflugplanperiode begrenzt war.

(420) Daraus geht hervor, dass dieses Rabattsystem für alle Fluggesellschaften galt, die vom Flughafen La Rochelle aus geflogen sind oder fliegen wollten und die im Entgeltbeschluss vom 27. März 2008 festgelegten Bedingungen erfüllten. Jede Fluggesellschaft hätte diese Rabatte für die Aufnahme neuer Verbindungen oder den Weiterbetrieb bestehender Strecken während der Winterflugplanperiode in Anspruch nehmen können. Im Übrigen gibt es keine Anzeichen dafür, dass diese Bedingungen eine Einschränkung des Rabattvorteils für bestimmte Fluggesellschaften zur Folge gehabt hätten.

(421) Da das Rabattsystem in nichtdiskriminierender Weise konzipiert und angewandt wurde, ist der Flybe und Aer Arann gewährte Vorteil nicht selektiv. ([98]) Folglich stellt das für Flybe und Aer Arann geltende Rabattsystem keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, da die Voraussetzung der Selektivität nicht erfüllt ist.

7.2.1.5. Vorliegen eines Vorteils zugunsten von Ryanair/AMS und Jet2 in den Verträgen, die im Untersuchungszeitraum mit der IHK geschlossen wurden

(422) Hinsichtlich der Befreiung von Ryanair von dem Befeuerungsentgelt ging aus dem förmlichen Prüfverfahren hervor, dass die Befreiung darauf zurückzuführen war, dass die Flüge von Ryanair tagsüber durchgeführt wurden und daher keine Befeuerung erforderten. Diese Befreiung bewirkt daher keinen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von Ryanair.

(423) Was die Bodenabfertigungsdienste angeht, die in den Folgeverträgen mit Ryanair, insbesondere im Vertrag Nr. 1, vorgesehen waren, so hat das förmliche Prüfverfahren die Zweifel der Kommission dahin gehend, ob diese Dienste tatsächlich erbracht wurden, ausgeräumt. Wie in Erwägungsgrund 72 dargelegt, handelte die IHK nur als Vermittler zwischen Ryanair und Atlantica (dem Bodenabfertigungsunternehmen), und in Vertrag Nr. 1 wurden lediglich die von Atlantica festgelegten Preise konkretisiert. Die Bodenabfertigungsdienste, die in den Folgeverträgen mit Ryanair vorgesehen waren, bewirken daher keinen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von Ryanair.

(424) In Bezug auf die anderen Maßnahmen sollte die Kommission, um festzustellen, ob die geschlossenen Verträge den betroffenen Fluggesellschaften einen Vorteil verschaffen, grundsätzlich prüfen, ob unter ähnlichen Umständen ähnliche oder gleiche Verträge wie die mit der IHK geschlossenen auch von einem Flughafenbetreiber unterzeichnet worden wären, der unter normalen Marktbedingungen tätig ist.

(425) Im Hinblick auf die Würdigung der in Rede stehenden Verträge ist darauf hinzuweisen, dass sowohl das Bestehen als auch der Umfang von Beihilfeelementen in diesen Verträgen unter Berücksichtigung der Lage zum Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung beurteilt werden müssen. ([99]) Um festzustellen, ob sich der Flughafenbetreiber wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, der von Rentabilitätsaussichten geleitet wird ([100]), müssen die geschlossenen Verträge daher für jeden fraglichen Zeitraum unter Berücksichtigung des Zeitpunkts ihrer Unterzeichnung beurteilt werden.

([98]) Siehe u. a. Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2016, Kommission/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, Rn. 40 bis 67.

([99]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 94), Rn. 71 bis 72.

([100]) Siehe Urteil in der Rechtssache Alfa Romeo (vgl. Fußnote 30), Rn. 20 und Urteil in der Rechtssache Alitalia/Kommission (vgl. Fußnote 30), Rn. 84.

(426) Nach Prüfung verschiedener methodischer Überlegungen zu den Modalitäten der Anwendung des Grundsatzes des umsichtigen Wirtschaftsbeteiligten einerseits und den Modalitäten der Rekonstruktion der Geschäftspläne andererseits wird die Kommission die einzelnen in Rede stehenden Maßnahmen prüfen.

a) Methodische Überlegungen in Bezug auf die Modalität der Anwendung des Grundsatzes des umsichtigen Wirtschaftsbeteiligten

(427) Um die Modalität der Anwendung des Grundsatzes des umsichtigen Wirtschaftsbeteiligten zu bestimmen, sollten die folgenden methodischen Fragen geprüft werden:

— 1. Sollten die Verträge über Marketingdienstleistungen und die Verträge über Flughafendienstleistungen gemeinsam oder getrennt gewürdigt werden?

— 2. Ist es für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Hinblick auf die Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität angemessen, einen Vergleich zwischen den Konditionen der Verträge über Flughafendienstleistungen, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind, und den an andere Flughäfen berechneten Flughafenentgelten vorzunehmen?

— 3. Welche Vorteile hätte ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter bei der Unterzeichnung der Verträge über Marketingdienstleistungen berücksichtigt?

— 4. Welchen Zeitrahmen hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter für die Bewertung der Vorteile der Unterzeichnung eines Vertrags über Flughafendienstleistungen und/oder eines Vertrags über Marketingdienstleistungen gewählt?

1) Zur gemeinsamen Würdigung der Verträge über Flughafendienstleistungen und der Verträge über Marketingdienstleistungen

(428) Im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers muss die Kommission prüfen, ob die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen, die die IHK mit Ryanair und AMS geschlossen hat (vgl. Tabelle 9), gemeinsam gewürdigt werden sollten. ([101])

(429) Frankreich erklärte sich mit dem im Einleitungsbeschluss gewählten Ansatz einverstanden ([102]), alle Verträge über Flughafendienstleistungen und Verträge über Marketingdienstleistungen, die gemeinsam geschlossen wurden, gemeinsam zu würdigen.

(430) Ryanair ficht diesen Ansatz jedoch an, da es der Ansicht ist, dass die mit AMS geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen getrennt von den mit Ryanair geschlossenen Verträgen über Flughafendienstleistungen geprüft werden sollten. AMS ist außerdem Ansicht, dass ihre mit der IHK geschlossenen Verträge auf einem intrinsischen kommerziellen Interesse beruhen würden, das sich von dem der Verträge über Flughafendienstleistungen unterscheide.

(431) Daher ist zu prüfen, ob den Verträgen über Marketingdienstleistungen, wie Ryanair vorträgt, ein Interesse innewohnt, das sich von dem der Verträge über Flughafendienstleistungen unterscheidet. Um dies beantworten zu können, sind folgende Fragen zu klären:

— Sollten Ryanair und ihre Tochtergesellschaft AMS für die Zwecke der Feststellung des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils einzeln oder gemeinsam betrachtet werden?

— Welche Aufgabe erfüllte die IHK beim Erwerb der Marketingdienstleistungen?

— Besteht eine untrennbare Verbindung zwischen den Verträgen über Flughafendienstleistungen und den Verträgen über Marketingdienstleistungen?

Gemeinsame oder getrennte Prüfung von Ryanair und AMS zur Feststellung des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils

(432) In Bezug auf die Verträge, die zwischen der IHK einerseits und Ryanair und AMS andererseits geschlossen wurden, muss die Kommission zur Feststellung eines möglichen wirtschaftlichen Vorteils, den Ryanair oder ihre Tochtergesellschaft AMS erhalten haben, zunächst prüfen, ob die beiden Unternehmen zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge getrennt oder gemeinsam zu betrachten waren.

([101]) Es sei klargestellt, dass die Frage der gemeinsamen Würdigung der Verträge über Flughafendienstleistungen und der Verträge über Marketingdienstleistungen nicht für Jet2 gilt. Die IHK-Flughafen schloss einen einzigen Vertrag mit Jet2, der Bestimmungen über Flughafendienstleistungen und die Zahlung eines Marketingbeitrags enthielt.

([102]) Antwort Frankreichs vom 13. April 2012, Rn. 253.

(433) Die Kommission stellt zunächst fest, dass AMS zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge eine 100%ige Tochtergesellschaft von Ryanair war, deren Geschäftsführer leitende Angestellte von Ryanair waren ([103]); das Unternehmen war ausschließlich zu dem Zweck gegründet worden, Marketingdienstleistungen für die Website von Ryanair zu erbringen, und übte keine anderen Tätigkeiten aus. AMS handelte in Abhängigkeit von den Interessen von Ryanair und unter Kontrolle von Ryanair, und ihre erwirtschafteten Gewinne flossen in Form von Dividenden oder Steigerungen des Unternehmenswerts an Ryanair. Demzufolge kann angenommen werden, dass Ryanair entscheidend Einfluss auf das Verhalten von AMS ausgeübt hat.

(434) Während die Marketingdienstleistungen zunächst im Rahmen von zwei Verträgen mit Ryanair am 1. Dezember 2003 und am 1. Januar 2004 erworben wurden, erwarb die IHK anschließend von AMS Marketingdienstleistungen im Rahmen von Verträgen, die ab dem 1. April 2006 geschlossen wurden. Der Umstand, dass AMS Ryanair als Anbieterin von Marketingdienstleistungen für die IHK ersetzt hat, zeigt auch, dass Ryanair und ihre Tochtergesellschaft AMS in Bezug auf die verschiedenen mit der IHK geschlossenen Verträge miteinander verbunden sind.

(435) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass in der Absichtserklärung der Verträge über Marketingdienstleistungen, die mit AMS geschlossen wurden, angegeben ist, dass sie allein mit der Verpflichtung von Ryanair verbunden sind, Flüge vom Flughafen La Rochelle aus zu bedienen.

(436) Daher kann die Tatsache, dass AMS eine andere Tätigkeit ausübt als Ryanair, nicht davon ablenken, dass sich diese beiden Tätigkeiten stark ergänzen: der Betrieb von Fluggesellschaften und Werbung für diese Fluggesellschaften.

(437) Schließlich weist die Kommission darauf hin, dass dieser Ansatz bereits in ihrer jüngsten Entscheidungspraxis verfolgt ([104]) und durch die Rechtsprechung bestätigt wird ([105]).

(438) Aus all diesen Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die Maßnahmen zugunsten von Ryanair und AMS im Hinblick auf die Feststellung des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils gemeinsam gewürdigt werden müssen, da es sich bei Ryanair und AMS de facto um ein und denselben Begünstigten der in Rede stehenden Maßnahmen handelt. ([106])

Welche Aufgabe erfüllte die IHK beim Erwerb der Marketingdienstleistungen?

(439) Ein erster Ansatz würde darin bestehen, davon auszugehen, dass die IHK die Verträge über Marketingdienstleistungen als Flughafenbetreiber geschlossen hat ([107]), und infolgedessen ihr Verhalten mit dem eines hypothetischen, von Rentabilitätsaussichten geleiteten Flughafenbetreibers zu vergleichen.

(440) Ein zweiter Ansatz würde darin bestehen, davon auszugehen, dass die IHK als eine Einrichtung gehandelt hat, die mit einer Aufgabe von allgemeinem Interesse, nämlich der wirtschaftlichen Entwicklung von La Rochelle und seiner Region, betraut ist und diese Marketingdienstleistungen eingekauft hat, um diese Aufgabe zu erfüllen, unabhängig von ihrer Eigenschaft als Betreiber des Flughafens La Rochelle. Dieser zweite Ansatz liegt darin begründet, dass die IHK kraft Gesetzes mit einer solchen Aufgabe der wirtschaftlichen Entwicklung betraut ist.

([103]) Siehe den Bericht der Chambre régionale des comptes d'Aquitaine über die IHK von Pau-Béarn vom 19. Oktober 2006, in dem es insbesondere heißt: „AMS gehört zum Dunstkreis von Ryanair und wird von zwei Managern des Unternehmens Ryanair geführt." Der Bericht kann unter www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf eingesehen werden.

([104]) Siehe hierzu den in Fußnote 12 genannten Beschluss der Kommission in Bezug auf den Flughafen Pau, insbesondere Erwägungsgrund 290. Beschluss (EU) 2017/1861 der Kommission vom 29. Juli 2016 über die staatliche Beihilfe SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italien – Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI) (ABl. L 268 vom 18.10.2017, S. 1), insbesondere Erwägungsgrund 353.

([105]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 184; Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-53/16 (vgl. Fußnote 53), Rn. 207 bis 212.

([106]) Die Kommission wird den Empfänger der in Rede stehenden Maßnahmen daher im weiteren Verlauf mitunter als „Ryanair/AMS" bezeichnen.

([107]) Unbeschadet etwaiger regionalentwicklungspolitischer Ziele, die der Betreiber mit dem Abschluss der betreffenden Verträge möglicherweise verfolgt hat.

(441) Bei diesem alternativen Ansatz müsste nachgewiesen werden, dass die fraglichen Dienstleistungen einem „tatsächlichen Bedarf“ des öffentlichen Auftraggebers entsprechen (z. B. weil sie mit dem Bemühen verbunden sein können, die wirtschaftlichen Auswirkungen der für die regionale Entwicklung gezahlten Beihilfen zu maximieren) und dass sie zu einem dem „Marktpreis“ ([108]) entsprechenden oder darunter liegenden Preis bezogen wurden, unabhängig davon, ob dieser Marktpreis im Wege einer Ausschreibung oder mittels einer anderen Methode ermittelt wurde.

(442) Die Kommission stellt fest, dass weder Frankreich ([109]) noch die IHK ([110]) in ihren Erklärungen ausdrücklich darauf hingewiesen haben, dass sie beim Abschluss der Verträge über Marketingdienstleistungen aus politischen Gründen gehandelt haben.

(443) Zwar hat Frankreich vorgebracht (vgl. Erwägungsgrund 210), dass durch die Maßnahmen die Aktivitäten des Flughafens positive Auswirkungen auf die regionale Entwicklung hätten und Frankreich es daher für „selbstverständlich“ halte, dass die Gebietskörperschaften, die sich um die Entwicklung der Wirtschaft und des Tourismus in ihrem Gebiet bemühen, Dienstleistungen in Anspruch nehmen, die es ihnen ermöglichen, das Gebiet zu bewerben und Besucher anzuziehen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die IHK diese Behauptung nicht teilt (siehe Erwägungsgrund 445) und dass sie durch die in Erwägungsgrund 212 dargelegten Bemerkungen, die nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens vorgebracht wurden, widerlegt wird, in denen Frankreich folgende Auffassung vertritt: „In Bezug auf die Erwägungen der IHK, die zum Abschluss der untersuchten Verträge führten, war durch die Möglichkeit, Werbeanzeigen für den Flughafen La Rochelle und seine Region sowie für alle vom Flughafen bedienten Zielorte auf einer so stark frequentierten Website wie der von Ryanair zu schalten, die Chance geboten, zusätzliche Kunden anzuziehen, und natürlich nutzte die IHK diese Chance in der Hoffnung, das Fluggastaufkommen und damit die Einnahmen des Flughafens zu erhöhen.“ Ergänzend dazu merkt Frankreich an, dass „aus der Sicht des Flughafens La Rochelle die Strategie zur Marketingunterstützung Früchte getragen hat, weil sie einen starken Anstieg der Fluggastzahlen in diesem Zeitraum bewirkte, was zu einem stetigen Anstieg der Flughafenentgelte und der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen führte“.

(444) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall – über die im vorstehenden Erwägungsgrund genannten allgemeinen Erwägungen zur regionalen Entwicklung hinaus – von Frankreich nicht genau dargelegt wurde, wie es die Finanzierung der Fluggesellschaften im Hinblick auf die Verfolgung dieses im Allgemeininteresse liegenden Ziels, das es im Übrigen weder genau definiert noch mit messbaren Kriterien versehen hat, abgestimmt hat. Die Kommission stellt daher fest, dass Frankreich keine vorherige quantifizierte Wirtschaftsanalyse vorgelegt hat, anhand derer die wirtschaftlichen Auswirkungen der Finanzierungsmaßnahmen auf die Verwirklichung des im Allgemeininteresse liegenden Ziels der regionalen Entwicklung ursächlich und eindeutig festgestellt werden könnten.

(445) Die IHK legte ihrerseits Elemente vor, die dem ersten Ansatz Gewicht verleihen. In ihrer Stellungnahme vom 4. Juni 2012 führte die IHK aus, dass es „die Gewinnaussichten waren, die die IHK zum Abschluss der [Marketing-]Verträge veranlassten“. Die IHK führte weiter aus, dass „die Erwägungen, die die IHK zum Abschluss der in Prüfung befindlichen Verträge veranlasst haben, rein gewerblicher Art waren, und dass der wirtschaftliche Vorteil, den diese Verträge für den Flughafen mit sich bringen würden, ordnungsgemäß geprüft worden war. Durch die Möglichkeit, Werbeanzeigen für den Flughafen La Rochelle und seine Region sowie für alle vom Flughafen bedienten Zielorte auf einer so stark frequentierten Website wie der von Ryanair zu schalten, war die Chance geboten, zusätzliche Kunden aus dem Ausland anzuziehen, und natürlich nutzte die IHK diese Chance in der Hoffnung, das Fluggastaufkommen und damit die Einnahmen des Flughafens zu erhöhen.“ In derselben Stellungnahme kam die IHK zu dem Schluss, dass „die Marketingverträge, die der Flughafen La Rochelle mit AMS geschlossen hat, neben der Aufwertung des Images des Flughafens und der Attraktivität der von ihm bedienten Region auch zur Gesamtrentabilität der Beziehung zu Ryanair beigetragen haben …, da die in Rede stehende Werbung zusätzliche luftverkehrsbezogene und nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen über ausländische Fluggäste mit sich brachte, die von Ryanair zu dem Flughafen befördert und durch diese gezielte und effiziente Werbung zu diesem Zielort gelockt wurden“. Diese Gesichtspunkte legen nahe, dass das Verhalten der IHK ihrer Ansicht nach genauso zu beurteilen sei wie das Verhalten eines Flughafenbetreibers. ([111])

(446) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste der beiden oben genannten Ansätze angewandt werden sollte. Es ist gängige Praxis, dass ein Flughafenbetreiber im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit Verträge mit Fluggesellschaften schließt, in denen differenzierte Tarife festgelegt werden und für diese Luftfahrtunternehmen in bestimmten Fällen erhebliche Anreize und Marketingunterstützung vorgesehen sind. ([112]) Die Kommission stellt diesbezüglich fest, dass der Abschluss von Verträgen über Marketingdienstleistungen im Grunde zur wirtschaftlichen Tätigkeit eines Flughafenbetreibers gehört. ([113])

([108]) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichts vom 28. Januar 1999, BAI/Kommission, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, Rn. 75 und 76, und das Urteil des Gerichts vom 5. August 2003, P & O European Ferries (Vizcaya)/Kommission, T-116/01 und T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, Rn. 117.

([109]) Siehe Erwägungsgründe 205 bis 214.

([110]) Siehe Erwägungsgründe 171 bis 177.

([111]) Daher muss der Marktpreis, den Frankreich oder die IHK für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft durch die Unterstützung der Fluggesellschaften hätte zahlen müssen, an dieser Stelle nicht ermittelt werden, da weder Frankreich noch die IHK diesen Ansatz gewählt haben.

([112]) Randnummer 7 der Leitlinien von 2014.

([113]) Ferner ist darauf hinzuweisen, dass nach Abschnitt 3.5 der Leitlinien von 2014 bei der Anwendung des Grundsatzes des privaten marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten die gewährten Vorteile in Form von Anreizen und Marketingunterstützung bei der Beurteilung zu berücksichtigen sind.

(447) Daher sollte für die Feststellung des Vorliegens eines Vorteils zugunsten der Fluggesellschaften der erste Ansatz, auf den in Erwägungsgrund 439 Bezug genommen wird, angewandt werden; dieser besteht darin, das Verhalten der IHK mit dem eines hypothetischen, marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu vergleichen, der sich durch Rentabilitätsaussichten leiten lässt und anstelle der IHK den Flughafen La Rochelle betreibt. Die Kommission weist darauf hin, dass dieser Ansatz bereits in den Leitlinien von 2014 ([114]) und in ihrer jüngsten Entscheidungspraxis verfolgt wurde ([115]), die von der Rechtsprechung ([116]) bestätigt wurde.

(448) Diese für die mit Ryanair und AMS geschlossenen Verträge getroffene Schlussfolgerung gilt aus ebendenselben Gründen auch für den Vertrag mit Jet2.

Untrennbarkeit der Verträge über Flughafendienstleistungen und der Verträge über Marketingdienstleistungen

(449) Die Kommission zufolge gibt es zwei Szenarien. Im ersten Szenario werden ein oder mehrere Verträge über Marketingdienstleistungen gleichzeitig mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen geschlossen, sodass sie ein einziges Geschäft bilden. In dem Fall wird die Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anhand aller Verträge vorgenommen, die das Geschäft begründen. Im zweiten Szenario werden ein oder mehrere Verträge über Marketingdienstleistungen nicht gleichzeitig mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen unterzeichnet. In diesem Fall wird sich die Beurteilung des Geschäfts ausschließlich auf die Verträge über Marketingdienstleistungen konzentrieren. Um die Einnahmen der IHK zu beurteilen, wird jedoch bei der Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten der Vertrag über Flughafendienstleistungen berücksichtigt, der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Marketingverträge in Kraft war.

(450) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass alle in Tabelle 9 genannten Verträge über Marketingdienstleistungen geprüft werden sollten, um festzustellen, ob sie womöglich untrennbar mit einem oder mehreren anderen Verträgen über Flughafendienstleistungen oder gegebenenfalls mit anderen Verträgen über Marketingdienstleistungen verbunden sind. Um zu beurteilen, ob bei dieser Verbindung eine Untrennbarkeit besteht, hält es die Kommission für erforderlich, folgende Stellungnahmen zu machen.

(451) Zunächst steht der Umstand, dass einige Verträge über Marketingdienstleistungen von der IHK mit AMS und nicht mit Ryanair geschlossen wurden, einer gemeinsamen Prüfung der Verträge über Marketingdienstleistungen und der Verträge über Flughafendienstleistungen nicht entgegen. Beide Arten von Verträgen wurden von denselben Parteien geschlossen, da, wie in den Erwägungsgründen 432 bis 438 dargelegt, Ryanair und AMS als wirtschaftliche Einheit anzusehen sind.

(452) Weitere im Folgenden dargelegte Faktoren deuten auf sehr enge Verbindungen zwischen bestimmten Verträgen über Marketingdienstleistungen und gemeinsam mit ihnen geschlossenen Verträgen über Flughafendienstleistungen hin.

(453) Die Kommission stellt zunächst fest, dass das Verfahren, mit dem die Marketingverträge mit AMS oder Ryanair geschlossen wurden, mit dem Abschluss von Verträgen über Flughafendienstleistungen mit Ryanair in einem engen Zusammenhang steht.

(454) Wie aus Tabelle 9 hervorgeht, wurden die meisten Verträge über Marketingdienstleistungen beinahe gleichzeitig mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen unterzeichnet. Beispielsweise wurden die Verträge über Marketingdienstleistungen, die am 1. Dezember 2003 und am 1. Januar 2004 mit Ryanair geschlossen wurden, praktisch zeitgleich mit dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 10. Dezember 2003 unterzeichnet. Ebenso wurden die mit AMS am 1. Mai 2006 geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen nur einen Monat nach dem Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 1. April 2006 geschlossen und traten am 1. Mai 2006 mit der gleichen Laufzeit von drei Jahren in Kraft.

(455) Außerdem hat die IHK kein Ausschreibungsverfahren durchgeführt und tatsächlich keine anderen Anbieter als AMS oder Ryanair in Betracht gezogen, was die untrennbare Verbindung zwischen den Verfahren, mit denen beide Vertragsarten geschlossen wurden, verstärkt.

(456) Zweitens bestätigt die Prüfung des Inhalts der Verträge ein enges Abhängigkeitsverhältnis zwischen den Verträgen über Marketingdienstleistungen und den von Ryanair ab dem Flughafen La Rochelle betriebenen Flugverbindungen.

(457) Die von AMS erbrachten Dienstleistungen sind zwar auf die Förderung von La Rochelle und seiner Region ausgerichtet, doch liegt ihr Schwerpunkt ausschließlich auf den von Ryanair und nicht von anderen Fluggesellschaften bedienten Strecken.

([114]) Rn. 53 der Leitlinien von 2014.
([115]) Siehe z. B. Beschluss (EU) 2015/1227 der Kommission.
([116]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 329 bis 334.

(458) Ferner ergibt sich aus der Beurteilung der von AMS zu erbringenden Marketingdienstleistungen auch, dass diese Dienstleistungen vertraglich ausschließlich auf die Website von Ryanair ausgerichtet sind, die in mehreren Verträgen über Marketingdienstleistungen ([117]) als „das wichtigste Marketinginstrument" beschrieben wird, und insbesondere auf die Versionen der Website, die von Ländern aus zugänglich sind, von denen aus Ryanair eine Verbindung nach La Rochelle betreibt. In den Bestimmungen der verschiedenen Marketingverträge sind die folgenden von AMS zu erbringenden Marketingdienstleistungen vorgesehen: i) Schalten von Links auf der Seite für den Zielort La Rochelle auf der Website von Ryanair, ii) Schalten von Links zu der von der IHK genannten Website auf der britischen, der belgischen, der niederländischen, der portugiesischen, der irischen und der norwegischen Startseite der Website von Ryanair (die den Ausgangspunkten der Verbindungen von Ryanair zum Flughafen La Rochelle entsprechen), iii) Einfügung von Absätzen im Bereich „Five things to do" auf der Seite für den Zielort La Rochelle der Website von Ryanair, iv) Versand von Werbe-E-Mails zu La Rochelle an britische und irische Abonnenten der Website von Ryanair ([118]), v) Präsentation von La Rochelle auf der Startseite der norwegischen und portugiesischen Version der Website von Ryanair ([119]). Die Website von Ryanair stellt jedoch in erster Linie eine Plattform für den Verkauf von Flugtickets für von Ryanair betriebene Strecken dar und ist nur eher sekundär ein Instrument, um Werbung für die von Ryanair bedienten Zielorte, zu denen La Rochelle gehört, zu machen. ([120])

(459) Darüber hinaus verpflichtet sich Ryanair mit den Verträgen über Marketingdienstleistungen (Verträge A und B), wie in den Erwägungsgründen 81 bis 114 erläutert, bestimmte Strecken zu bedienen, während in den mit AMS geschlossenen Verträgen über Marketingdienstleistungen D, G, H, I, J und K ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass sie „auf der Verpflichtung von Ryanair beruhen, bestimmte Flugstrecken zu bedienen" ([121]), die unter die Verträge über Flughafendienstleistungen fallen. Dass diese Klauseln bestehen, beweist ganz eindeutig, dass es den Vertrag über Marketingdienstleistungen ohne die von Ryanair betriebenen und unter den Vertrag über Marketingdienstleistungen fallenden Flugverbindungen nicht geben würde. Diese Schlussfolgerung gilt unzweifelhaft auch für die Verträge C, E und F, bei denen es sich lediglich um Zusatzvereinbarungen zu bereits bestehenden Verträgen handelt und deren neue Bestimmungen die Verbindung zwischen dem Betrieb der genannten Strecken durch Ryanair und den Marketingdienstleistungen nicht infrage stellen.

(460) Schließlich werden die Beträge, die Ryanair im Rahmen bestimmter Verträge über Marketingdienstleistungen (Verträge A und B) gezahlt werden, durch die Anzahl der von Ryanair durchgeführten Rotationen bestimmt. Zur Veranschaulichung sei hier Artikel 3 des mit Ryanair geschlossenen Vertrags A zitiert: „Sollte Ryanair bei mindestens 340 Rotationen in jedem Kalenderjahr nicht einen auf das Jahr umgerechneten durchschnittlichen Auslastungsgrad von 60 % erzielen …, so wird die Zahlung im Verhältnis zur Zahl der beförderten Fluggäste neu berechnet. ([122])" Dass eine solche Bestimmung aufgenommen wurde, zeigt, dass das wesentliche Ziel des Vertrags über Marketingdienstleistungen nicht allgemein darin bestand, La Rochelle und seine Region zu fördern, sondern insbesondere Ryanair dabei zu unterstützen, ein quantifizierbares Ziel für die Beförderung von Fluggästen nach La Rochelle zu erreichen.

(461) Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die in diesen Verträgen über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Dienstleistungen eng mit den von Ryanair angebotenen Luftverkehrsdiensten verknüpft sind, auf die in den Verträgen über Marketingdienstleistungen Bezug genommen wird und die unter die entsprechenden Verträge über Flughafendienstleistungen fallen. Die Marketingdienstleistungen sind keineswegs allgemein und vage formuliert, um mehr Freizeit- und Geschäftsreisen nach La Rochelle und in seine Region zu ermöglichen, sondern richten sich speziell an Personen, die die unter die Verträge über Marketingdienstleistungen fallenden Verkehrsdienste von Ryanair höchstwahrscheinlich in Anspruch nehmen, was bedeutet, dass ihr vorrangiges Ziel darin besteht, diese Dienste zu fördern.

(462) Die Verträge über Marketingdienstleistungen sind demzufolge untrennbar mit den gemeinsam mit ihnen unterzeichneten Verträgen über Flughafendienstleistungen und mit den vertragsgegenständlichen Flugdiensten verbunden. Die in den vorangegangenen Erwägungsgründen dargelegten Fakten zeigen zudem, dass es keine Anhaltspunkte gibt, die die hypothetische Behauptung stützen, die Verträge über Marketingdienstleistungen wären auch ohne die betreffenden Flugverbindungen (und somit die diese betreffenden Verträge über Flughafendienstleistungen) geschlossen worden.

([117]) Mit AMS geschlossene Verträge vom 1.4.2006 und 17.9.2009.

([118]) Mit AMS geschlossene Verträge vom 1.4.2006, 17.9.2009 und 25.2.2010.

([119]) Zusatzvereinbarungen zum Vertrag vom 25.2.2010.

([120]) Da die Tourismusförderung nur einen sehr kleinen Teil der Website von Ryanair ausmacht und angesichts der Tatsache, dass die Region La Rochelle nur eines von Dutzenden von Zielorten ist, die die Website von Ryanair bewirbt, erhält die Darstellung der Region La Rochelle auf der Website von Ryanair eine wesentlich geringere Bedeutung als der von der Fluggesellschaft betriebene Verkauf von Flugtickets und Dienstleistungen.

([121]) In Artikel 1 der Verträge über Marketingdienstleistungen, in dem es um ihren Gegenstand geht, heißt es: „Dieser Vertrag beruht auf der Verpflichtung von Ryanair, Strecken zu bedienen …"

([122]) Englischer Originalwortlaut: „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) Es sei auch darauf hingewiesen, dass Frankreich selbst die Verbindung zwischen den in den Verträgen über Marketingdienstleistungen festgelegten Zahlungen und den von den Fluggesellschaften bedienten Strecken hervorgehoben hat: „Die Entwicklung eines Flughafens hängt ausschließlich von der Zunahme seines Fluggastaufkommens ab, sodass Werbekampagnen durchgeführt werden müssen, die darauf abzielen, verstärkt auf die vom Flughafen bedienten Strecken, die touristischen Anziehungspunkte der Region usw. aufmerksam zu machen. Die Schaltung von Werbeanzeigen auf Websites mit hohen Besucherzahlen stellt daher eine wesentliche Dienstleistung für jeden wachsenden Regionalflughafen dar. Dieser bestehende Bedarf hat insbesondere bei Billigfluggesellschaften dazu geführt, dass sie begonnen haben, Marketing- und Werbedienstleistungen für Flughäfen anzubieten“ ([123]) (Hervorhebung durch die Kommission). Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass die in den Verträgen über Marketingdienstleistungen festgelegten Zahlungen fester Bestandteil der Geschäftsbeziehung zwischen der IHK und den Fluggesellschaften für den Betrieb und die Entwicklung von Flugverbindungen sind. Daraus geht auch hervor, dass mit ihnen nicht nur bezweckt wurde, für Reisen nach La Rochelle und in seine Region ganz allgemein zu werben, sondern ganz speziell auch die Inanspruchnahme der Verkehrsdienste von Fluggesellschaften, die Flüge ab dem Flughafen La Rochelle betreiben, zu fördern.

(464) In Anbetracht dieser Ausführungen wird sich die Kommission bei ihrer konkreten Beurteilung der in Tabelle 9 genannten Verträge auf eine Reihe von Beweisen stützen, die sich u. a. darauf beziehen, ob sich die folgenden Elemente überschneiden oder einander ähneln: i) das Datum, an dem die Verträge unterzeichnet wurden, ii) die betreffende(n) geografische(n) Strecke(n), iii) das Fluggastaufkommen, auf das darin Bezug genommen wird, iv) Querverweise zwischen den Marketing- und Passagierflugtätigkeiten, v) andere Elemente, die offensichtlich eine Verbindung zwischen den Verträgen herstellen. Aufgrund dieser Beurteilung sind bestimmte Verträge über Marketingdienstleistungen möglicherweise nicht Teil eines Geschäfts, das gemeinsamen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen abgewickelt wurde (und sind daher einzeln zu prüfen), während andere Verträge gemeinsam als Gruppe zu beurteilen sind.

— *Vertragsgruppe 1-A*

(465) Die Kommission stellt fest, dass die IHK-Flughafen am 10. Dezember 2003, d. h. einige Tage nach Unterzeichnung des Vertrags A über Marketingdienstleistungen am 1. Dezember 2003, einen Vertrag über Flughafendienstleistungen (Vertrag Nr. 1) unterzeichnet hat. Darüber hinaus fällt die Laufzeit des Vertrags A über Marketingdienstleistungen (vom 1. Mai 2003 bis zum 31. Dezember 2003) vollständig unter die Geltungsdauer des Vertrags Nr. 1, die sich vom 1. Mai 2003 bis zum 30. April 2006 erstreckt. Zudem stimmen die jährlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen in beiden Verträgen überein, und auch die betriebenen Strecken sind identisch. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese beiden Verträge ein einziges Geschäft bilden und daher gemeinsam zu prüfen sind.

— *Vertrag B*

(466) Die Kommission merkt an, dass die IHK-Flughafen den Vertrag B am 3. Juni 2004, d. h. fast sechs Monate nach Unterzeichnung des Vertrags Nr. 1 über Flughafendienstleistungen, unterzeichnet hat, obwohl in dem Vertrag steht: „Dieser Vertrag wird am 1. Januar 2004 geschlossen.“ ([124])

(467) Obwohl die beiden Verträge dasselbe Ablaufdatum haben und ähnliche Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen und Strecken vorsehen, stellt die Kommission fest, dass Frankreich die Verschiebung der Unterzeichnung des Vertrags auf den 3. Juni 2004 nicht begründet hat, obwohl es so dargestellt wird, als sei der Vertrag am 1. Januar 2004 abgeschlossen worden. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Vertrag B gesondert zu prüfen ist.

— *Vertragsgruppe 2-3-C-D*

(468) Die Kommission stellt fest, dass die IHK-Flughafen am 1. Mai 2006, d. h. nur einen Monat nach Unterzeichnung der Verträge C und D über Marketingdienstleistungen am 1. April 2006, zwei Verträge über Flughafendienstleistungen (Vertrag Nr. 2 und Nr. 3) unterzeichnet hat. Diese vier Verträge erstrecken sich auf den gleichen Betriebszeitraum, d. h. vom 1. Mai 2006 bis zum 30. April 2009. Zudem betreffen die Verträge Nr. 2 und C einerseits und die Verträge Nr. 3 und D andererseits, die im Abstand von einem Monat unterzeichnet wurden, dieselben Flughäfen (London-Stansted in den Verträgen Nr. 2 und C und Dublin in den Verträgen Nr. 3 und D) und enthalten identische Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen (95 000 Fluggäste für London-Stansted und 45 000 Fluggäste für Dublin). Die Verträge über Marketingdienstleistungen sind außerdem für diese beiden Flughäfen identisch und unterscheiden sich nur bei den Verpflichtungen zu den Fluggastbewegungen, den für Marketingdienstleistungen gezahlten Beträgen und dem Umfang dieser Marketingdienstleistungen. Gleiches gilt für die Verträge über Flughafendienstleistungen, die mit Ausnahme der Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen identisch sind. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese vier Verträge ein einziges Geschäft bilden und daher gemeinsam zu prüfen sind.

([123]) Antwort Frankreichs vom 13. April 2012, Randnummer 247.

([124]) Englischer Originalwortlaut: „this agreement is made the 1st of January 2004“.

(469) Die Kommission stellt fest, dass einer der wichtigsten Faktoren darin besteht, dass alle vier Verträge etwa zur gleichen Zeit (im Abstand von weniger als einem Monat) unterzeichnet wurden, während der Folgevertrag (Vertrag E) mehr als ein Jahr später unterzeichnet wurde. Darüber hinaus merkt die Kommission an, dass die beiden Verträge über Flughafendienstleistungen und die beiden Verträge über Marketingdienstleistungen zum jeweils gleichen Datum (1. April bzw. 1. Mai 2006) unterzeichnet wurden. Die Kommission weist abschließend darauf hin, dass eine getrennte Beurteilung der Verträge 2 und C einerseits sowie der Verträge 3 und D andererseits in jedem Falle nichts an den Schlussfolgerungen zu dem gewährten Vorteil ändern würde (siehe Tabelle 18).

— *Vertrag E*

(470) Am 1. Juni 2007 unterzeichnete die IHK-Flughafen den Vertrag E über Marketingdienstleistungen auf der irischen Website von Ryanair. Diese Zusatzvereinbarung zum Vertrag D wurde somit mehr als ein Jahr nach dem Vertrag D selbst unterzeichnet und im Gegensatz zu den anderen oben geprüften Verträgen über Marketingdienstleistungen nicht zusammen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen abgeschlossen. Darüber hinaus handelt es sich bei dem nächsten Vertrag, der von der IHK-Flughafen und Ryanair/AMS unterzeichnet wurde, um den Vertrag F, der fast vier Monate nach dem Vertrag E unterzeichnet wurde und sich nicht auf die irische Website von Ryanair bezieht. Die Verträge E und F beziehen sich auch auf zwei verschiedene Strecken (Dublin bzw. London-Stansted). Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Vertrag E gesondert zu prüfen ist.

— *Vertrag F*

(471) Am 21. September 2007 unterzeichnete die IHK-Flughafen den Vertrag F über Marketingdienstleistungen auf der Ryanair-Website für das Vereinigte Königreich. Diese Zusatzvereinbarung zum Vertrag C wurde somit mehr als ein Jahr nach dem Vertrag C selbst unterzeichnet und wurde, wie der Vertrag E, nicht zusammen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen abgeschlossen. Darüber hinaus ist der nächste Vertrag, der von der IHK-Flughafen und Ryanair/AMS geschlossen wurde, der Vertrag G, der fast zwei Jahre nach dem Vertrag F unterzeichnet wurde. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Vertrag F gesondert geprüft werden sollte.

— *Vertragsgruppe G-H-I-J*

(472) Die Kommission stellt fest, dass die IHK-Flughafen am 17. September 2009 vier Verträge über Marketingdienstleistungen für die von Ryanair betriebenen Strecken von La Rochelle nach London-Stansted (Vertrag G), nach Brüssel-Charleroi (Verträge H und J) und nach Dublin (Vertrag I) unterzeichnet hat. Diese vier Verträge erstrecken sich auf den gleichen Betriebszeitraum, d. h. vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2011. Darüber hinaus sind die Verträge G, H und I über Marketingdienstleistungen in ihrem Inhalt identisch und unterscheiden sich nur bei den Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen sowie dem Preis und dem Umfang der Marketingdienstleistungen. Bei dem Vertrag J handelt es sich um eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag H mit dem alleinigen Zweck, eine – wenn auch geringe – Erhöhung der Gebühr für Marketingdienstleistungen vorzunehmen, die bereits in Vertrag H festgelegt war, der am selben Tag unterzeichnet worden ist. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese vier Verträge ein einziges Geschäft bilden und daher gemeinsam zu prüfen sind.

(473) Der Vertrag Nr. 5 über Flughafendienstleistungen wurde am 13. Januar 2010 unterzeichnet. Er erstreckt sich auf den Zeitraum vom 1. Mai 2009 bis zum 30. April 2012. Die Kommission merkt an, dass dieser Vertrag – wie auch die Vertragsgruppe G-H-I-J – die Flughäfen London-Stansted, Brüssel-Charleroi und Dublin betrifft (mit der Möglichkeit für Ryanair, eine oder mehrere andere Verbindungen nach La Rochelle zu bedienen). Die Kommission stellt jedoch fest, dass sich die Geltungsdauer des Vertrags Nr. 5 von der Laufzeit der Vertragsgruppe G-H-I-J unterscheidet und dass er fast fünf Monate später unterzeichnet wurde. Die Kommission merkt an, dass Ryanair durch den Vertrag Nr. 5 keine Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastbewegungen auferlegt wurden und der Vertrag keine an Ryanair/AMS gezahlten Marketingdienstleistungen umfasst. Tatsächlich beschränkt er sich nur darauf, den Einheitsbetrag der Flughafenentgelte, die Ryanair ab dem 1. Mai 2009 zu zahlen hatte, rückwirkend zu formalisieren. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Vertrag Nr. 5 nicht als Teil der Vertragsgruppe G-H-I-J zu beurteilen ist.

— *Vertragsgruppe 6-K*

(474) Die Kommission stellt fest, dass die IHK-Flughafen am 1. Februar 2010, d. h. weniger als einen Monat bevor der Vertrag K über Marketingdienstleistungen am 25. Februar 2006 unterzeichnet wurde, einen Vertrag über Flughafendienstleistungen (Vertrag Nr. 6) unterzeichnet hat. Der Vertrag Nr. 6 betrifft die Flughafendienstleistungen, die für Ryanair für den Zeitraum vom 28. März 2010 bis zum 31. März 2013 für die Strecken nach London-Stansted (Vereinigtes Königreich), Dublin (Irland), Brüssel-Charleroi (Belgien) und Oslo Rygge (Norwegen) zu erbringen waren. Er umfasst auch Verpflichtungen für Ryanair hinsichtlich der Fluggastbewegungen. Im Vertrag K seinerseits wurden die Marketingdienstleistungen geregelt, die zwischen dem 28. März 2010 und dem 31. März 2013 auf der irischen, norwegischen, niederländischen und britischen Version der Startseite von Ryanair zu erbringen waren. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass Vertrag Nr. 6 und Vertrag K gemeinsam geprüft werden sollten.

(475) In Bezug auf den Vertrag Nr. 5 stellt die Kommission fest, dass er zwar wie der Vertrag K Anfang 2010 unterzeichnet wurde, jedoch einen Zeitraum umfasst, der vor dem Zeitraum des Vertrags K liegt. Darüber hinaus bezieht sich der Vertrag Nr. 5 nicht auf Strecken nach Norwegen, während im Vertrag K die Marketingdienstleistungen geregelt sind, die auf der norwegischen Version der Startseite von Ryanair zu erbringen sind. Der nächste Vertrag zwischen der IHK-Flughafen und Ryanair/AMS (Vertrag L über Marketingdienstleistungen) wurde fast vier Monate nach dem Vertrag K unterzeichnet und betrifft den Flughafen Cork, der nicht unter den Vertrag Nr. 6 über Flughafendienstleistungen fällt. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Vertrag Nr. 5 und der Vertrag L nicht mit in die Vertragsgruppe 6-K aufgenommen werden können.

— *Vertrag L*

(476) Am 23. Juni 2010 unterzeichnete die IHK-Flughafen den Vertrag L über Marketingdienstleistungen auf der irischen Website von Ryanair. Diese Zusatzvereinbarung zum Vertrag K wurde somit fast vier Monate nach dem Vertrag K selbst unterzeichnet und wurde nicht zusammen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen abgeschlossen. Darüber hinaus wurde der nächste Vertrag, der zwischen der IHK-Flughafen und Ryanair/AMS geschlossen wurde (Vertrag Nr. 7) fast sieben Monate nach dem Vertrag L unterzeichnet, und er bezieht sich nicht auf die irische Website von Ryanair. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Vertrag L gesondert zu prüfen ist.

— *Vertragsgruppe 7-M und Vertrag N*

(477) Die Kommission stellt fest, dass die IHK-Flughafen am 28. Januar 2011 einen Vertrag über Flughafendienstleistungen (Vertrag Nr. 7) unterzeichnet hat, d. h. nur zwei Wochen bevor die Verträge M und N über Marketingdienstleistungen am 11. Februar 2011 unterzeichnet wurden. Diese drei Verträge decken nicht genau denselben Betriebszeitraum ab: Bei dem Vertrag Nr. 7, in dem kein Ablaufdatum festgelegt ist, handelt es sich um eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag Nr. 5, der an sich am 30. April 2012 endet, während die Verträge M und N am 30. März 2013 auslaufen würden. Darüber hinaus sieht der Vertrag Nr. 7 eine Verpflichtung hinsichtlich der Fluggastbewegungen von 17 000 Passagieren pro Jahr vor, während in den Verträgen M und N lediglich Marketingdienstleistungen ohne Verpflichtungen hinsichtlich der Fluggastzahlen festgelegt sind.

(478) Die Kommission merkt an, dass der gemeinsame Zweck der Verträge Nr. 7 und M die neue Strecke ist, die Ryanair von La Rochelle nach Porto (Portugal) einrichten möchte. Angesichts der zeitlich nah beieinander liegenden Unterzeichnungstermine und der übereinstimmenden Strecke ändert nach Ansicht der Kommission der Umstand, dass der Vertrag M über Marketingdienstleistungen kürzer ist als der Vertrag Nr. 7 über Flughafendienstleistungen, nichts an der allgemeinen Feststellung, dass die IHK-Flughafen und Ryanair offensichtlich beschlossen haben, die betriebliche, gewerbliche und finanzielle Verwaltung der neuen Strecke nach Porto im Rahmen dieser beiden Verträge in gleicher Weise wie bei anderen von Ryanair ab dem Flughafen La Rochelle bedienten Zielorten gemeinsam zu organisieren.

(479) Was den Vertrag N betrifft, so ist der einzige Faktor, den er mit den Verträgen Nr. 7 und M teilt, die zeitliche Nähe der Unterzeichnungstermine, da es sich bei dem Vertrag N um eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag K handelt, die nur die Marketingdienstleistungen im Zusammenhang mit der nach Oslo Rygge (Norwegen) betriebenen Strecke betrifft (aber mehr als ein Jahr später unterzeichnet wurde). Darüber hinaus enthält der Vertrag N, wie bereits erwähnt, keine Verpflichtung hinsichtlich der Fluggastbewegungen. Der Vertrag N steht daher in keinem Zusammenhang mit dem Vertrag M und dem Vertrag Nr. 7, von denen er getrennt betrachtet werden kann.

(480) Die Kommission stellt abschließend fest, dass der Folgevertrag über Marketingdienstleistungen, den die beiden Parteien geschlossen haben, am 26. Oktober 2012 unterzeichnet wurde, lange nachdem die Verträge Nr. 7, M und N unterzeichnet worden waren. ([125]) Aus all diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Verträge Nr. 7 und M ein einziges Geschäft bilden und gemeinsam geprüft werden müssen, während der Vertrag N getrennt zu beurteilen ist.

— *Schlussfolgerung zur Methode der gemeinsamen Würdigung der von der IHK-Flughafen mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträge*

(481) Das Vorstehende lässt darauf schließen, dass jede der folgenden Vertragsgruppen bei der Bewertung ihrer Rentabilität als eine einzige Maßnahme zu betrachten ist. Einige Verträge über Marketingdienstleistungen bildeten nicht ein einziges Geschäft zusammen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen. Diese Verträge über Marketingdienstleistungen werden unter Berücksichtigung der Einnahmen bewertet, die mit dem zu dem Zeitpunkt geltenden Vertrag über Flughafendienstleistungen erzielt wurden.

([125]) In jedem Fall fällt er nicht unter den mit diesem Beschluss erfassten Zeitraum.

Tabelle 14

Liste der zwischen der IHK und Ryanair/AMS geschlossenen Verträge

Nr.	Verträge	Datum der Unterzeichnung	Zeitraum, auf den sich der Vertrag bezieht
1	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	10.12.2003	1.5.2003 bis 30.4.2006
A	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Marketingdienstleistungen	1.12.2003	1.5.2003 bis 31.12.2003
B	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Marketingdienstleistungen	1.1.2004	1.1.2004 bis 30.4.2006
C	Vertrag zwischen IHK und AMS Nr. 1 über Marketingdienstleistungen (Vereinigtes Königreich)	1.4.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
D	Vertrag zwischen IHK und AMS Nr. 2 über Marketingdienstleistungen (Irland)	1.4.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
2	Vertrag zwischen IHK und Ryanair Nr. 1 über Flughafendienstleistungen (Vereinigtes Königreich)	1.5.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
3	Vertrag zwischen IHK und Ryanair Nr. 2 über Flughafendienstleistungen (Irland)	1.5.2006	1.5.2006 bis 30.4.2009
4	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	1.2.2007	1.2.2007 bis 30.4.2009
E	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	1.6.2007	1.6.2007 bis 30.9.2007
F	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	21.9.2007	28.10.2007 bis 29.3.2008
G	Vertrag zwischen IHK und AMS Nr. 1 über Marketingdienstleistungen (Vereinigtes Königreich)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
H	Vertrag zwischen IHK und AMS Nr. 2 über Marketingdienstleistungen (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
I	Vertrag zwischen IHK und AMS Nr. 3 über Marketingdienstleistungen (Irland)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
J	Zusatzvereinbarung zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009 bis 31.12.2011
5	Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	13.1.2010	1.5.2009 bis 30.4.2012
6	Zusatzvereinbarung Nr. 1 zum Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen	1.2.2010	1.2.2010 bis 31.3.2013
K	Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	25.2.2010	31.3.2010 bis 30.3.2013
L	Zusatzvereinbarung Nr. 1 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen	23.6.2010	1.6.2010 bis 1.9.2010
7	Zusatzvereinbarung Nr. 2 zum Vertrag zwischen IHK und Ryanair über Flughafendienstleistungen (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011 bis 30.4.2012
M	Zusatzvereinbarung Nr. 2 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011 bis 30.3.2013
N	Zusatzvereinbarung Nr. 3 zum Vertrag zwischen IHK und AMS über Marketingdienstleistungen (Norwegen)	11.2.2011	31.3.2011 bis 30.3.2013

— *Mit Jet2 geschlossener Vertrag*

(482) Wie bereits in den Erwägungsgründen 117 bis 120 erwähnt, unterzeichnete die IHK am 4. Juli 2008 einen Vertrag mit Jet2. In erster Linie enthält dieser Vertrag Bestimmungen über Flughafendienstleistungen und sieht die Gewährung erheblicher Ermäßigungen auf Flughafenentgelte vor. In dem Vertrag ist auch die Zahlung eines Marketingbeitrags im Zusammenhang mit dem Betrieb der Strecke La Rochelle-Leeds festgelegt. Dieser Vertrag ist daher als eine einzige Maßnahme anzusehen, deren Rentabilität – ebenso wie die Rentabilität der von der IHK mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträge – von der Kommission in Kapitel 7.1.1.3 geprüft wird.

2) Wahl der Analysemethode zwischen vergleichender Analyse und Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität

(483) Nach den Leitlinien von 2014 kann das Vorliegen einer Beihilfe durch Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für eine den Flughafen nutzende Luftverkehrsgesellschaft grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht (vergleichende Analyse) oder wenn durch eine Ex-ante-Analyse – d. h. eine Analyse, die auf den zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen beruht – aufgezeigt werden kann, dass der Vertrag zwischen dem Flughafen und der Fluggesellschaft voraussichtlich einen positiven inkrementellen Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten wird ([126]) (Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität).

(484) Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission die für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten am besten geeignete Bewertungsmethode eingehend prüfen kann, ohne dass sie damit nach der Rechtsprechung einen Fehler begehen würde. In der Rechtsprechung wurde anerkannt, dass die Kommission eine Methode der anderen vorziehen kann, wenn sie diese Methode für besser geeignet hält. ([127]) Insbesondere wurde in der Rechtsprechung anerkannt, dass es keine Hierarchie zwischen den beiden Methoden gibt. ([128])

(485) In Bezug auf den ersten Ansatz (vergleichende Analyse) hat die Kommission ernsthafte Zweifel, ob es derzeit möglich ist, einen geeigneten Referenzwert zu ermitteln, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde. Daher betrachtet die Kommission die Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität als das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftverkehrsgesellschaften schließen. ([129])

(486) Die Kommission weist im Zusammenhang mit dieser Analyse darauf hin, dass sowohl Frankreich als auch die Beteiligten nach der Annahme der Leitlinien von 2014 aufgefordert wurden, Stellungnahmen zu deren Anwendung auf das vorliegende Verfahren abzugeben.

(487) Im Hinblick hierauf ist festzustellen, dass die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten unter Bezugnahme auf einen auf ähnlichen Märkten festgestellten mittleren Preis (vergleichende Analyse) grundsätzlich schlüssig sein kann, wenn ein Marktpreis in angemessener Weise festgestellt oder aus anderen Marktindikatoren abgeleitet werden kann. Im Fall der Flughafendienstleistungen trifft diese Methode jedoch möglicherweise nicht in der gleichen Weise zu. Die Struktur der Kosten und Einnahmen kann sich von Flughafen zu Flughafen erheblich unterscheiden. So sind diese Kosten und Einnahmen von der Entwicklungsphase des Flughafens, der Attraktivität seines Einzugsgebiets, der Zahl der den Flughafen bedienenden Luftfahrtunternehmen, der freien Kapazität im Hinblick auf das Passagieraufkommen, dem Zustand der Infrastrukturen und dem möglicherweise unterschiedlichen Regelungsrahmen der einzelnen Mitgliedstaaten sowie den historischen Schulden und Verpflichtungen des Flughafens abhängig. ([130])

(488) Darüber hinaus wird jede rein vergleichende Analyse durch die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes erschwert. Wie der vorliegende Fall verdeutlicht, beruhen die Geschäfte zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften nicht unbedingt auf einer Liste mit öffentlichen Preisen für einzelne Leistungen. Diese Geschäftsbeziehungen unterscheiden sich sehr stark. Sie beinhalten eine Risikoteilung im Hinblick auf die Nutzung und die damit verbundenen kaufmännischen und finanziellen Verantwortlichkeiten, eine Generalisierung der Anreizmechanismen (beispielsweise in Form von Rabatten, die an die Anzahl der Strecken oder beförderten Fluggäste gekoppelt sind) sowie Änderungen der Risikoteilung während der Vertragslaufzeit. Infolgedessen sind die Geschäfte auf der Grundlage eines Preises je Rotation oder je Passagier kaum vergleichbar.

([126]) Rn. 53 der Leitlinien von 2014.
([127]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 143.
([128]) Siehe Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 145.
([129]) Leitlinien von 2014, Rn. 59 und 61.
([130]) Siehe Entscheidung 2011/60/EU der Kommission vom 27. Januar 2010 über die staatliche Beihilfe C 12/08 – Slowakei – Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava in der Slowakei und Ryanair (ABl. L 27 vom 1.2.2011, S. 24), Erwägungsgründe 88 und 89.

(489) Ryanair zufolge ließe sich der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden, indem unter Heranziehung bestimmter europäischer Flughäfen als Vergleichsgröße eine vergleichende Analyse durchgeführt werde. Nach Auffassung von Ryanair ließe sich der Flughafen La Rochelle durch bestimmte ähnliche europäische Flughäfen ersetzen, und Ryanair legte die von Oxera erstellte Studie vom 1. Juni 2012 ([131]) vor, in der die von Ryanair am Flughafen La Rochelle gezahlten Entgelte mit denen verglichen werden, die Ryanair auf diesen als vergleichbar betrachteten Flughäfen zahlt. Ryanair folgert daraus, dass die von diesen anderen Flughäfen verlangten Entgelte nicht wesentlich geringer als die vom Flughafen La Rochelle berechneten sind. Ryanair hat außerdem einen Nachtrag zu der Studie vom 1. Juni 2012 ([132]) vorgelegt, um die Zahlungen zu berücksichtigen, die Ryanair/AMS im Rahmen der Verträge über Marketingdienstleistungen erhalten hat.

(490) Die Vergleichsmethode ist jedoch im vorliegenden Fall nicht realisierbar. Wie bereits aufgezeigt wurde, sind die zu prüfenden Geschäftsvorgänge komplexe Gebilde, die aus einem Vertrag über Flughafendienstleistungen und einem Vertrag über Marketingdienstleistungen bestehen (bisweilen in ein und demselben Rechtsakt). Diese Geschäfte beinhalten mehrere „Preise", d. h. die verschiedenen Flughafenentgelte, den Preis der Bodenabfertigungsdienste und den Preis der Marketingdienstleistungen, von denen einige von der Anzahl der Passagiere abhängig sind, während andere an die Anzahl der Flugzeugbewegungen geknüpft und andere wiederum Pauschalen sind. Jedes dieser Geschäfte bewirkt somit ein komplexes Gebilde aus Zahlungsströmen zwischen dem Flughafenbetreiber und der Fluggesellschaft und deren Tochtergesellschaften, die aus Einnahmen aus den Flughafengebühren, Einnahmen im Zusammenhang mit Bodenabfertigungsdiensten und Einnahmen in Verbindung mit Marketingdienstleistungen bestehen.

(491) Die von Oxera erstellte und von Ryanair am 10. April 2015 vorgelegte Analyse (Ergänzung der Studie vom 1. Juni 2012) veranschaulicht, dass es überaus schwierig ist, einen aussagekräftigen Vergleich der Flughafengebühren und Marketingunterstützung für Ryanair auf den verschiedenen Flughäfen zu erstellen.

(492) Erstens heißt es in der Studie von Oxera selbst: „Es ist nicht möglich, Vergleichsflughäfen zu ermitteln, die von Ryanair genutzt werden und die in allen möglichen Merkmalen ähnlich sind und sich wahrscheinlich auch im Sinne eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten verhalten werden. Der gewählte Ansatz bestand daher darin, eine Reihe von Vergleichsflughäfen zu ermitteln, die dem Flughafen La Rochelle auf der Grundlage verschiedener Merkmale ähneln." ([133]) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die Auswahlkriterien für die fünf in Betracht gezogenen Flughäfen ([134]) zwar jeweils eines der sieben in Randnummer 60 der Leitlinien von 2014 aufgeführten Kriterien umfassen, dass von diesen Vergleichskriterien aber nur eines oder zwei der sieben Kriterien dem Flughafen La Rochelle entsprechen. Darüber hinaus bieten nur die Flughäfen Grenoble (GNB) und Maastricht (MST) einen Referenzwert, der sich auf den Betrieb des Flughafens La Rochelle anwenden lässt, nämlich die Zahl der Fluggäste und der Umfang der Tätigkeit von Ryanair auf diesen Flughäfen. Die anderen untersuchten Flughäfen wurden auf der Grundlage von Kriterien ausgewählt (z. B. Eigentumsverhältnis, Vorhandensein öffentlicher Mittel, BIP der Region oder Anteil der Billigfluggesellschaften), die aufgrund ihres zu geringen Bezugs zur Ermittlung der Kosten und Einnahmen der einzelnen Flughäfen allein nicht ausreichen, um als Grundlage für die Höhe der Flughafenentgelte und der Marketingdienstleistungen zu dienen, die für die Vergleichsmethode herangezogen werden. Daher stellt die Kommission die Repräsentativität der ausgewählten Stichprobe von Vergleichsflughäfen infrage.

— Zweitens zeigen die von Oxera vorgelegten Zahlen, dass die von Ryanair auf den verschiedenen Vergleichsflughäfen gezahlten Nettoentgelte erheblich voneinander abweichen. In seiner Studie berechnete Oxera die Höhe der von Ryanair an diese fünf Flughäfen gezahlten Flughafenentgelte abzüglich aller an AMS und Ryanair gezahlten Marketingbeiträge (d. h., in der Studie werden die von Ryanair gezahlten Flughafenentgelte nach Abzug seiner Marketingeinnahmen verglichen). Diese Zahlen lassen jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den Vergleichsgrößen erkennen.

— Durchschnittliche Nettoentgelte pro Rotation. Die von Ryanair an La Rochelle gezahlten durchschnittlichen Nettoentgelte pro Rotation belaufen sich auf [100; 150] % der von Ryanair bei den fünf Vergleichsgrößen gezahlten Nettoentgelte. Die Streuung der Werte zeigt jedoch, dass es keine homogene Gruppe vergleichbarer Flughäfen gibt. Somit schwanken die durchschnittlichen Nettoentgelte, die Ryanair an La Rochelle zahlt, je nach Jahr zwischen [-50; 0] % und [150; 200] % der von Ryanair an die von Oxera untersuchten Flughäfen

([131]) Von Oxera durchgeführte Studie vom 8.10.2012, „Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport".

([132]) Ergänzung vom 10.4.2015 zur von Oxera durchgeführten Studie vom 1.6.2012, „Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport".

([133]) Englischer Originalwortlaut: „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". Oxera-Analyse vom 10.4.2015, S. 3.

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

durchschnittlich gezahlten Nettoentgelte. Diese Streuung zeigt deutlich, dass die verwendete Stichprobe nicht homogen und repräsentativ ist. Ähnlich ist es bei der Höhe der von Ryanair gezahlten Nettoentgelte für einen bestimmten Flughafen, die sehr unterschiedlich sein und sich innerhalb eines Jahres verdreifachen kann, was ein weiterer Beweis dafür ist, dass ein Vergleich der Nettoflughafenentgelte weder möglich noch angemessen ist.

— Durchschnittliche Nettoentgelte pro Fluggast. Wie bei den Nettoentgelten pro Rotation zeigt die Streuung der Werte, dass die Flughafenstichprobe von Oxera keinen stabilen oder vernünftigen Vergleich ermöglicht. Je nach Jahr schwanken die durchschnittlichen Nettoentgelte, die Ryanair an La Rochelle zahlt, zwischen [-50; 0] % und [150; 200] % des durchschnittlichen Nettoentgelts, das Ryanair an die von Oxera ausgewählten Flughäfen zahlt, und die von Ryanair an jedem Flughafen gezahlten Nettoentgelte je Fluggast können je nach Jahr um bis zum Dreifachen des Betrags variieren.

(493) Es ist bezeichnend, dass weder Ryanair noch Oxera versucht haben, für eine Flughafenstichprobe, die mit La Rochelle vergleichbar ist, einen Marktpreis zu ermitteln, der dem Nettopreis der Flughafenentgelte (Flughafenentgelte abzüglich Marketingunterstützung) entsprach. Wenn sich ein Marktpreis durch einen solchen Vergleich ermitteln ließe, hätte Ryanairs Erfahrung mit zahlreichen europäischen Flughäfen dies sicherlich ermöglicht.

(494) Selbst wenn anhand einer angemessenen vergleichenden Analyse nachgewiesen werden könnte, dass die fraglichen „Preise" der einzelnen hier geprüften Transaktionen den anhand der Stichprobe aus Vergleichsgeschäften ermittelten „Marktpreisen" entsprechen oder darüber liegen, könnte die Kommission daraus nicht den Schluss ziehen, dass diese Transaktionen mit dem Marktpreis vereinbar sind, wenn sich herausstellt, dass der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt ihres Abschlusses möglicherweise damit gerechnet hat, dass sie höhere inkrementelle Kosten als Einnahmen bewirken. Denn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter hat kein Interesse daran, Waren oder Dienstleistungen zum „Marktpreis" anzubieten, wenn ein solches Verhalten zu einem inkrementellen Verlust führt. ([135])

(495) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass auf den vorliegenden Fall der in den Leitlinien von 2014 allgemein empfohlene Ansatz für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, d. h. die Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität, auf die Geschäftsbeziehungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften angewandt werden muss. Dieser Ansatz liegt darin begründet, dass ein Flughafenbetreiber ein objektives Interesse daran haben kann, ein Geschäft mit einer Fluggesellschaft abzuschließen, wenn er in angemessener Weise erwarten kann, dass sich dadurch im Vergleich zu einer kontrafaktischen Situation, in der dieses Geschäft nicht geschlossen würde ([136]), seine Gewinne erhöhen (oder seine Verluste verringern), und dies unabhängig von jedem Vergleich mit den Konditionen, die anderen Fluggesellschaften angeboten werden, oder mit den Konditionen, die von anderen Flughafenbetreibern angeboten werden.

3) Mögliche Vorteile, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter bei der Unterzeichnung der Verträge über Marketingdienstleistungen mit Fluggesellschaften hätte berücksichtigen können

(496) Aus alledem ergibt sich, dass für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten das Verhalten der IHK im Hinblick auf das Verhalten eines hypothetischen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, der den Flughafen La Rochelle an deren Stelle betreibt, zu beurteilen ist. Die in Rede stehenden Verträge über Marketingdienstleistungen sind gemeinsam mit den entsprechenden Verträgen über Flughafendienstleistungen zu prüfen, wenn sie ein einziges Geschäft bilden (siehe Erwägungsgrund 464 für die Bewertungskriterien). ([137]) Darüber hinaus werden, wie in Erwägungsgrund 481 dargelegt, einige Verträge über Marketingdienstleistungen, auch wenn sie nicht Teil eines einzigen Geschäfts mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen waren, dennoch unter Berücksichtigung der Einnahmen bewertet, die mit dem geltenden Vertrag über Flughafendienstleistungen erzielt wurden, um die Rentabilität des betreffenden Vertrags über Marketingdienstleistungen zu messen.

(497) Bei der Prüfung jedes dieser in Tabelle 14 aufgelisteten Geschäfte müssen die Vorteile bestimmt werden, die dieser hypothetische marktwirtschaftlich handelnde und sich von Rentabilitätsaussichten leiten lassende Wirtschaftsbeteiligte von den Marketingdienstleistungen hätte erwarten können. Die allgemeinen Auswirkungen derartiger Dienstleistungen auf den Fremdenverkehr und die Wirtschaftstätigkeit der Region als solche bleiben dabei unberücksichtigt. Es zählen nur die Auswirkungen dieser Dienstleistungen auf die Rentabilität des Flughafens, denn nur sie hätte der hypothetische marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte betrachtet. ([138])

([135]) Urteil in der Rechtssache Ryanair DAC/Kommission, T-165/15 (vgl. Fußnote 53), Rn. 176 bis 178.

([136]) Mit anderen Worten, wenn die von diesem Geschäft erwartete inkrementelle Rentabilität positiv ist.

([137]) Ein bestimmter Vertrag über Marketingdienstleistungen muss gemeinsam mit dem zugehörigen Vertrag über Flughafendienstleistungen als ein einziges Geschäft geprüft werden. Somit liegen so viele verschiedene Geschäfte vor, wie es „Paare" von Verträgen über Marketingdienstleistungen und Verträgen über Flughafendienstleistungen gibt.

([138]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe (siehe Fußnote 71), Rn. 77.

(498) Die Auswirkungen der Marketingdienstleistungen sind zwar nicht nachgewiesen worden, doch ist nicht ausgeschlossen, dass durch sie das Fluggastaufkommen auf den unter die Verträge über Marketingdienstleistungen und die zugehörigen Verträge über Flughafendienstleistungen fallenden Flugstrecken leicht erhöht werden konnte, da sie diese Strecken bewerben sollten. Ryanair hat jedoch angegeben, dass das Bestehen eines Vertrags über Marketingdienstleistungen nur sehr geringe Auswirkungen auf den Auslastungsgrad seiner Flugzeuge hatte, da die Maßnahmen des Ertragsmanagements (Preis- und Kapazitätssteuerung) angepasst wurden, um die Auslastungsziele zu erreichen. ([139]) Die Auswirkungen der Verträge über Marketingdienstleistungen auf den Anstieg der Fluggastzahlen wurden daher von Ryanair nicht bestätigt. Die wichtigsten Auswirkungen der Verträge über Marketingdienstleistungen bestanden somit darin, Ryanair dazu zu bewegen, Flüge zum Flughafen La Rochelle zu betreiben.

(499) Bestimmt werden muss, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen La Rochelle anstelle der IHK betreibt, über den positiven Effekt auf die Einrichtung, Aufrechterhaltung und Inanspruchnahme der im Vertrag über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Strecken während der in den Marketing- und Flughafendienstleistungsverträgen vorgesehenen Betriebsdauer dieser Verbindungen hinaus in angemessener Weise weitere Vorteile hätte erwarten und quantifizieren können.

(500) Ryanair unterstützte diese Hypothese in seiner Studie vom 17. Januar 2014. Die Studie beruht auf dem Grundgedanken, dass Marketingdienstleistungen, die von einem Flughafenbetreiber wie der IHK eingekauft werden, das Markenzeichen des Flughafens verbessern und demzufolge die Zahl der diesen Flughafen nutzenden Passagiere – über die im Marketing- und Flughafendienstleistungsvertrag genannten Flugverbindungen und über die in diesen Verträgen vorgesehene Betriebsdauer hinaus – stetig steigern. Nach Auffassung von Ryanair geht aus dieser Studie insbesondere hervor, dass sich diese Marketingleistungen nachhaltig positiv auf die Inanspruchnahme des Flughafens auswirken können, sogar nach Ablauf des einschlägigen Vertrags.

(501) Zunächst ist festzustellen, dass diese Unterlagen keinerlei Informationen enthalten, die darauf schließen lassen, dass die IHK beim Abschluss der hier geprüften Verträge über Marketingdienstleistungen jemals mögliche positive Wirkungen der Marketingdienstleistungsverträge in Betracht gezogen oder gar quantifiziert hätte, die über die betroffenen Flugverbindungen dieser Verträge oder die erwartete Betriebszeit der betroffenen Verbindungen hinausgegangen wären. Im Übrigen haben weder Frankreich noch die IHK eine Methode vorgeschlagen, die es ermöglichen würde, den Wert zu schätzen, den ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen La Rochelle anstelle der IHK betreibt, diesen Wirkungen bei der Bewertung des Für und Wider der Verträge über Marketingdienstleistungen und über Flughafendienstleistungen beigemessen hätte. Schließlich richteten sich die von Ryanair/AMS erworbenen Marketingdienstleistungen in erster Linie an Personen, die die in den Verträgen über Marketingdienstleistungen genannten Flugstrecken nutzen könnten.

(502) Diese für die mit Ryanair und AMS geschlossenen Verträge getroffene Schlussfolgerung gilt aus ebendenselben Gründen auch für den Vertrag über Flughafendienstleistungen und über Marketingdienstleistungen mit Jet2.

(503) Im Übrigen ist auch die Dauerhaftigkeit dieser Wirkungen sehr ungewiss. Vorstellbar ist, dass die Werbung für La Rochelle und seine Region auf der Website von Ryanair für Personen, die diese Website besuchen, beim Zugriff auf Werbung oder kurz danach einen Anreiz dafür darstellen kann, Ryanair-Tickets nach La Rochelle zu kaufen. Unwahrscheinlich ist dagegen, dass die Erinnerung an diese Werbung, die beim Aufrufen der Website von Ryanair angezeigt wurde, lange anhält und auch nach mehreren Wochen noch den Flugticketkauf beeinflusst. Eine Werbekampagne kann dann eine dauerhafte Wirkung haben, wenn die Werbemaßnahmen eine oder mehrere Werbemedien beinhalten, denen der Verbraucher regelmäßig über einen festgelegten Zeitraum ausgesetzt ist. Eine Werbekampagne über große Fernseh- oder Radiosender, eine Reihe von Websites und/oder eine Reihe von Plakattafeln im Freien oder an öffentlichen Orten kann beispielsweise eine solche dauerhafte Wirkung haben, wenn die Verbraucher regelmäßig Zugang zu diesen Medien haben. Werbung, die nur auf bestimmte Seiten der Website von Ryanair beschränkt ist, kann dagegen kaum wesentlich über die Dauer der Werbekampagne hinaus wirken. Aller Wahrscheinlichkeit nach besuchen die meisten Menschen die Website von Ryanair nicht so häufig, dass eine Werbung auf dieser Website für eine Region nachhaltig in Erinnerung bleibt.

(504) Frankreich und die IHK haben im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens keine Informationen vorgelegt, die diese Feststellung entkräften würden. Diese Feststellung wird auch durch die beiden folgenden Aspekte untermauert.

([139]) Stellungnahmen insbesondere vom 15.12.2009, 13.6.2014 und 29.3.2019.

(505) Erstens bezogen sich einige der in den mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträgen genannten Marketingtätigkeiten in erster Linie auf die Startseite der Website von Ryanair. Diese Dienstleistungen bestanden lediglich aus der Anzeige eines Links zu einer von der IHK benannten Website für einen oft begrenzten oder sehr kurzen Zeitraum:

— keine Anzeigedauer für die in den Verträgen A und B genannten Links,

— Anzeige des gesponserten Links für 56 Tage im Jahr für drei Jahre gemäß dem Vertrag C,

— Anzeige des gesponserten Links für 212 Tage im Jahr für drei Jahre gemäß dem Vertrag D, für 2007 wird die Anzeigedauer jedoch gemäß dem Vertrag E (der Zusatzvereinbarung zu Vertrag D) auf 45 Tage verkürzt,

— Anzeige des gesponserten Links auf der Website von Ryanair für das Vereinigte Königreich für 22 Tage im Jahr für drei Jahre im Rahmen des Vertrags G,

— Anzeige des gesponserten Links auf der Website von Ryanair für die Niederlande/Belgien für 95 Tage im ersten Jahr und 160 Tage im zweiten und dritten Jahr im Rahmen des Vertrags H,

— Anzeige des gesponserten Links auf der irischen Website von Ryanair für 200 Tage im Jahr für drei Jahre gemäß dem Vertrag I,

— Anzeige des gesponserten Links auf der belgischen Website von Ryanair für 10 Tage im Jahr für drei Jahre im Rahmen des Vertrags J,

— Anzeige des gesponserten Links für 90 Tage auf der irischen, norwegischen und niederländischen Website von Ryanair und für 50 Tage im Jahr auf Ryanairs Website für das Vereinigte Königreich für drei Jahre im Rahmen des Vertrags K,

— Anzeige des gesponserten Links auf der irischen Website von Ryanair für 70 Tage im Rahmen des Vertrags L,

— Anzeige des gesponserten Links auf der portugiesischen Website von Ryanair für 365 Tage im Zeitraum von zwei Jahren im Rahmen des Vertrags M,

— Anzeige des gesponserten Links auf der norwegischen Website von Ryanair für sechs Wochen (ungefähr 42 Tage) im ersten Jahr und vier Wochen (d. h. 24 Tage) im zweiten und dritten Jahr gemäß dem Vertrag N.

(506) Sowohl die Art dieser Werbemaßnahmen (ein einfacher Link mit begrenztem Werbewert), ihre Kürze und auch die Unregelmäßigkeit, mit der sie während des in Rede stehenden Zeitraums geschaltet wurden (da nur die Strecke Porto kontinuierlich für zwei Jahre beworben wurde), können das zeitliche Nachwirken dieser Werbemaßnahmen nach ihrer Beendigung stark begrenzt haben, zumal sie auf die Website von Ryanair beschränkt waren und nicht auf anderen Medien angezeigt wurden. Mit anderen Worten ist es unwahrscheinlich, dass diese Werbemaßnahmen den Personen, die ihnen ausgesetzt waren, lange im Gedächtnis geblieben sind und ein nachhaltiges Interesse an La Rochelle und seiner Region geweckt haben.

(507) Zweitens betrafen die übrigen in den Verträgen mit Ryanair/AMS vorgesehenen Marketingmaßnahmen nur die den Zielort La Rochelle betreffenden Seiten der Website von Ryanair. Diese Form von Werbemaßnahmen richtet sich im Allgemeinen nur an eine per definitionem begrenzte Zielgruppe, ohne dass diese der Werbung häufig ausgesetzt wird. Im Übrigen wird die Seite des Zielorts La Rochelle der Website von Ryanair wahrscheinlich seltener besucht als die Startseite der Website, da sie einem bestimmten Ziel von Ryanair und nicht der Flugtätigkeit insgesamt gewidmet ist. Angesichts der geringen Wahrscheinlichkeit häufiger Besuche auf der den Zielort La Rochelle betreffenden Seite der Website von Ryanair ist es daher unwahrscheinlich, dass die Sehenswürdigkeiten von La Rochelle und seiner Region durch die auf dieser Seite angezeigten Werbemaßnahmen den Menschen mit Zugang dazu lange im Gedächtnis bleiben werden. Zudem wird die La Rochelle betreffende Seite auf der Website von Ryanair sehr wahrscheinlich in den meisten Fällen aufgerufen, wenn ein potenzielles Interesse an diesem Zielort und den diesbezüglichen Flügen von Ryanair besteht. Die Werbung auf dieser Seite ist daher kaum geeignet, bei Personen, die La Rochelle nicht kennen oder nicht daran interessiert waren, ein neues Interesse an diesem Reiseziel zu wecken.

(508) Diesbezüglich ist es bezeichnend, dass die von Ryanair vorgelegten Verträge über Marketingdienstleistungen, die zwischen nicht an den Flughafen gebundenen Privatunternehmen (Autovermietung, lokale touristische Aktivitäten) und AMS geschlossen wurden, ihren Marketingwert aus der Möglichkeit schöpfen, touristische Produkte oder Dienstleistungen an die Passagiere zu verkaufen, die mit Ryanair reisen werden. Bei potenziellen Reisenden wird davon ausgegangen, dass sie nach ihrem Besuch auf der Website von Ryanair (Kauf von Flugtickets, Abfrage verfügbarer Flüge usw.) möglicherweise zu einem klar definierten Zielflughafen reisen werden, und sie sind deshalb die Zielgruppe von Marketinginformationen, die sie veranlassen, ein Produkt oder eine Dienstleistung an ihrem Zielflughafen zu kaufen. Der Wert der Marketingdienstleistungen von Ryanair beruht somit auf der Fähigkeit, Kunden von Ryanair anzusprechen, die bereits ihren Zielflughafen ausgewählt haben oder deren Nutzung der Website von Ryanair darauf hinweist, dass sie wohl einen bestimmten Zielflughafen auswählen werden, und soll

diese Kunden veranlassen, eine touristische Dienstleistung am Zielort zu kaufen. In diesem Zusammenhang schließt die Kommission nicht aus, dass das von AMS auf der Website von Ryanair angebotene Marketing einen Wert für gewisse dritte Unternehmen hat, die daran interessiert sind, Dienstleistungen oder Waren an die Kunden von Ryanair zu verkaufen, wie ein Mietwagenunternehmen oder ein regionaler Anbieter von Wanderausflügen. Dies gilt jedoch nicht für den Betreiber eines Flughafens, der die Zahl der Fluggäste, die den Flughafen nutzen, dauerhaft erhöhen möchte. Wie in Erwägungsgrund 501 erläutert, haben Personen, die die La Rochelle betreffende Seite der Website von Ryanair aufrufen, höchstwahrscheinlich bereits ein potenzielles Interesse an diesem Zielort bzw. daran, dass Ryanair Flüge dorthin anbietet. Für die IHK ist die Wirkung der Marketingmaßnahmen auf den den Zielort La Rochelle betreffenden Seiten der Website von Ryanair im Hinblick auf die Anziehung von Fluggästen somit sehr gering oder gar nicht vorhanden.

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

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

(511) Der Ryanair-Studie vom 17. Januar 2014 zufolge sind beispielsweise „zukünftige inkrementelle Gewinne über das vorgesehene Ende des Vertrags über Flughafendienstleistungen hinaus von ihrem Wesen her ungewiss“ ([140]). Im Übrigen werden in dieser Studie zwei Methoden zur Ex-ante-Bewertung der positiven Wirkung der Verträge über Marketingdienstleistungen vorgeschlagen, und zwar ein „Cashflow“-Ansatz und ein „Kapitalwertansatz“.

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

(513) In der Studie werden jedoch die umfassenden Probleme deutlich, die der Kapitalwertansatz aufwirft, was die Unzuverlässigkeit der Ergebnisse einer solchen Methode zeigt, und es wird der auf dem Cashflow beruhende Ansatz bevorzugt. In der Studie heißt es insbesondere: „Der Kapitalwertansatz dürfte nur den Anteil der Marketingausgaben berücksichtigen, der den immateriellen Vermögensgegenständen eines Flughafens zuzuweisen ist. Es kann allerdings schwierig sein, den Anteil der Marketingausgaben, der zukünftige Einnahmen für den Flughafen generieren kann (d. h. eine Investition in die immateriellen Vermögensgegenstände des Flughafens), im Verhältnis zu denen, die aktuelle Einnahmen für den Flughafen generieren, zu ermitteln.“ ([141]) Weiterhin wird betont: „Zur Umsetzung des Kapitalwertansatzes ist es erforderlich, die mittlere Dauer zu schätzen, während der ein Flughafen in der Lage wäre, einen Kunden aufgrund der Marketingkampagne von AMS zu halten. In der Praxis wäre es mangels ausreichender Daten sehr schwierig, die mittlere Dauer der Kundenhaltung nach einer Kampagne von AMS zu schätzen.“ ([142])

(514) In der Ryanair-Studie vom 31. Januar 2014 wird dagegen eine praktische Anwendung des Cashflow-Ansatzes vorgeschlagen. Nach diesem Ansatz nehmen die Gewinne aus den Verträgen über Marketingdienstleistungen und Flughafendienstleistungen, die über den Ablauf des Vertrags über Marketingdienstleistungen hinausgehen, die Form eines „Endwerts“ an, der für den Zeitpunkt des Vertragsablaufs berechnet wird. Dieser Endwert basiert auf den inkrementellen Gewinnen, die im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen von den

([140]) Englischer Originalwortlaut: „future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain“.

([141]) Englischer Originalwortlaut: „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]) Englischer Originalwortlaut: „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“.

Flughafendienstleistungs- und Marketingdienstleistungsverträgen erwartet werden. Diese Methode besteht darin, von dem inkrementellen Gewinn auszugehen, der im letzten Geltungsjahr des Vertrags über Flughafendienstleistungen erwartet wird, und ihn mit einer Dauer gleich der Laufzeit des Vertrags über Flughafendienstleistungen in die Zukunft zu projizieren, wobei er in Abhängigkeit von der Wachstumsrate des Flugverkehrs in Europa und von einem Wahrscheinlichkeitsfaktor, der das Vermögen des Vertrags über Flughafendienstleistungen und des Vertrags über Marketingdienstleistungen widerspiegeln soll, nach Ablauf dieser Verträge weiter zu den Gewinnen des Flughafens beizutragen, korrigiert wird. Dieses Vermögen, nachhaltige Gewinne zu bewirken, ergibt sich gemäß der Studie vom 31. Januar 2014 aus mehreren Faktoren, zu denen „… ein höherer Bekanntheitsgrad und eine stärkere Marke sowie Netzwerkexternalitäten und wiederkehrende Fluggäste“ ([143]) zählen sollen, ohne dass näher darauf eingegangen wird. Darüber hinaus berücksichtigt diese Methode einen Abzinsungssatz, der die Kapitalkosten widerspiegelt.

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

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

(517) Ein nach der von Ryanair vorgeschlagenen Methode berechneter „Endwert“ würde daher von einem umsichtigen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten bei der Bewertung, ob ein Vertragsabschluss vorteilhaft ist, kaum berücksichtigt werden.

(518) Die Studie vom 31. Januar 2014 zeigt daher, dass ein „Cashflow“-Ansatz ebenso wie der „Kapitalwertansatz“ nur zu sehr unsicheren und unzuverlässigen Ergebnissen führen würde.

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

(520) Wie bereits angegeben, zielen zudem die Marketingdienstleistungen ganz offensichtlich auf Personen ab, die die im Vertrag über Marketingdienstleistungen genannten Flugverbindungen potenziell nutzen. Werden diese Flugverbindungen nach Ablauf des Vertrags über Flughafendienstleistungen nicht mehr angeboten, ist es unwahrscheinlich, dass sich die Marketingdienstleistungen nach Vertragsablauf weiterhin positiv auf die Nutzung des Flughafens auswirken. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Fluggesellschaft eine Strecke über die Laufzeit hinaus, zu der sie sich im Vertrag über Flughafendienstleistungen verpflichtet hat, weiter betreiben möchte, ist nun aber für einen Flughafenbetreiber kaum kalkulierbar. Insbesondere Billigfluggesellschaften haben gezeigt, dass sie das Einrichten und Stilllegen von Strecken sehr dynamisch handhaben. Einem für Airports Council International Europe (ACI Europe) erstellten Bericht von Oxera zufolge wurden 2011 zwischen 15 % und 20 % der von europäischen Flughäfen bedienten Strecken mit weniger als 5 Millionen Fluggästen eingestellt. ([144]) Beim Abschluss eines Geschäfts wie denen, die im förmlichen Prüfverfahren untersucht werden, würde ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter daher nicht darauf setzen, dass die Fluggesellschaft den Betrieb der betroffenen Strecke bei Ablauf des Vertrags verlängern möchte.

([143]) Englischer Originalwortlaut: „including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger“.

([144]) Studie von Oxera vom 15.9.2017, „The ongoing development of airport competition in Europe“, Grafik 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.pdf.

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

(522) In der Ryanair-Studie vom 31. Januar 2014 wird dieses Szenario ganz kurz angesprochen, wobei lediglich in einer Fußnote ohne Kommentare oder Begründungen angegeben wird: „ein Endwert kann nicht berechnet werden, wenn die inkrementellen Gewinne nach Abzug der Zahlungen an AMS im letzten Jahr der betreffenden Vertragslaufzeit negativ sind." ([145]) Wie nun aber im Folgenden in den Erwägungsgründen 580 bis 642 gezeigt wird, bewirken alle vom vorliegenden Fall betroffenen Verträge voraussichtliche inkrementelle Ergebnisse, die bezogen auf den Kapitalwert in jedem Jahr und nicht nur insgesamt negativ sind. Bei diesen Verträgen wäre somit ein nach der von Ryanair vorgeschlagenen Methode berechneter „Endwert" gleich null oder sogar negativ. Die Berücksichtigung eines solchen Endwerts würde demnach die Schlussfolgerung, dass die einzelnen Verträge einen wirtschaftlichen Vorteil beinhalten, nicht infrage stellen.

(523) Schließlich hat Ryanair in einer dritten Studie vom 26. September 2014 bekräftigt, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen während ihrer Laufzeit für inkrementelle Gewinne und nach ihrem Auslaufen für einen Endwert sorgen würden. Ryanair zufolge erhöhe die Unterzeichnung eines ersten Vertrags mit Ryanair daher die Möglichkeit, dass nach dessen Ablauf ein neuer Vertrag mit Ryanair oder anderen Fluggesellschaften geschlossen wird. Zudem liege der Endwert der Verträge über Marketingdienstleistungen in einem erhöhten Zulauf zum Flughafen nach Ablauf der Verträge, da das Ansehen des Flughafens gestiegen sei. Ryanair schlägt zwar eine Methode zur empirischen Prüfung seiner Hypothesen vor, kann diese jedoch in Ermangelung der erforderlichen Daten nicht anwenden. Letztlich werden in dem Bericht bei der Analyse nicht die möglichen Netzwerkexternalitäten berücksichtigt.

(524) Abschließend geht aus den vorstehenden Ausführungen hervor, dass der einzige greifbare Gewinn, den ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter von einem Vertrag über Marketingdienstleistungen erwarten würde und bei der Bewertung des Interesses, einen solchen Vertrag zusammen mit einem Vertrag über Flughafendienstleistungen abzuschließen, quantifiziert berücksichtigen würde, aus folgenden zwei Faktoren bestünde: i) der Aussicht, dass Fluggesellschaften Flüge am Flughafen La Rochelle im Einklang mit den Verträgen über Flughafendienstleistungen durchführen, zu deren Abschluss sie durch die Verträge über Marketingdienstleistungen veranlasst wurden, und ii) einem möglichen geringfügigen positiven Effekt der Marketingdienstleistungen auf die Zahl der Passagiere, die die unter die betreffenden Verträge fallenden Flugverbindungen nutzen (leichte Ankurbelung des Fluggastaufkommens auf den unter die Verträge über Marketingdienstleistungen und die entsprechenden Verträge über Flughafendienstleistungen fallenden Strecken). Die übrigen etwaigen Gewinne wären zu ungewiss, als dass sie als quantifiziert betrachtet werden könnten, und nichts lässt darauf schließen, dass sie von der IHK berücksichtigt wurden.

4) Welchen Zeitrahmen hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter für die Bewertung der Vorteile der Unterzeichnung eines Vertrags über Flughafendienstleistungen und/oder eines Vertrags über Marketingdienstleistungen gewählt?

(525) Bei der Bewertung der Vorzüge, einen Vertrag über Flughafendienstleistungen und/oder einen Vertrag über Marketingdienstleistungen zu schließen, hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter als Zeithorizont für seine Bewertung die Gültigkeitsdauer der in Rede stehenden Verträge gewählt. Anders ausgedrückt: Er hätte die inkrementellen Kosten und Einnahmen für die Laufzeit der Verträge bewertet.

([145]) Studie vom 31. Januar 2014, Fußnote 17. Englischer Originalwortlaut: „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) Es scheint keinen Grund zu geben, einen längeren Zeitraum zu wählen. Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses hätte ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter nicht auf eine Verlängerung der auslaufenden Verträge gesetzt, da, wie in Erwägungsgrund 520 erläutert, Billigfluggesellschaften wie Ryanair und Jet2 sehr dynamisch agieren, was sowohl das Einrichten und Einstellen von Flugverbindungen als auch das Erhöhen oder Verringern der Flugfrequenzen betrifft.

(527) Außer bei einigen wenigen Verträgen fällt darüber hinaus das Datum der tatsächlichen Aufnahme der im Vertrag genannten Tätigkeiten nicht mit dem Datum des Vertragsschlusses zusammen. Somit wurde in Fällen, in denen das Datum der Unterzeichnung vor dem Datum der tatsächlichen Aufnahme der Tätigkeiten lag, das Datum der tatsächlichen Aufnahme der Tätigkeiten und nicht das Datum der Unterzeichnung als Ausgangspunkt herangezogen. ([146])

(528) In Fällen, in denen Ryanair bestimmte Strecken nicht während der gesamten Laufzeit des Vertrags betrieben hat, stützt sich die Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die planmäßige Laufzeit des Vertrags, weil eine vorzeitige Beendigung der Verträge bei ihrem Abschluss weder bekannt noch vorhersehbar war. Ein Flughafenbetreiber hätte seine Prognosen zum Fluggastaufkommen auf die Verpflichtungen gestützt, die Ryanair bei Unterzeichnung des Vertrags eingegangen war und an die das Unternehmen gebunden war.

(529) Im Folgenden wird die Kommission die mit den einzelnen Fluggesellschaften geschlossenen Verträge in Bezug auf die Annahmen für das Fluggastaufkommen sowie die Einnahmen und inkrementellen Kosten untersuchen und anschließend das Ergebnis der Analyse dieser Verträge präsentieren.

5) Schlussfolgerung zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(530) Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die Kommission bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die betroffenen Maßnahmen jeden Vertrag über Marketingdienstleistungen gemeinsam mit dem zugehörigen Vertrag über Flughafendienstleistungen prüfen muss (ob Letzterer zu einer Vertragsgruppe gehört, wie sie in Tabelle 14 aufgeführt ist, oder ob der Vertrag zum Zeitpunkt des Abschlusses des Marketingvertrags lediglich in Kraft war ([147])) und bestimmen muss, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder und sich von Rentabilitätsaussichten leiten lassender Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen La Rochelle anstelle der IHK betreibt, diese Verträge geschlossen hätte. Dazu muss die inkrementelle Rentabilität der Verträge über ihre gesamte Laufzeit so bewertet werden, wie dies ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter zum Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung getan hätte, wobei Folgendes zu schätzen ist:

— das von diesen Verträgen erwartete zukünftige inkrementelle Fluggastaufkommen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Marketingdienstleistungen auf die Auslastung der unter die Verträge fallenden Strecken,

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

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

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

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

([146]) Siehe Tabelle 9.
([147]) Siehe Erwägungsgrund 496.

b) Methodische Überlegungen zur Rekonstruktion der Geschäftspläne

(533) Im Laufe des Verfahrens forderte die Kommission Frankreich auf, Schätzungen der Rentabilität, der Kosten und der inkrementellen Einnahmen in Verbindung mit den einzelnen, zwischen der IHK und Ryanair/AMS geschlossenen Verträgen zu übermitteln, die vor dem Abschluss dieser Verträge hätten angestellt werden können. Auf diese Aufforderung hin erklärte Frankreich, dass der Flughafen La Rochelle vor der Unterzeichnung der Marketingverträge keine Analyse durchgeführt habe; es legte daher eine im Nachhinein erstellte Rekonstruktion der Geschäftspläne zu den einzelnen in Tabelle 9 genannten Verträgen über Marketingdienstleistungen sowie eine Rekonstruktion des Geschäftsplans des mit Jet2 geschlossenen Vertrags (unter Berücksichtigung der relevanten Parameter der entsprechenden Verträge über Flughafendienstleistungen für die Analyse der mit diesen beiden Fluggesellschaften geschlossenen Verträge) vor. Mit dieser im Nachhinein erstellten Analyse soll jedoch die finanzielle Analyse wiedergegeben werden, die vor der Unterzeichnung der Verträge über Marketingdienstleistungen hätte durchgeführt werden müssen, wobei die dem Flughafen zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Daten berücksichtigt wurden.

1) Zur Rekonstruktion der Geschäftspläne verwendetes Muster

(534) Frankreich hat die Geschäftspläne im Nachhinein unter Verwendung eines „Basisszenarios“ rekonstruiert, in dem die Annahmen dargelegt wurden, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter nach vernünftigem Ermessen gemacht hätte. Die dabei berücksichtigten Annahmen betreffen Fluggastbewegungen, Auslastung, luftverkehrsbezogene und nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen je Fluggast, Betriebskosten je Fluggast, Marketingausgaben und Laufzeit der Verträge. Zur Berechnung des Kapitalwerts der einzelnen Verträge hat Frankreich einen Geschäftsplan rekonstruiert, in dem die folgenden Einnahmen- und Kostenpositionen aufgeführt sind:

Tabelle 15

Zur Rekonstruktion der Geschäftspläne verwendetes Muster

Vertrag [x]			
	Jahr N	Jahr N+1	usw.
Anzahl der Rotationen pro Jahr (a)	*Siehe Vertrag*		
Anzahl der Flugzeugsitze (b)	*Siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 2*		
Anzahl der angebotenen Sitzplätze (c)	*c=a*b*2*		
Durchschnittlicher Auslastungsgrad (d)	*Siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 2*		
Gesamtzahl der (ankommenden und abfliegenden) Fluggäste (e)	*e=c*d*		
Landeentgelt (f)	*F=a*Einheitspreis für das Entgelt, wie von der IHK angenommen oder im Vertrag über Flughafendienstleistungen enthalten*		
Abstellentgelt für Flugzeuge (g)	*0 (siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 3)*		
Befeuerungsentgelt (h)	*0 (siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 3)*		
Entgelt für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität (i)	*i=e*Einheitspreis für das Entgelt, wie von der IHK angenommen oder im Vertrag über Flughafendienstleistungen enthalten/2*		
Fluggastentgelt (j)	*j=e*Einheitspreis für das Entgelt, wie von der IHK angenommen oder im Vertrag über Flughafendienstleistungen enthalten/2*		
Bodenabfertigungsdienste (k)	*0*		
Summe luftverkehrsbezogene Einnahmen (l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen (m)	*m=e*inkrementelle Marge pro Einheit (siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 3)*		

Vertrag [x]			
	Jahr N	Jahr N+1	usw.
Gesamteinnahmen (n)	***n=l+m***		
Inkrementelle Kosten (o)	*o=e*inkrementelle Kosten pro Einheit (siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 4)*		
Marketingkosten (p)	*Siehe Marketingvertrag*		
Summe der Kosten (q)	***q=o+p***		
Inkrementeller Cashflow (r)	***r=n-q***		
Kapitalwert	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Dabei gilt:* — *v bezieht sich auf das Jahr des betreffenden Vertrags, v=0 entspricht dem Vertragsbeginn* — *u bezieht sich auf die Gesamtlaufzeit des Vertrags (in Jahren)* — r_v*ist der inkrementelle Cashflow (r) für das Jahr (v) des Vertrags* — *t ist der gewählte Abzinsungssatz* [1]		

[1] Frankreich hat für alle Verträge einen Abzinsungssatz von 6 % angewandt. Dieser Satz entspricht dem von Frankreich in ähnlichen Fällen, über die die Kommission bereits zu entscheiden hatte, vorgeschlagenen Abzinsungssatz (vgl. z. B. den Beschluss der Kommission zum Flughafen Pau, zitiert in Fußnote 12). Da andererseits die Rekonstruktion der Geschäftspläne durch die Kommission (im Basisszenario) zu jährlichen inkrementellen Zahlungsströmen führt, die alle im Bezugszeitraum negativ sind, ist der Kapitalwert der Verträge unabhängig vom zugrunde gelegten Abzinsungssatz zwangsläufig negativ.

(535) Während die Kommission die Annahmen Frankreichs in Bezug auf die Einnahmen pro Fluggast und die Laufzeit der Verträge im Allgemeinen für angemessen hält, sind andere Annahmen Frankreichs nicht immer angemessen oder realistisch. Erstens sind Frankreich in allen Rekonstruktionen methodische Fehler unterlaufen (z. B. die Unterschätzung der inkrementellen luftverkehrsbezogenen Betriebskosten und die Einbeziehung der Beiträge der Gebietskörperschaften zur Deckung der allgemeinen Marketingausgaben als inkrementelle Einnahmen). Zweitens weisen die Rekonstruktionen bestimmter Geschäftspläne, wie im Kapitel über die individuelle Prüfung der Verträge dargelegt wird, neben den in allen von Frankreich durchgeführten Rekonstruktionen vorhandenen methodischen Fehlern andere spezielle Methodikfehler auf.

(536) Infolgedessen hat die Kommission eine eigene Analyse vorgenommen und dabei in einem Basisszenario die inkrementellen Kosten und Einnahmen der einzelnen Vertragsgruppen unter Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ex ante so rekonstruiert, wie sie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter bewertet hätte.

(537) Außerdem unterzog die Kommission die Art und Weise, in der der Kapitalwert dieser Verträge berechnet wurde, einer Sensitivitätsanalyse, indem sie einige der Annahmen änderte. Zu diesem Zweck legte die Kommission bewusst Annahmen zugrunde, die per definitionem unrealistisch sind, da sie in ihrem Basisszenario nicht verwendet wurden (ein Szenario, das bereits einen für die Fluggesellschaft günstigen Ansatz umfasst). Die Wahrscheinlichkeit, dass diese Annahmen oder die dafür erforderlichen wesentlichen und sofortigen Änderungen bei der Verwaltung des Flughafens eintreten, ist sehr gering (siehe Erwägungsgründe 575 bis 578). Die Berechnung des Kapitalwerts, die sich aus der Änderung dieser Parameter (bei denen es auch statistisch mehr als unwahrscheinlich ist, dass sie gleichzeitig auftreten) ergibt, ist das „unvorsichtige Szenario“ (siehe Erwägungsgründe 574 bis 578). Jedenfalls wäre dieses Szenario für einen vernünftigen und umsichtigen Kapitalgeber offensichtlich unrealistisch, der gar nicht anders könnte, als es auszuschließen.

(538) Die zwischen Frankreich und der Kommission bestehenden Unterschiede in der Beurteilung (insbesondere die Annahmen für Betriebskosten und Marketingausgaben) führen zu erheblichen Unterschieden bei den Ergebnissen aus der Berechnung des Kapitalwerts der Vertragsgruppen. Die unterschiedlichen Annahmen beim Fluggastaufkommen haben erhebliche Auswirkungen auf bestimmte Verträge, während die Annahmen zum Auslastungsgrad nur begrenzte Auswirkungen auf das bei der Berechnung des Kapitalwerts der Verträge erzielte Ergebnis haben und damit nichts an der Schlussfolgerung der Kommission ändern, ob der Kapitalwert negativ oder positiv ist.

1) Inkrementelles Fluggastaufkommen und Anzahl der voraussichtlichen Rotationen (Verträge mit Ryanair und AMS)

(539) Die von der Kommission durchgeführte Analyse beruht auf dem inkrementellen Fluggastaufkommen (d. h. der zusätzlichen Anzahl der Passagiere), das ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen La Rochelle anstelle der IHK betreibt, beim Abschluss der Verträge hätte vorhersagen können. Beispielsweise geht es bei der Vertragsgruppe aus dem Jahr 2006 (Marketingverträge C und D und Verträge Nr. 2 und 3 über Flughafendienstleistungen) darum, die Zahl der Fluggäste zu bestimmen, mit der der Betreiber des Flughafens La Rochelle im Jahr 2006 auf der von Ryanair betriebenen Strecke La Rochelle-London Stansted über die Vertragslaufzeit hinweg hätte rechnen können.

(540) Die Prognose des inkrementellen Fluggastaufkommens wurde aufgrund der Anzahl der Flugverbindungen und Frequenzen, die in den Verträgen über Flughafendienstleistungen und Marketingdienstleistungen vorgesehen waren, und der daraus resultierenden Anzahl der jährlichen Rotationen ermittelt. Einige Verträge enthalten Ziele in Bezug auf die Anzahl der Rotationen, andere Verträge Ziele in Bezug auf die Fluggastzahlen, und es gibt auch Verträge, in denen keine Ziele genannt werden.

(541) Bei rückwirkenden Verträgen, die nach dem Datum ihrer Umsetzung unterzeichnet wurden (z. B. Vertrag A), wurde nur das nach der Unterzeichnung generierte Fluggastaufkommen berücksichtigt, da ein Fluggastaufkommen nicht vor Unterzeichnung durch den Vertrag generiert werden kann.

(542) Die Prognosen der Kommission hinsichtlich des Fluggastaufkommens liegen größtenteils unter denen, die von der IHK für die Rekonstruktion ihrer Ex-post-Geschäftspläne herangezogen wurden, insbesondere für bestimmte Marketingverträge, die ohne Ziele in Bezug auf die Fluggastzahlen geschlossen wurden. In einem Fall liegen die von der Kommission zugrunde gelegten Annahmen über denen, die vom Flughafen zugrunde gelegt wurden. Diese Korrekturen werden für jede Maßnahme (Vertrag oder Vertragsgruppe in Tabelle 14) ausführlich beschrieben.

(543) Die Kommission stellt allgemein fest, dass die Überschätzung des Fluggastaufkommens mit den folgenden analytischen Problemen zusammenhängt. Erstens legt Frankreich in seiner Rekonstruktion ein höheres Fluggastaufkommen zugrunde als in den Verträgen vorgesehen. Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter würde eine solche Höheransetzung nicht grundlos vornehmen (weitere Erläuterungen dazu wurden aber von Frankreich für keine der Verträge vorgelegt).

(544) Zweitens stützte sich Frankreich bei bestimmten rückwirkenden Verträgen (bei denen der Zeitpunkt des Vertragsbeginns vor dem Datum seiner Unterzeichnung liegt) auf das vor der Unterzeichnung des Vertrags bereits erreichte Fluggastaufkommen. Es ist zu bezweifeln, dass ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter Kosten für Marketingdienstleistungen im Zusammenhang mit bereits durchgeführten Flügen tragen würde. Stattdessen würde sich ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter auf das künftige Verkehrsaufkommen verlassen, das durch den Vertrag über Marketingdienstleistungen generiert wird. Schließlich stützt sich das Argument, dass ein umsichtiger Kapitalgeber die Geschäftsbeziehung über einen längeren Zeitraum als die strikte Vertragslaufzeit hätte berücksichtigen können, auf keinerlei wirtschaftliche Studie oder Nachweise, wie in den Erwägungsgründen 525 bis 529 dargelegt.

(545) Zudem berücksichtigte die Kommission die Kapazität der von Ryanair genutzten Flugzeuge, vor allem der Boeing 737-800 (189 Sitze) und in geringerem Maße der Boeing 737-300 (148 Sitze) oder BAe 146-300 (110 Sitze).

(546) Die Kommission ging dabei von einer Auslastung aus, die von Jahr zu Jahr variiert und dem Durchschnitt der beiden Vorjahre entspricht (mit einer durchschnittlichen Auslastung von 80 % für 2003 und 2004, wie von der IHK angewandt). Diese Annahme ist die glaubwürdigste, da sie dem Ansatz eines Flughafenbetreibers entspricht, der bei der Erstellung des Geschäftsplans die unmittelbar relevanten Informationen verwendet, die ihm zur Verfügung stehen. Durch diese Methode können die in den Zeiträumen, in denen die Marketingverträge in Kraft waren, beobachteten Auslastungsgrade der Zeit ab 2005 zugrunde gelegt und so etwaige positive Auswirkungen der Marketingdienstleistungen auf die Zahl der Fluggäste auf den Strecken verdeutlicht werden. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Auslastung der Flugzeuge von Ryanair, die auf dem Flughafen La Rochelle verkehrten, zwischen 2003 und 2013 von 81 % auf 70 % gesunken ist, während der Flughafen La Rochelle bei der Ausarbeitung seiner Geschäftspläne von deutlich optimistischeren Annahmen (zwischen 75 % und 85 %) ausging.

Tabelle 16

Auslastung der Flugzeuge

Jahr	Auslastung der Flugzeuge	Bekannter Durchschnittswert für die beiden Jahre vor dem Datum 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] Für die Jahre 2003 und 2004 sind die beiden Vorjahre nicht relevant (keine Ryanair-Flüge). Dabei wurde das 80 %-Szenario (Basisszenario Frankreichs) zugrunde gelegt.

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

1) Inkrementelle Einnahmen (mit Ryanair und AMS geschlossene Verträge)

(548) Die Kommission hat für jedes geprüfte Geschäft versucht, die inkrementellen Einnahmen, d. h. die durch dieses Geschäft bewirkten Einnahmen, so zu bestimmen, wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter sie prognostiziert hätte.

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

— *Luftverkehrsbezogene Einnahmen*

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

— das Landeentgelt, d. h. ein Betrag je Rotation,

— das Passagierentgelt, d. h. ein Betrag je Rotation,

— das für Bodenabfertigungsdienste gezahlte Entgelt, das in den einzelnen Verträgen über Flughafendienstleistungen die Form eines festen Betrags je Rotation annehmen kann,

— das Abstellentgelt, d. h. ein Betrag je Rotation,

— das Befeuerungsentgelt, d. h. ein Betrag, der auf der Grundlage der Anwendung der Verordnung für die Zivilluftfahrt (règlement d'aviation civile) bei Nachtbewegungen oder bei schlechter Sicht zu zahlen ist,

— das Entgelt für Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität.

(551) Beim Landeentgelt und beim Passagierentgelt, die von der IHK angewandt werden, handelt es sich um reglementierte Entgelte für den Zugang zu Flughafeninfrastrukturen, die für alle den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften nach einem Konsultationsprozess angewandt und veröffentlicht werden. Als voraussichtliche Einzelpreise für das Lande- und Passagierentgelt wählte die Kommission bei den einzelnen Verträgen über Flughafendienstleistungen die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltenden, veröffentlichten Preise, wobei sie eine Indexierung um 2 % pro Jahr einbezog, da in angemessener Weise vorhersehbar war, dass die reglementierten Entgelte zum Ausgleich der Inflation jährlich angehoben würden. Das System der reglementierten Flughafenentgelte sieht zwar keine automatische Indexierung vor, wohl aber die Möglichkeit für den Betreiber, die Entgelte im Laufe der Zeit nach einem Konzertierungsprozess anzupassen. Unter diesen Umständen vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter die Annahme aufgestellt hätte, dass diese Entgelte jedes Jahr an die Inflation angepasst werden, und dabei die Inflationsrate von 2 % berücksichtigt hätte, die der von der Europäischen Zentralbank „EZB" genannten Rate für die Eurozone entspricht. ([148])

(552) Die Entgelte für Bodenabfertigungsdienste sind dagegen nicht reglementiert, sondern werden bilateral ausgehandelt. Am Flughafen La Rochelle werden Bodenabfertigungsdienste von Atlantica erbracht. Folglich werden diese Dienstleistungen im Geschäftsplan des Flughafens nicht berücksichtigt, sondern nur die von Atlantica an den Flughafen La Rochelle gezahlten Mieten (unter „nicht luftverkehrsbezogener Gewinn") herangezogen.

(553) Das Abstellentgelt entspricht der Nutzung von Infrastruktur und Ausrüstung zum Abstellen der Flugzeuge mit Ausnahme der privaten Infrastruktur. Die Tarife hängen von der Abstelldauer und den Merkmalen des Flugzeugs ab. Die Geschäftspläne, die zur Bewertung der Rentabilität der mit Ryanair und Jet2 geschlossenen Verträge erstellt wurden, sehen jedoch keine Zahlung des Abstellentgelts vor, da theoretisch die Parkdauer weniger als zwei Stunden beträgt und die Fluggesellschaften dafür kein Entgelt entrichten müssen.

(554) Das Befeuerungsentgelt wird in dem vom Flughafen veröffentlichten Tarif für jede Flugzeugbewegung bei Nacht oder bei schlechter Sicht, wenn eine Befeuerung erforderlich ist, festgelegt. Die Geschäftspläne, die zur Bewertung der Rentabilität der mit Ryanair und Jet2 geschlossenen Verträge erstellt wurden, sehen jedoch kein Befeuerungsentgelt vor, da die Flüge tagsüber durchgeführt werden.

(555) Schließlich ist auch das Entgelt für Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen; das gilt für jeden abfliegenden Fluggast (0,50 EUR pro Fluggast ab Juni 2008).

(556) Zur Berechnung des Aufkommens aus den oben genannten Flughafenentgelten, das ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter von jedem Vertrag erwartet hätte, verwendete die Kommission die für jeden Vertrag bestimmten Prognosen für die Anzahl der Rotationen (für das Landeentgelt) und die Zahl der entsprechenden Fluggäste (für das Passagierentgelt und das Entgelt für Hilfeleistungen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität) und multiplizierte sie mit den oben genannten Einheitspreisen für die Entgelte.

— *Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen*

(557) Der Flughafen La Rochelle bewertete die inkrementellen nicht luftverkehrsbezogenen Margen in Bezug auf das Fluggastaufkommen. Diese Margen umfassen die Tätigkeiten von Parkplätzen, Restaurants und anderen am Flughafen befindlichen Unternehmen sowie die mit Kraftstoffverkäufen und Mieten verbundenen Margen. Dabei handelt es sich um Margen und nicht um Einnahmen, da die Inputkosten abgezogen werden. Daher müssen bei der Rekonstruktion der Geschäftspläne keine Kosten abgezogen werden, um die inkrementelle Marge des Flughafenbetreibers zu ermitteln.

(558) Die Kommission hält es im Allgemeinen für wahrscheinlich, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter die inkrementelle nicht luftverkehrsbezogene Marge beim Abschluss eines neuen Vertrags auf der Grundlage der inkrementellen nicht luftverkehrsbezogenen Margen des Vorjahres festgelegt hätte, die der besten verfügbaren Schätzung entsprechen. So entspricht es zumindest der vom Flughafen La Rochelle erstellten Bewertung. Im besonderen Fall des Flughafens La Rochelle berücksichtigt die Kommission jedoch die zwischen 2003 und 2013 getätigten Investitionen in den Bau von Parkplätzen, Restaurants und Einzelhandelsbetrieben. Würden nur die zum Zeitpunkt der Beurteilung der Rentabilität eines neuen Vertrags festgestellten früheren Margen

([148]) Ein Ziel der EZB besteht darin, Preisstabilität zu gewährleisten und die jährliche Inflation „auf mittlere Sicht unter, aber nahe 2 % zu halten". Siehe: http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

berücksichtigt, so würde dies bedeuten, dass bekannte Vorhaben zur Entwicklung von nicht luftverkehrsbezogenen Maßnahmen (z. B. im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme neuer Investitionen) nicht vorausschauend berücksichtigt würden und damit die Wachstumsaussichten für inkrementelle nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen zu stark eingeschränkt würden. Die Kommission hat daher die Geschäftspläne rekonstruiert, indem sie die Auffassung vertrat, dass zum Zeitpunkt der Unterzeichnung eines neuen Vertrags die zu berücksichtigende nicht luftverkehrsbezogene Marge je Fluggast der durchschnittlichen nicht luftverkehrsbezogenen Marge des Vorjahres entspricht, die mit einem „vorausschauenden" Berichtigungskoeffizienten multipliziert wird, der die erwarteten Aussichten durch die Neuinvestitionen (Parkplätze, Gewerbegebiete) widerspiegelt. Der Berichtigungskoeffizient variiert von Jahr zu Jahr je nach den vom Flughafen geplanten Projekten, und die prognostizierte nicht luftverkehrsbezogene Marge entspricht derjenigen, die der Flughafenbetreiber über mehrere Jahre (und nicht nur im Folgejahr) vernünftigerweise erwarten kann:

Tabelle 17

Durchschnittliche nicht luftverkehrsbezogene Marge

Jahr	Nicht luftverkehrsbezogene Marge Jahr n-1 (EUR je Fluggast)	„Vorausschauender" Berichtigungskoeffizient	„Vorausschauende" durchschnittliche nicht luftverkehrsbezogene Marge (von der Kommission angewandt)
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) Die in manchen Jahren angewandte Erhöhung des Berichtigungskoeffizienten bezieht sich auf die Einführung neuer nicht luftverkehrsbezogener Dienstleistungen in diesem Zeitraum (Parkplatz 2006, Restaurant 2008, Einzelhandelsbetriebe 2009). Da die IHK bei der Unterzeichnung neuer Verträge keine Bewertung der zu erwartenden nicht luftverkehrsbezogenen Margen vorgelegt hat, bietet dieser Ansatz eine Möglichkeit, die zu erwartenden Margen neuer nicht luftverkehrsbezogener Maßnahmen zu schätzen. Die von der Kommission angewandten inkrementellen nicht luftverkehrsbezogenen Margen je Fluggast sind im Durchschnitt um [15–20] % höher als die von der IHK angegebenen Margen, sodass die von der Kommission durchgeführten Rekonstruktionen die inkrementelle Rentabilität der zwischen dem Flughafen und Ryanair geschlossenen Vertragsgruppen maximieren. Die Kommission stellt fest, dass die durchschnittliche jährliche Margenkorrektur sogar höher ist als die von Oxera in der Studie vom 4. Dezember 2015 ([149]) vorgeschlagene Korrektur, wonach die Aufnahme des Flugbetriebs von Ryanair in einer Stichprobe von 29 Flughäfen zu einem realen Anstieg der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen pro abfliegendem Fluggast um etwa 12,0–13,7 % führt.

([149]) Studie von Oxera vom 4.12.2015, „The impact of Ryanair's operations on airports' non-onautical revenue".

(560) Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter die Indexierung dieser Marge im Laufe der Zeit für jedes Jahr, für das neue Vertragsgruppen gelten, prognostiziert hätte, um die Inflation zu berücksichtigen. Die Kommission wandte diesbezüglich einen Satz von 2 % pro Jahr an. ([150])

(561) Jedenfalls hat sich die Kommission dafür entschieden, die nicht luftverkehrsbezogenen höher anzusetzen als in den vom Flughafen La Rochelle verwendeten Annahmen, um den Entwicklungen in den Bereichen Parkplätze und Gastronomie und bei den gewerblichen Tätigkeiten im Zeitraum 2003-2013 Rechnung zu tragen.

1) Inkrementelle Kosten (mit Ryanair und AMS geschlossene Verträge)

(562) Die inkrementellen Kosten, mit denen ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter, der den Flughafen anstelle der IHK betreibt, ex ante bei jedem Geschäft (bestehend aus einem Vertrag über Flughafendienstleistungen und einem Vertrag über Marketingdienstleistungen) gerechnet hätte, lassen sich in die folgenden Kategorien einteilen:

— Kosten für den Einkauf von Marketingdienstleistungen,

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

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

(563) In Bezug auf die Kosten der Verträge über Marketingdienstleistungen stellt die Kommission fest, dass Frankreich fälschlicherweise die Beiträge der Gebietskörperschaften (Department Charente-Maritime und Gemeindeverband La Rochelle) zur Deckung der allgemeinen Marketingausgaben der IHK-Flughafen von den Marketingkosten ausgenommen hat.

(564) Wie in den Erwägungsgründen 294 bis 302 dargelegt, hätte Frankreich alle von der IHK-Flughafen an Ryanair gezahlten Beträge einbeziehen müssen, da die Beiträge der einzelnen Gebietskörperschaften eine Finanzierung der normalen Betriebskosten des Flughafens darstellten. So war es die IHK-Flughafen, die über die Haushaltsmittel zur Finanzierung der Marketingleistungen verfügte und das gesamte damit verbundene Managementrisiko trug.

(565) Im Übrigen ist für die Feststellung, ob die Verträge, die vom Flughafen La Rochelle mit Ryanair und Jet2 geschlossen wurden, zu einem Vorteil für diese Gesellschaften geführt haben, das Verhalten des Flughafens La Rochelle mit dem eines unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätigen Flughafenbetreibers zu vergleichen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter muss per definitionem seine eigenen Tätigkeiten finanzieren. Nach Randnummer 63 der Leitlinien von 2014 gilt außerdem: Damit eine Vereinbarung mit einer Fluggesellschaft als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehend betrachtet werden kann, „sollte [der Flughafen] … aufzeigen, dass er … in der Lage ist, die Kosten aus der Vereinbarung … zu decken".

(566) In den Leitlinien von 2014 heißt es ferner: „Bei der Beurteilung der Frage, ob eine von einem Flughafen mit einer Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Vereinbarung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht, sollten neben den Flughafenentgelten (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketingunterstützung oder Anreizsysteme) auch die durch die Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft voraussichtlich generierten Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten berücksichtigt werden" ([151]); zudem wird darauf hingewiesen, dass „öffentliche Zuschüsse, zum Beispiel direkt zwischen dem Staat und der Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Marketingvereinbarungen, mit denen ein Teil der normalen Kosten, die dem Flughafen im Zusammenhang mit der Flughafen-/Luftverkehrsgesellschaftsvereinbarung entstehen, ausgeglichen werden sollen, [ebenfalls berücksichtigt werden]" ([152]).

([150]) Aus demselben Grund wandte die Kommission eine Indexierung von 2 % auf Flughafenentgelte und inkrementelle Betriebskosten an.
([151]) Randnummer 64 der Leitlinien von 2014.
([152]) Leitlinien von 2014, Fußnote 62.

(567) Wenn öffentliche finanzielle Zuwendungen von den Marketingkosten in Geschäftsplänen ausgenommen werden könnten, würde das schließlich bedeuten, dass unrentable Projekte oder Geschäfte einfach durch die Gewährung eines ausreichenden öffentlichen Zuschusses mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten in Einklang gebracht werden könnten. Dieser Ansatz würde Artikel 107 AEUV seine praktische Wirksamkeit nehmen und dem Grundsatz zuwiderlaufen, dass bei der Prüfung hinsichtlich des Vorliegens einer staatlichen Beihilfe festzustellen ist, ob das Unternehmen „eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte" ([153]).

(568) Aus den oben genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass öffentliche Unterstützung, die für Marketingausgaben vorgesehen ist (auch wenn sie sich nicht speziell auf einen bestimmten Vertrag oder eine Vertragsgruppe bezieht), in der Rentabilitätsanalyse, auf die sich die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten stützt, nicht von den Marketingkosten abgezogen werden darf. Folglich hat die Kommission bei der Rekonstruktion der Geschäftspläne im Zusammenhang mit der Unterzeichnung der in Rede stehenden und in Tabelle 14 genannten Verträge alle in den einzelnen Verträgen über Marketingdienstleistungen vorgesehenen Beträge berücksichtigt.

(569) Die Entgelte für die in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen stellen nicht zwangsläufig die tatsächlich gezahlten Beträge dar, da bestimmte, nach Vertragsabschluss eingetretene Ereignisse zu Abweichungen von den anfänglich vorgesehenen Beträgen führten. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Vertrag vorzeitig gekündigt wurde. Diese Ereignisse dürfen jedoch bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht berücksichtigt werden, weil sie nach Abschluss der Verträge eingetreten sind.

(570) Was die inkrementellen Investitionskosten anbelangt, ist festzustellen, dass nach Angaben Frankreichs am Flughafen La Rochelle keine Investitionen infolge der einzelnen hier geprüften Verträge getätigt werden mussten. Dementsprechend, und da nach Aktenlage nichts darauf schließen lässt, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter damit gerechnet hätte, aufgrund eines oder mehrerer der hier untersuchten Verträge Investitionen tätigen zu müssen, werden bei dieser Analyse keine inkrementellen Investitionskosten berücksichtigt.

(571) Die Kommission kann die von Frankreich und der IHK vorgelegten Rekonstruktionen nicht zur Schätzung der inkrementellen Betriebskosten heranziehen. Die IHK hat die variablen Kosten auf maximal 55 000 EUR pro Jahr (ohne Marketingkosten) für ein Fluggastaufkommen von rund 200 000 Passagieren geschätzt, d. h. auf durchschnittlich 0,27 EUR pro Fluggast, jedoch wurde nicht erläutert, welche Methode für diese Schätzung angewandt wurde. Darüber hinaus werden in dieser Schätzung die tatsächlichen inkrementellen Kosten des Flughafens La Rochelle nicht berücksichtigt: Die Schätzung von 0,27 EUR pro Fluggast unterscheidet sich nicht nur erheblich von den Schätzungen von Oxera ([154]) für andere Flughäfen, für die die Kommission förmliche Prüfverfahren ([155]) eingeleitet hat, sondern auch von den Finanzdaten des Flughafens La Rochelle, aus denen hervorgeht, dass sich die inkrementellen luftverkehrsbezogenen Betriebskosten über den Zeitraum hinweg im Durchschnitt auf 3,83 EUR pro Fluggast belaufen.

(572) Die Kommission rekonstruierte die inkrementellen Betriebskosten ohne Marketingkosten auf der Grundlage der von Frankreich vorgelegten Informationen (Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz des Flughafens). Zu diesem Zweck ging die Kommission wie folgt vor:

— Ermittlung der jährlichen Betriebskosten für die Beförderung von Fluggästen auf der Grundlage der Jahresabschlüsse der IHK-Flughafen. Diese Kosten beschränken sich auf die Betriebskosten und berücksichtigen nicht die Kapitalkosten (Abschreibung). Bei dieser Annahme werden die tatsächlichen inkrementellen Kosten höchstwahrscheinlich unterschätzt, da ein Teil der Abschreibungen von Investitionen den mit dem inkrementellen Betrieb des Flughafens zur Abfertigung neuer Fluggäste verbundenen Kosten entspricht (Oxera, das von Ryanair mit der Analyse der Situation auf anderen Flughäfen betraut wurde, berücksichtigte bestimmte Abschreibungen bei der Berechnung der inkrementellen Betriebskosten) ([156]);

([153]) Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41; siehe auch Beschluss (EU) 2018/628 der Kommission vom 11. November 2016 über die von Österreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) für den Flughafen Klagenfurt, Ryanair und andere Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen (ABl. L 107 vom 26.4.2018, S. 1), Erwägungsgrund 381 Buchstabe b.

([154]) Von Oxera durchgeführte Studien vom 13. Juni, 11. September, 22. September, 10. Oktober und 6. November 2014.

([155]) Beschluss der Kommission vom 16. Oktober 2013 in der Sache SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) – Spanien – Mutmaßliche Beihilfe für Ryanair und andere Luftfahrtunternehmen und mögliche Beihilfe für die Flughäfen Girona und Reus (ABl. C 120 vom 23.4.2014, S. 24), Beschluss der Kommission vom 30. Mai 2012 in der Sache SA.33960 (2012/C) (2012/NN) – Frankreich, Flughafen Beauvais Tillé (ABl. C 279 vom 14.9.2012, S. 23), Beschluss der Kommission vom 4. April 2012 in der Sache SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) – Frankreich, Flughafen Carcassonne (ABl. C 254 vom 23.8.2012, S. 11).

([156]) Von Oxera durchgeführte Studie vom 31.5.2013, „Economic MEIP assessment: profitability analysis – La Rochelle", im Anhang zur Stellungnahme von Ryanair vom 31.5.2013, Abschnitt 2.5, S. 10 und 12.

— Abzug von Betriebskosten in Verbindung mit den hoheitlichen Befugnissen, die durch staatliche Finanzierung gedeckt sind;

— Abzug von Kosten, die durch Zuschüsse in Verbindung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gedeckt sind;

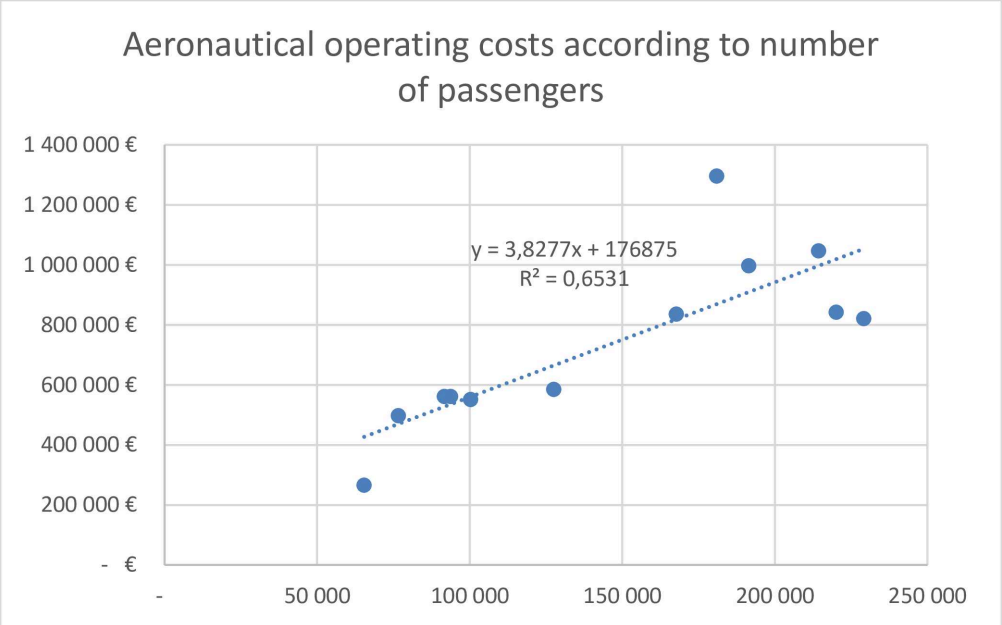
— Abzug von Kosten, die den Zahlungen für die Marketingdienstleistungen entsprechen, wie sie in den mit den Fluggesellschaften geschlossenen Marketingverträgen festgelegt sind (da diese Ausgaben bereits gesondert bei der Rekonstruktion der Rentabilität der beanstandeten Maßnahmen berücksichtigt werden). Sie werden daher in der Kostenposition (p) in Tabelle 15 ausgewiesen;

— Abzug von Betriebskosten in Verbindung mit nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen. Da die IHK diesbezüglich keine Daten vorgelegte, hat die Kommission die mit nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen verbundenen Kosten geschätzt. Hierfür wurde der prozentuale Anteil der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen an den Gesamteinnahmen des Flughafens auf die jährlichen Betriebskosten angewandt. ([157]) Dieser Prozentsatz schwankte von 2001 bis 2010 zwischen 19 % und 41 % und lag im Durchschnitt bei 26 %. Bei dieser Methode könnten, rein äußerlich betrachtet, die mit den nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen verbundenen Betriebskosten überschätzt werden, da nicht luftverkehrsbezogene Dienstleistungen proportional kapitalintensiver und weniger betriebskostenintensiv sind als luftverkehrsbezogene Dienstleistungen. ([158]) In jedem Fall ist dies die bestmögliche Schätzung in Ermangelung anderer von Frankreich vorgelegter Daten;

— Analyse der Entwicklung der luftverkehrsbezogenen Betriebskosten, berechnet auf der Grundlage der Veränderungen bei den Fluggastzahlen. Die nachstehende Grafik zeigt den Zusammenhang zwischen den luftverkehrsbezogenen Betriebskosten und der Zahl der Fluggäste sowie die Entwicklung der luftverkehrsbezogenen Betriebskosten und der Fluggastzahlen. Aus dieser Grafik geht eindeutig hervor, dass die luftverkehrsbezogenen Betriebskosten parallel zum Fluggastaufkommen steigen, was nicht der Fall wäre, wenn die inkrementellen Kosten auf 55 000 EUR pro 200 000 Fluggäste begrenzt würden.

Grafik 1

Luftverkehrsbezogene Betriebskosten im Verhältnis zu den Fluggastzahlen



Quelle: Daten des Flughafens La Rochelle. Analyse der Kommission

([157]) Nach Abzug der Kosten in Verbindung mit den hoheitlichen Befugnissen, der Kosten, die durch Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen oder Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gedeckt sind, der Marketingkosten und der Abschreibungen.

([158]) So verursacht beispielsweise der Bau von Einzelhandelsbetrieben oder Parkplätzen erhebliche Baukosten, aber relativ geringe Betriebskosten, sobald die Konzession erteilt wurde.

(573) Diese Analyse zeigt, dass es auch eine enge Verbindung zwischen der Veränderung der Fluggastzahlen und der Entwicklung der Betriebskosten gibt. Sie ist aussagekräftig, auch wenn es mehrere unregelmäßige Veränderungen bei den jährlichen Kosten gab (für die Frankreich keine Begründung vorgelegt hat). Die auf der Grundlage der jährlichen Daten rekonstruierten inkrementellen luftverkehrsbezogenen Betriebskosten, bereinigt um die von Frankreich ermittelte jährliche Inflation, belaufen sich auf 3,83 EUR je Fluggast für 2006 (der Halbzeit zwischen 2001 und 2011). Die Kommission wird bei diesen Kosten eine Änderung vornehmen, die einer Inflationsrate von 2 % für die übrigen Jahre entspricht (negativ vor 2006, null im Jahr 2006 und positiv nach 2006). ([159])

1) Sensitivitätsanalyse

(574) Bei der Rekonstruktion der Geschäftspläne für jede Vertragsgruppe führte die Kommission systematisch eine Sensitivitätsanalyse durch, um die Solidität der betreffenden Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wurden die folgenden vier Parameter geändert, um (auf unvernünftige und unvorsichtige Weise) die Rentabilität der in Rede stehenden Vertragsgruppen zu steigern (was zu einem allzu optimistischen Szenario für den Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften führt, die die entsprechenden Verträge geschlossen haben): Anzahl der Rotationen pro Jahr, Auslastung des Flugzeugs, Höhe der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen und luftverkehrsbezogene inkrementelle Betriebskosten.

(575) Für die Anzahl der Rotationen pro Jahr, wie sie für jede der in Tabelle 14 angegebenen Vertragsgruppen dargelegt wird, legte die Kommission ein ehrgeizigeres Rotationsziel fest, als dies bei den untersuchten Verträgen der Fall war. Dieses Ziel wurde willkürlich festgelegt und beruhte weder auf einer Sachlage noch auf Rechtsvorschriften oder Prognosen. Ein umsichtiger Flughafenbetreiber würde das Ziel im Basisszenario seines Geschäftsplans nicht auf diese Weise erhöhen.

(576) In ihrem Alternativszenario legte die Kommission einen Auslastungsgrad von 85 % zugrunde – einen Wert, der im Bezugszeitraum zu keinem Zeitpunkt festgestellt wurde, der aber von der Kommission in ihren Rekonstruktionen bei anderen jüngeren Entscheidungen zu französischen Flughäfen angenommen wurde. Ein umsichtiger Flughafenbetreiber würde den Auslastungsgrad im Basisszenario seines Geschäftsplans nicht auf diese Weise erhöhen, da er die besonderen Merkmale der betreffenden Strecken nicht wiedergibt.

(577) Bei den nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen erhöhte die Kommission in ihrem Alternativszenario die nicht luftverkehrsbezogene Marge je Einheit um 20 % gegenüber dem Basisszenario, für das die Berechnungsmethode in den Erwägungsgründen 557 bis 561 dargelegt ist und das bereits auf günstigeren Annahmen als den von Frankreich vorgelegten beruht. Ein umsichtiger Flughafenbetreiber würde eine solche Erhöhung des Basisszenarios seines Geschäftsplans nicht vornehmen, da er nicht auf realistischen Aussichten beruht.

(578) Bei den inkrementellen Betriebskosten wandte die Kommission in ihrem Alternativszenario eine Verringerung um 50 % gegenüber dem Basisszenario an, für das die Berechnungsmethode in den Erwägungsgründen 533 und 534 dargelegt ist.

(579) Der Kapitalwert, der sich aus der Änderung dieser vier Parameter ergibt, stellt somit ein Alternativszenario dar, das die Kommission als „unvorsichtiges Szenario“ ansieht.

a) Individuelle Analyse der mit Ryanair/AMS geschlossenen Vertragsgruppen

(580) Frankreich legte eine individuelle Analyse zu jedem Vertrag über Marketingdienstleistungen vor (unter Berücksichtigung der geltenden Verträge über Flughafendienstleistungen). Obwohl die Kommission der Auffassung ist, dass einige Verträge miteinander verbunden sind und daher als ein einziges Geschäft anzusehen sind, wird für jeden einzelnen Vertrag über Marketingdienstleistungen eine Rentabilitätsanalyse vorgelegt, mit der sich die Analyse für die einzelnen Vertragsgruppen bestätigen lässt.

([159]) Die Kommission sprach sich für eine mehrjährige Rekonstruktion der inkrementellen Betriebskosten anstelle einer für jedes Jahr erstellten Rekonstruktion aus. Theoretisch würde eine für jedes Jahr erstellte Rekonstruktion auf der Grundlage der Finanzdaten des Vorjahres auch den Wissensstand der IHK hinsichtlich der inkrementellen Betriebskosten simulieren, den sie bei der Unterzeichnung eines neuen Vertrags gehabt hätte. Die von Frankreich übermittelten Daten ließen eine solche Analyse jedoch nicht zu, da es in den vorgelegten Finanzdaten erhebliche unerklärte Zuwächse oder Rückgänge zwischen den einzelnen Jahren gab. Eine für jedes Jahr erstellte Analyse hätte somit ergeben, dass die inkrementellen Kosten in manchen Jahren negativ waren, was der IHK einen Anreiz gegeben hätte, übermäßig hohe Beträge in neue Verträge mit Fluggesellschaften zu investieren, während in anderen Jahren die inkrementellen Kosten so hoch gewesen wären, dass es für die IHK besser gewesen wäre, den Flughafen zu schließen. Da es keine Anhaltspunkte gab, die eine Anpassung der jährlichen Finanzströme ermöglicht hätten, stützte sich die Kommission daher auf einen mehrjährigen Ansatz.

(581) Die Ergebnisse der Rekonstruktion der Rentabilität für die (in Tabelle 14 angegebenen) Vertragsgruppen, die Frankreich und die Kommission in ihrem Basisszenario und im „unvorsichtigen" Szenario (sowie für die einzelnen in den folgenden Kapiteln genannten Verträge oder Vertragsgruppen) durchgeführt haben, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle 18

Kapitalwert der mit Ryanair/AMS geschlossenen Verträge und Vertragsgruppen

(in Tsd. EUR)

	Kapitalwert		
Vertragsgruppe	Szenario von Frankreich	Basisszenario der Kommission	„Unvorsichtiges" Szenario
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	nicht rekonstruiert	[- 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	nicht rekonstruiert	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	nicht rekonstruiert	[- 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	nicht rekonstruiert	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) Die für diese Analyse relevanten Besonderheiten der einzelnen Vertragsgruppen werden in den folgenden Kapiteln erläutert. Zunächst wird die Kommission prüfen, ob die Rekonstruktion der Geschäftspläne für den betreffenden Vertrag oder die betreffende Vertragsgruppe methodisch stichhaltig ist. Die Kommission hat in diesem Zusammenhang bereits darauf hingewiesen, dass Frankreich Fehler begangen hat, die allen Verträgen anhaften (oder zumindest in den meisten von ihnen häufig aufgetreten sind), insbesondere:

— die Überschätzung des zu erwartenden Fluggastaufkommens ([160]),

— die unsachgemäße Bewertung der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen ([161]),

([160]) Siehe Erwägungsgründe 543 bis 546.
([161]) Siehe Erwägungsgründe 557 bis 561.

— den Ausschluss der Beiträge der Gebietskörperschaften zu den allgemeinen Marketingausgaben von den inkrementellen Einnahmen ([162]) bei der Berechnung der Kosten der Verträge über Marketingdienstleistungen,

— die Unterschätzung der luftverkehrsbezogenen inkrementellen Betriebskosten ([163]),

— häufige ungerechtfertigte Annahmen zum Auslastungsgrad der Flugzeuge ([164]).

(583) Wie jedoch bereits in den Erwägungsgründen 535 und 536 dargelegt, leiden die Rekonstruktionen der Geschäftspläne neben den oben genannten gemeinsamen methodischen Fehlern auch an anderen spezifischen methodischen Problemen, die in den folgenden Erwägungsgründen für jede Vertragsgruppe dargelegt werden. Die Kommission wird ihre eigene Analyse anhand der Rekonstruktion eines „Basisszenarios" und eines „unvorsichtigen" Szenarios (wie in Erwägungsgrund 574 erläutert) vorlegen.

1) Vertragsgruppe 1-A

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag A durch Frankreich*

(584) Frankreich schlug eine Rekonstruktion des Vertrags A auf der Grundlage der Parameter für den Vertrag über Flughafendienstleistungen Nr. 1 vor.

(585) Neben den in Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag A weitere spezifische methodische Probleme auf.

(586) Im rekonstruierten Geschäftsplan für den Vertrag A hat Frankreich die Zahl der aus dem Vertrag über Marketingdienstleistungen resultierenden inkrementellen Rotationen auf 350 festgelegt. Dabei hat Frankreich die Zahl der von Ryanair zu bedienenden Strecken überschätzt, da Ryanairs einzige feste Zusage darin bestanden hat, 340 Verbindungen im Laufe des Jahres zu bedienen.

(587) Frankreich hat auch fälschlicherweise angenommen, dass ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter sich bereit erklärt hätte, die vor Unterzeichnung des Vertrags gebotenen Marketingdienstleistungen zu bezahlen (Vertrag A wurde am 1. Dezember 2003 für eine Laufzeit vom 1. Mai 2003 bis zum 31. Dezember 2003 unterzeichnet).

(588) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag A nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 1-A durch die Kommission*

(589) Die Kommission hat die Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 1-A rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern ([165]), folgende spezifische Parameter angenommen:

— Kapazität von 110 Sitzplätzen pro Flugzeug für den Vertrag A (2013 nutzte Ryanair Flugzeuge mit einer Kapazität von 110 Sitzplätzen, und bei Unterzeichnung des Vertrags im Dezember 2013 war der Flughafensparte der IHK dieser Faktor sicherlich bekannt),

— Anzahl der inkrementellen Rotationen: 40 im Rahmen des Vertrags A (Schätzung der Anzahl der von der Unterzeichnung des Vertrags A am 1. Dezember 2003 bis zu seinem Auslaufen am 31. Dezember 2003 zu erwartenden inkrementellen Rotationen ([166])),

([162]) Siehe Erwägungsgründe 563 bis 568.
([163]) Siehe Erwägungsgründe 570 bis 573.
([164]) Siehe Erwägungsgründe 542 bis 547.
([165]) Einzelheiten zu den einzelnen Parametern sind den Erwägungsgründen 539 bis 579 zu entnehmen.
([166]) Die Schätzung wurde auf folgende Weise erstellt: Frankreich gab an, dass Ryanair im Jahr 2003 eine Verbindung nach London Stansted mit 288 Rotationen vom Flughafen La Rochelle betrieb. Diese Zahl stand am 1. Januar 2003, als die Flughafensparte der IHK mit Ryanair den Vertrag A unterzeichnete, mehr oder weniger endgültig fest. Ein Investor hätte dieses frühere Verkehrsaufkommen herangezogen, um die Zahl der Flüge pro Jahr zu schätzen, die für den verbleibenden Monat des noch durchzuführenden Vertrags (Dezember 2003) zu erwarten gewesen wären. Wird diese Zahl über die Laufzeit des Vertrags (acht Monate) verteilt, kann die Zahl der Flüge für den letzten Monat des Vertrags (Dezember 2003) zeitanteilig anhand der Berechnung 288*1/8 auf 36 geschätzt werden. Die Kommission rundete diese Zahl vorsorglich auf 40 Rotationen auf.

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastung der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung des Marketingvertrags vorausgingen (80 %, wie auch von Frankreich geschätzt),

— 100%ige Zahlung der in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen.

(590) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für die Vertragsgruppe 1-A in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ.

(591) Wie in den Erwägungsgründen 574 bis 579 dargelegt, hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck änderte sie, wie bereits erläutert, vier Parameter auf besonders vorteilhafte Weise, um die Rentabilität der in Rede stehenden Verträge zu steigern: Ansetzung der Auslastung auf 85 %, Erhöhung der nicht luftverkehrsbezogenen Marge um 20 %, Verringerung der inkrementellen Betriebskosten um 50 % und schließlich Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr. Bei diesem letzten Parameter, der für jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, nahm die Kommission für den Vertrag A ein hypothetisches Szenario an (das von Frankreich nicht aufgezeigt wurde), in dem der am 1. Dezember 2003 unterzeichnete Vertrag über Flughafendienstleistungen herangezogen wurde, um die Verhandlungspositionen der Flughafensparte der IHK und von Ryanair zum 1. April 2003 und den Wissensstand über das Verkehrsaufkommen zum 1. Dezember 2003 widerzuspiegeln. In dieser hypothetischen Situation wird die Zahl der Rotationen pro Jahr auf 288 geschätzt, was der Zahl der betriebenen Rotationen entspricht, die am 1. Dezember 2003 mehr oder weniger bekannt war. In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für die Vertragsgruppe 1-A immer noch negativ.

2) Vertrag B

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag B durch Frankreich*

(592) Frankreich schlug die Rekonstruktion für den Vertrag B auf der Grundlage der Parameter für den Vertrag über Flughafendienstleistungen Nr. 1 vor.

(593) Neben den in den Erwägungsgründen 539 bis 579 beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag B weitere spezifische methodische Probleme auf.

(594) Zunächst ist es zweifelhaft, ob ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter einen Vertrag geschlossen hätte, in dem die Verpflichtungen von Ryanair zu Marketingdienstleistungen noch weniger konkret festgelegt wurden als im Vertrag A. ([167]) Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter hat allein das Ziel, den Flughafen mit Gewinn zu betreiben. Eine Zunahme des Fluggastaufkommens ist jedoch keine Garantie für die Rentabilität der Marketingdienstleistungen, und ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter ist bestrebt, mit seinen Ausgaben in finanzieller Hinsicht eine optimale Effizienz zu erzielen. Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter würde daher versuchen, die Effizienz der erworbenen Marketingdienstleistungen zu maximieren. Es ist daher fraglich, ob ein Wirtschaftsbeteiligter, der nach Rentabilität strebt, einen Vertrag unterzeichnen würde, dessen Bedingungen nicht genau definiert oder quantifiziert wurden (es wurde die Zahl der angezeigten Links, die Dauer der Anzeige auf der Website von Ryanair und die Häufigkeit der Anzeige nicht festgelegt) und dessen Effizienz oder Wirksamkeit vom Flughafenbetreiber nicht beurteilt werden kann. Kein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter wäre bereit, einen Vertrag zu unterzeichnen, dessen Auswirkungen auf die Fluggastzahlen der betroffenen Strecken und die Rentabilität des Geschäfts er nicht einmal ansatzweise schätzen kann.

(595) Die Kommission stellt ferner fest, dass die von Frankreich vorgenommene Rekonstruktion mit einem anderen spezifischen methodischen Fehler behaftet ist. Frankreich berücksichtigte eine Dauer von drei vollen Jahren mit 340 Rotationen pro Jahr, obwohl sich der Vertrag nur auf zwei Jahre und vier Monate erstreckt, was sich auf die für die Rekonstruktion verwendete Anzahl der Rotationen und die Marketinggebühr auswirkt.

(596) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag B nicht akzeptiert werden kann.

([167]) Die einzige Verpflichtung von Ryanair in Bezug auf Werbemaßnahmen für La Rochelle lautet gemäß Vertrag A wie folgt: „Ryanair schaltet Links zu Tourismus-Websites, die dem Zielort entsprechen (ausgenommen Websites, die eine direkte Online-Buchungsmöglichkeit für Mietwagen oder andere von Ryanair direkt online angebotene Dienstleistungen enthalten), um die an die Nutzer der Website von Ryanair, www.ryanair.com, gerichtete Internetwerbung für die Dienstleistungen zu fördern."

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag B durch die Kommission*

(597) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag B rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern ([168]), folgende spezifische Parameter angenommen:

— Einheitskapazität des Flugzeugs von 148 Fluggästen (wie von Frankreich vorgeschlagen),

— Anzahl der inkrementellen Rotationen: 199 Rotationen pro Jahr für das erste Jahr des Vertrags (Unterzeichnung am 3. Juni 2004), 340 Rotationen pro Jahr für das zweite Jahr des Vertrags B, 123 für das letzte Jahr des Vertrags B (Ablauf am 30. April 2006),

— Schätzung der Auslastung als Durchschnitt der Auslastung der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung des Marketingvertrags vorausgingen (80 %, wie auch von Frankreich geschätzt, ohne dass hierfür eine Begründung vorgelegt wurde),

— 100%ige Zahlung der in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen.

(598) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für die Vertragsgruppe B in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ.

(599) Wie in Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 5 dargelegt, hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck änderte sie, wie bereits erläutert, vier Parameter auf unvernünftige und unvorsichtige Weise, um die Rentabilität der in Rede stehenden Verträge zu steigern: auf 85 % festgesetzte Auslastung, Erhöhung der nicht luftverkehrsbezogenen Marge um 20 %, Verringerung der inkrementellen Betriebskosten um 50 % und schließlich Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr. Bei diesem letzten Parameter, der für jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, nahm die Kommission für den Vertrag B ein hypothetisches Szenario an (das von Frankreich nicht aufgezeigt wurde), in dem der am 3. Juni 2004 unterzeichnete Vertrag über Marketingdienstleistungen herangezogen wurde, um die Verhandlungspositionen der Flughafensparte der IHK und von Ryanair zum 1. Januar 2004 und den Wissensstand über das Verkehrsaufkommen zum 3. Juni 2004 widerzuspiegeln. In dieser theoretischen Situation wird die jährliche Zahl der Rotationen auf 340 geschätzt. In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für den Vertrag B immer noch negativ.

1) Vertragsgruppe 2-3-C-D

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Verträge C und D durch Frankreich*

(600) Frankreich schlug getrennte Rekonstruktionen für die Verträge C und D auf der Grundlage der wirtschaftlichen Parameter der Verträge über Flughafendienstleistungen 2 und 3 vor. Wie jedoch in den Erwägungsgründen 468 und 469 dargelegt, bildet die Vertragsgruppe 2-3-C-D tatsächlich eine einzige Maßnahme. Neben den in Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Verträge C und D außerdem ein weiteres spezifisches methodisches Problem auf: Frankreich wandte für die Verträge C und D einen Auslastungsgrad von 80 % an, der nicht von einer wirtschaftlichen Begründung untermauert wurde. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen. Frankreich schätzte die jährliche Anzahl der Rotationen für die Jahre 2007 und 2008 für den Vertrag C auf 340 und für den Vertrag D auf 156; diese Zahl wurde zwar zeitanteilig für 2006 auf 104 angepasst, jedoch wurde dem Jahr 2009 keine Rotation zugewiesen, obwohl im Vertrag D vorgesehen ist, dass Ryanair Flüge bis zum Vertragsende am 30. April 2009 durchführen wird (siehe Erwägungsgrund 92). Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Verträge C und D nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 2-3-C-D durch die Kommission*

(601) Die Kommission hat die Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 2-3-C-D rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

([168]) Einzelheiten zu den einzelnen Parametern sind Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b zu entnehmen.

— 100%ige Zahlung der in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen,

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastungsgrade der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung der Vertragsgruppe vorausgingen (78 % gegenüber 80 % nach der Schätzung Frankreichs),

— 340 Rotationen pro Jahr für den Vertrag C und 160 pro Jahr für den Vertrag D, wie in den Verträgen festgelegt (95 000 Fluggäste für den Vertrag C und 45 000 für den Vertrag D).

(602) Wie das Ergebnis der Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 2-3-C-D in Tabelle 18 zeigt, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ. Vorsorglich nahm die Kommission auch eine getrennte Berechnung des Kapitalwerts für die Verträge 2-C und 3-D unter Verwendung derselben geänderten Parameter wie für die Verträge 2-3-C-D im Basisszenario vor, und das Ergebnis war ebenfalls negativ.

(603) Wie schon bei der Vertragsgruppe 1-A hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der auf jede Rekonstruktion des Geschäftsplans spezifisch angewandt wird, wurden bei der Sensitivitätsanalyse die Zahlen aus dem Basisszenario (340 Rotationen pro Jahr für den Vertrag C und 160 pro Jahr für den Vertrag D) beibehalten. In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für die Vertragsgruppe 2-3-C-D wie auch für die Verträge 2-C und 3-D immer noch negativ.

1) Vertrag E

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag E durch Frankreich*

(604) Frankreich schlug eine Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag E auf der Grundlage des Vertrags über Flughafendienstleistungen Nr. 4 vor und kam zu dem Schluss, dass der Vertrag zu einer Erhöhung der Anzahl der inkrementellen Rotationen pro Jahr (um 50 Rotationen) führen könnte. Es wurde jedoch nicht begründet, wie diese Zahl ermittelt wurde.

(605) Der Vertrag E war eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag D und sah für 2007 eine Verkürzung des Zeitraums für die Schaltung des von der Flughafensparte der IHK benannten Links auf der irischen Website von Ryanair von 212 auf 45 Tage und eine Reduzierung des Preises für die Marketingdienstleistung von […] EUR auf […] EUR vor. Die Kommission stellt fest, dass in Bezug auf die Jahre 2006 und 2007 die durchschnittliche Zahl der tatsächlich auf der Strecke nach Dublin beförderten Fluggäste nicht 45 000 Fluggäste pro Jahr betrug, sondern etwa 20 000 (zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Vertrags E im Juni 2007 ließen sich leicht Voraussagen über das Verkehrsaufkommen für 2007 treffen, da die Fluggesellschaften ihre Flugpläne im Voraus für die IATA-Flugplanperiode (April bis Oktober und November bis März) planen). Die Parteien wollten damit eindeutig die Kosten für die Marketingdienstleistungen verringern, um dem festgestellten Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, das deutlich unter dem im Vertrag D vorgesehenen Verkehrsaufkommen lag. Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter hätte dementsprechend ein erwartetes Verkehrsaufkommen von rund 20 000 Fluggästen pro Jahr berücksichtigt, wie es während des Zeitraums unter demselben Vertrag beobachtet wurde, obwohl sich Ryanair vertraglich verpflichtet hatte, ein Fluggastaufkommen von 45 000 Fluggästen pro Jahr zu erreichen. Der Vertrag enthält keine Vertragsstrafe für den Fall, dass Ryanair das Verkehrsaufkommen nicht erzielt. Dass das Verkehrsaufkommen nicht erreicht wurde, hatte lediglich zur Folge, dass der Vertrag D neu verhandelt wurde (mit einer Verringerung des für Marketingdienstleistungen gezahlten Betrags auf […] EUR für die Monate Juni bis September, wie in Erwägungsgrund 94 angegeben) und Vertrag E unterzeichnet wurde, um dem Verkehrsaufkommen von rund 20 000 Fluggästen Rechnung zu tragen. ([169])

(606) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag E nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag E durch die Kommission*

(607) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag E rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat sie, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, einen spezifischen Parameter angenommen, nämlich ein Verkehrsaufkommen, das dem durchschnittlichen Verkehrsaufkommen in den Jahren 2006 und 2007 entspricht, d. h. rund 20 000 Fluggäste (bzw. 70 Rotationen mit dem korrigierten Auslastungsgrad).

([169]) Es ist bezeichnend, dass das Verkehrsaufkommen auf der Strecke La Rochelle-Dublin zwischen 2007 und 2011 konstant bei 14 000 bis 20 000 Fluggästen pro Jahr lag.

(608) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag E in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert für diesen Vertrag negativ.

(609) Wie schon bei den anderen Vertragsgruppen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen (die unvernünftigen und unvorsichtigen Änderungen) mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jeden Geschäftsplan einzeln angepasst wurde, berücksichtigte die Kommission bei Vertrag E Folgendes:

— ein Verkehrsaufkommen, das dem Durchschnitt der Jahre 2005 und 2006 entspricht, d. h. rund 20 000 Fluggäste (bzw. 70 Rotationen mit dem korrigierten Auslastungsgrad).

(610) In diesem Alternativszenario ist der so rekonstruierte Kapitalwert des Vertrags E immer noch negativ.

1) Vertrag F

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag F durch Frankreich*

(611) Frankreich schlug die Rekonstruktion für den Vertrag F auf der Grundlage des Vertrags über Flughafendienstleistungen Nr. 4 vor. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag F folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Frankreich berücksichtigte eine Laufzeit von drei vollen Jahren, obwohl der Vertrag nur die drei Monate des Winters 2007/2008 betraf.

— Die Marketingzahlungen für die Jahre 2007, 2008 und 2009 werden von Frankreich auf […] EUR, […] EUR bzw. […] EUR geschätzt. Nach dem Vertrag belief sich die Marketingdienstleistung aber nur auf […] EUR; sie bestand nämlich aus fünf zusätzlichen Werbe-E-Mails, die im Winter 2007/2008 an die 255 000 englischsprachigen Abonnenten auf der Mailingliste von Ryanair zu versenden waren.

— Für die Jahre 2007, 2008 und 2009 legte Frankreich einen Auslastungsgrad von 75 %, 76 % und 80 % zugrunde, ohne dies mit einer wirtschaftlichen Begründung zu untermauern. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

— Frankreich war der Auffassung, dass der Vertrag F zu einer erheblichen Zunahme der inkrementellen Rotationen pro Jahr führen könnte (400 Rotationen). Der Vertrag beschränkte sich jedoch auf den Versand von fünf Werbe-E-Mails, wie oben erläutert. Nach Ansicht der Kommission hätte der Vertrag aber angesichts des äußerst begrenzten Anwendungsbereichs (in Bezug auf Dauer, Umfang und Art der angebotenen Dienste und der generellen Ineffizienz dieser Dienste (wie in Erwägungsgrund 524 dargelegt) sowie des geringen Betrags, der dafür an Ryanair/AMS gezahlt wurde) unmöglich zu einer inkrementellen Nachfrage geführt, mit der sich die Erhöhung der von Ryanair durchgeführten Rotationen um 400 Rotationen untermauern ließe. Frankreich hat außerdem keine Belege für diese Annahme vorgelegt.

(612) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag F nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag F durch die Kommission*

(613) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag F rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, neben den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, den besonderen Parameter angenommen, dass es keine zusätzlichen Rotationen geben würde. Kein umsichtiger Kapitalgeber würde eine Erhöhung des von Ryanair bedienten Verkehrsaufkommens allein auf der Grundlage dieser Zusatzvereinbarung erwarten, die (wie in Erwägungsgrund 611 dargelegt) einen sehr begrenzten Anwendungsbereich hat. Frankreich hat weder Beweise für eine entsprechende förmliche oder informelle Zusage von Ryanair zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens noch für eine Marktstudie vorgelegt, die einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Art der Marketingdienstleistungen, die Gegenstand der Zusatzvereinbarung sind, und dem erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens belegt.

(614) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag F in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert für diesen Vertrag negativ.

(615) Wie schon bei den anderen Vertragsgruppen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jeden Geschäftsplan einzeln angepasst wurde, berücksichtigte die Kommission Folgendes:

— Im Alternativszenario hätte ein Betreiber hypothetisch ein Verkehrsaufkommen annehmen können, das im Verhältnis zur Höhe des Marketingbeitrags auf der Grundlage des im ursprünglichen Vertrag C enthaltenen Verkehrsaufkommens steht. Mit anderen Worten, wenn im Vertrag C der Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen der Verpflichtung zu einem Verkehrsaufkommen von 95 000 Fluggästen entsprach, hätte ein Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen (gemäß Vertrag F) den Betreiber veranlassen können, ein Verkehrsaufkommen von 95 000*(50 000/578 000)=8 213 Fluggästen bzw. etwa 30 Rotationen ([170]) zu erwarten.

(616) In diesem Alternativszenario ist der so rekonstruierte Kapitalwert des Vertrags F immer noch negativ.

1) Vertragsgruppe G-H-I-J

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe G-H-I-J durch Frankreich*

(617) Frankreich schlug eine getrennte Rekonstruktion für die Verträge G, H, I und J auf der Grundlage der Verträge über Flughafendienstleistungen Nr. 4 und 5 vor. Frankreich schätzte die Zahl der Rotationen auf 200 pro Jahr für den Vertrag G, auf eine jährliche Rotation von 35 für das erste Jahr und danach von 60 für den Vertrag H, auf 70 Rotationen pro Jahr für den Vertrag I und auf eine jährliche Rotation von 35 Rotationen für das erste Jahr und danach von 60 für den Vertrag J. Die Verträge G, H, I und J bilden jedoch, wie in den Erwägungsgründen 472 und 473 dargelegt, eine einzige Maßnahme. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion der Geschäftspläne für die einzelnen Verträge G, H, I und J außerdem folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Frankreich wandte für den Vertrag G einen Auslastungsgrad von 75 % bis 80 % und für die Verträge H, I und J einen Auslastungsgrad von 85 % an, ohne dies mit einer wirtschaftlichen Begründung zu untermauern. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

— In Bezug auf den Vertrag J vertrat Frankreich die Auffassung, dass mit ihm ein Anstieg der Anzahl der inkrementellen Rotationen pro Jahr einhergehen könnte (von 35 Rotationen im Jahr 2009 auf 60 im Jahr 2010 und 60 im Jahr 2011). Wie jedoch in den Erwägungsgründen 472 und 473 dargelegt, muss der Vertrag J zusammen mit den Verträgen G, H und I geprüft werden.

— Selbst wenn der Vertrag J von den Verträgen G, H und I getrennt betrachtet werden könnte (was nicht der Fall ist), würde die Kommission darauf hinweisen, dass er nicht zu der von Frankreich vorgeschlagenen Rekonstruktion geführt hätte. Als Zusatzvereinbarung zum Vertrag H, die am selben Tag unterzeichnet wurde, beschränkt sich sein Anwendungsbereich auf die Veröffentlichung des von der Flughafensparte der IHK benannten Werbelinks auf der belgischen Website von Ryanair für einen zusätzlichen Zeitraum von zehn Tagen für einen Betrag von […] EUR. Zum Vergleich: Der am selben Tag unterzeichnete Vertrag H, der von Vertrag J ergänzt wird, erstreckt sich auf dieselben Dienstleistungen auf der niederländischen/belgischen Website von Ryanair für einen Zeitraum von 95 Tagen für einen Betrag von […] EUR im ersten Jahr und einen Zeitraum von 160 Tagen für einen Betrag von […] EUR in jedem der beiden folgenden Jahre. Frankreich geht davon aus, dass der Vertrag H zu folgenden inkrementellen Rotationen führen würde: 35 im Jahr 2009, 60 im Jahr 2010 und 60 im Jahr 2011. Folglich ging Frankreich davon aus, dass der Vertrag J bei einer Dienstleistung der gleichen Art über einen Zeitraum, der 10- bis 16-mal kürzer ist, zu einer Anzahl von inkrementellen Rotationen führen würde, die der des Vertrags H entspricht.

  Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich rekonstruierte Schätzung des Verkehrsaufkommens für den Vertrag J offensichtlich unrealistisch ist und dass durch diesen Vertrag unmöglich eine inkrementelle Nachfrage entstehen würde, die die von Frankreich vorgeschlagene Erhöhung untermauern würde. Frankreich hat außerdem keine Belege für diese Annahme vorgelegt.

([170]) Unter Annahme eines Auslastungsgrades von 85 %, wie bereits in Erwägungsgrund 576 begründet. Anzahl der Rotationen aufgerundet auf die nächste Zehnerstelle.

(618) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Verträge G, H, I und J nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe G-H-I-J durch die Kommission*

(619) Die Kommission hat die Geschäftspläne für die Vertragsgruppe G-H-I-J rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

— 100%ige Zahlung der in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen,

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastungsgrade der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung des Marketingvertrags vorausgingen (72 %),

— Anzahl der Rotationen: 200 pro volles Jahr für den Vertrag G, 40 pro volles Jahr für das erste Jahr 2009 und dann 60 pro volles Jahr für den Vertrag H und J ([171]), 70 pro volles Jahr für den Vertrag ,

— da die Verträge am 17. September 2009 unterzeichnet wurden, wurden die oben genannten Rotationen für das Jahr 2009 zeitanteilig angepasst.

(620) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für die Vertragsgruppe G-H-I-J in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ. Vorsorglich nahm die Kommission auch eine getrennte Berechnung des Kapitalwerts für die Verträge G, H, J und I unter Verwendung derselben geänderten Parameter wie für die Vertragsgruppe G-H-I-J im Basisszenario vor, und das Ergebnis war ebenfalls negativ.

(621) Wie schon bei der Vertragsgruppe 1-A hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der an jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, ging die Kommission davon aus, dass die Zahl der Rotationen für jeden der Verträge G, H und I der im dritten Gedankenstrich des Erwägungsgrundes 619 geschätzten Zahl der Rotationen entspricht, ohne dass für die spätere Unterzeichnung des Vertrags eine zeitanteilige Berichtigung vorgenommen wird, wie im Basisszenario (anders ausgedrückt: Selbst bei rückwirkender Unterzeichnung des Vertrags entspricht die Zahl der Rotationen der gleichen Anzahl wie für ein volles Jahr), d. h. 200 je volles Jahr für den Vertrag G, 40 je volles Jahr für das erste Jahr 2009 und dann 60 je volles Jahr für den Vertrag H und 70 je volles Jahr für den Vertrag I.

(622) In Bezug auf den Vertrag J hätte im Alternativszenario ein Betreiber hypothetisch ein Verkehrsaufkommen annehmen können, das im Verhältnis zur Höhe des Marketingbeitrags auf der Grundlage des in den Verträgen G, H und I enthaltenen Verkehrsaufkommens steht. Mit anderen Worten, wenn in den Verträgen G, H und I der Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen der Verpflichtung zu einem Verkehrsaufkommen von 79 000 Fluggästen entsprach, hätte ein Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen (gemäß Vertrag J) den Betreiber veranlassen können, eine Anzahl an Rotationen zu erwarten, die dem Verkehrsaufkommen von 79 000*([…]/[…])=2 983 Fluggästen bzw. etwa 10 Rotationen ([172]) im Jahr entspricht. In diesem Alternativszenario hätte ein Betreiber für die Vertragsgruppe G-H-I-J 320 Rotationen pro Jahr für 2009, 340 für 2010 und 340 für 2011 erwarten können.

(623) In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für die Vertragsgruppe G-H-I-J wie auch für die Verträge G, H, I und J getrennt betrachtet immer noch negativ.

1) Vertragsgruppe 6-K

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag K durch Frankreich*

([171]) Siehe Erwägungsgründe 99 bis 101 zu den Merkmalen dieser beiden Verträge, durch die sie untrennbar miteinander verbunden sind.
([172]) Unter Annahme eines Auslastungsgrades von 85 %, wie bereits in Erwägungsgrund 576 begründet. Anzahl der Rotationen aufgerundet auf die nächste Zehnerstelle.

624) Frankreich schlug eine Rekonstruktion für die Vertragsgruppe 6-K vor. Frankreich schätzte die Zahl der Rotationen auf 370 im Jahr 2010 und dann auf jährlich 400 in den Jahren 2011 und 2012. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für die Vertragsgruppe 6-K folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Der in der Rekonstruktion verwendete jährliche Betrag für Marketingdienstleistungen für die Jahre 2010, 2011 und 2012 beläuft sich auf […] EUR. Nach dem Vertrag K beträgt der Preis für die Marketingdienstleistungen jedoch […] EUR.

— Frankreich legte folgende Auslastungsgrade fest, ohne dies mit einer wirtschaftlichen Begründung zu untermauern: für das Jahr 2010 80 %, für 2011 80 % und für 2012 85 %. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

(625) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für die Vertragsgruppe 6-K nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 6-K durch die Kommission*

(626) Die Kommission hat die Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 6-K rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

— 100%ige Zahlung der in den Verträgen festgelegten Marketingdienstleistungen,

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastungsgrade der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung der Vertragsgruppe 6-K vorausgingen (75 %),

— Anzahl von 370 Rotationen pro Jahr. Der Vertrag über Flughafendienstleistungen Nr. 6 enthält die Verpflichtung für Ryanair, Strecken nach London Stansted (53 000 Fluggäste pro Jahr), Dublin (17 000 Fluggäste pro Jahr), Charleroi (17 000 Fluggäste pro Jahr) und Oslo Rygge (17 000 Fluggäste pro Jahr) zu bedienen. Das entspricht etwa 370 Rotationen mit einem Auslastungsgrad von 75 %.

(627) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 6-K in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ.

(628) Wie schon bei den anderen Vertragsgruppen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A-B vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, berücksichtigte die Kommission die von Frankreich vorgelegten Annahmen, nämlich 370 Rotationen im Jahr 2010, dann jährlich 400 Rotationen in den Jahren 2011 und 2012. In diesem Alternativszenario ist der so rekonstruierte Kapitalwert für die Vertragsgruppe 6-K immer noch negativ.

1) Vertrag L

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag L durch Frankreich*

(629) Frankreich schlug die Rekonstruktion für den Vertrag L auf der Grundlage des Vertrags über Flughafendienstleistungen Nr. 6 vor. Frankreich schätzte die Zahl der Rotationen auf 40 pro Jahr. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag L folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Frankreich berücksichtigte eine Dauer von drei vollen Jahren, obwohl die Erbringung der Marketingdienstleistung nur für 70 Tage, d. h. weniger als drei Monate, vorgesehen war.

— Die Marketingzahlung für die Jahre 2010, 2011 und 2012 wird von Frankreich auf […] EUR pro Jahr geschätzt. Der Vertrag sieht jedoch eine einzige Marketingdienstleistung vor, ohne Anhaltspunkte dafür, dass diese alljährlich zu wiederholen sei.

— Für die Jahre 2010, 2011 und 2012 legte Frankreich Auslastungsgrade von 75 %, 77 % bzw. 80 % fest, ohne dies mit einer wirtschaftlichen Begründung zu untermauern. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

— Frankreich war der Auffassung, dass der Vertrag F zu einer erheblichen Zunahme der inkrementellen Rotationen pro Jahr führen könnte (40 Rotationen pro Jahr oder 120 Rotationen für den Zeitraum 2010-2012). Der Vertrag beschränkt sich jedoch auf die Veröffentlichung eines einzigen Links für einen kurzen Zeitraum (70 Tage) zu einer Website, die von der Flughafensparte der IHK benannt wurde. Nach Ansicht der Kommission hätte der Vertrag aber angesichts des äußerst begrenzten Anwendungsbereichs (in Bezug auf Dauer, Umfang und Art der angebotenen Dienste und der generellen Ineffizienz dieser Dienste (wie in Erwägungsgrund 524 dargelegt) sowie des geringen Betrags, der dafür an Ryanair/AMS gezahlt wurde) unmöglich zu einer inkrementellen Nachfrage geführt, mit der sich die Erhöhung der von Ryanair durchgeführten Rotationen um 120 Rotationen untermauern ließe. Frankreich hat außerdem keine Belege für diese Annahme vorgelegt.

(630) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag L nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag L durch die Kommission*

(631) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag L rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen: keine zusätzlichen Rotationen und keine Verbesserung des Auslastungsgrades der Flugzeuge. Kein umsichtiger Kapitalgeber würde eine Erhöhung des von Ryanair bedienten Verkehrsaufkommens allein auf der Grundlage dieser Zusatzvereinbarung erwarten, die (wie in Erwägungsgrund 110 dargelegt) einen sehr begrenzten Anwendungsbereich hat. Frankreich hat weder Beweise für eine entsprechende förmliche oder informelle Zusage von Ryanair zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens noch für eine Marktstudie vorgelegt, die einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Art der Marketingdienstleistungen, die Gegenstand der Zusatzvereinbarung sind, und dem erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens belegt. Der Vertrag über Marketingdienstleistungen L enthält keine Verpflichtung für Ryanair in Bezug auf das Verkehrsaufkommen.

(632) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag L in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert für diesen Vertrag negativ.

(633) Wie schon bei den anderen Vertragsgruppen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jeden Geschäftsplan einzeln angepasst wurde, berücksichtigte die Kommission bei Vertrag L Folgendes:

— Im Alternativszenario hätte ein Betreiber hypothetisch ein Verkehrsaufkommen annehmen können, das im Verhältnis zur Höhe des Marketingbeitrags, der an Ryanair/AMS auf der Grundlage der in den ursprünglichen Verträgen 6-K enthaltenen Verkehrsaufkommens für Marketingdienstleistungen bezahlt wurde, steht. Mit anderen Worten, wenn in den Verträgen 6-K der Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen der Verpflichtung zu einem Verkehrsaufkommen von 104 000 Fluggästen entsprach, hätte ein Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen (gemäß Vertrag L) den Betreiber veranlassen können, eine Anzahl an Rotationen zu erwarten, die dem Verkehrsaufkommen von 104 000*([…]/[…]) bzw. etwa 20 Rotationen ([173]) entspricht.

— In diesem Alternativszenario ist der so rekonstruierte Kapitalwert für den Vertrag L immer noch negativ.

([173]) Unter Annahme eines Auslastungsgrades von 85 %, wie bereits in Erwägungsgrund 576 begründet. Anzahl der Rotationen aufgerundet auf die nächste Zehnerstelle.

1) Vertragsgruppe 7-M

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag M durch Frankreich*

(634) Frankreich schlug die Rekonstruktion eines Geschäftsplans für den Vertrag M auf der Grundlage des Vertrags über Flughafendienstleistungen Nr. 7 vor. Frankreich schätzte die Anzahl der Rotationen auf 70 im Jahr 2011, 80 im Jahr 2012 und 85 im Jahr 2013. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag M folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Frankreich wandte einen Auslastungsgrad von 85 % für die drei Jahre, auf die sich die Rekonstruktion für den Vertrag M bezieht, an, der nicht von einer wirtschaftlichen Begründung untermauert wurde. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

— Frankreich schätzte die Zahl der inkrementellen Rotationen für die drei Kalenderjahre, die unter den Vertrag fallen (2011, 2012 und 2013) auf 70, 80 bzw. 85 Rotationen, was insgesamt 235 Rotationen entspricht. Im Vertrag ist jedoch nur vorgesehen, dass auf der portugiesischen Website von Ryanair ein Link zu der von der Flughafensparte der IHK benannten Website für 365 Tage pro Jahr geschaltet wird und La Rochelle für vier Wochen im Jahr (für einen jährlichen Betrag von […] EUR) als Vorzeige-Reiseort auf der portugiesischen Website von Ryanair beworben wird. Darüber hinaus sollten die unter diesen Vertrag fallenden Dienstleistungen nur für zwei Jahre erbracht werden, sodass ein umsichtiger Kapitalgeber keinen Geschäftsplan erstellt hätte, der sich auch noch auf ein drittes Jahr bezieht. Nach Ansicht der Kommission hätte der Vertrag auch angesichts des äußerst begrenzten Anwendungsbereichs (in Bezug auf Dauer, Umfang und Art der angebotenen Dienste und der generellen Ineffizienz dieser Dienste (wie in Erwägungsgrund 524 dargelegt) sowie des geringen Betrags, der dafür an Ryanair/AMS gezahlt wurde) unmöglich zu einer inkrementellen Nachfrage geführt, mit der sich die Erhöhung von Ryanair betriebenen Rotationen untermauern ließe. Frankreich hat außerdem keine Belege für diese Annahme vorgelegt.

(635) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag M nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 7-M durch die Kommission*

(636) Die Kommission hat die Geschäftspläne für die Vertragsgruppe 7-M rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastungsgrade der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung der Vertragsgruppe vorausgingen (76 %),

— Schätzung der Anzahl der inkrementellen Rotationen auf 60. Auf der Grundlage des oben genannten Auslastungsgrades und der nominalen Kapazität des von Ryanair genutzten Flugzeugtyps (189 Sitze bei einer Boeing 737-800) berechnete die Kommission, dass die Verpflichtung von Ryanair, 17 000 Passagiere im Rahmen des Vertrags Nr. 7 zu befördern, 60 Rotationen entsprechen würde.

(637) Wie das Ergebnis der Rekonstruktion der Geschäftspläne für die Verträge 7-M in Tabelle 18 zeigt, ist der Kapitalwert dieser Vertragsgruppe negativ. Vorsorglich nahm die Kommission auch eine getrennte Berechnung des Kapitalwerts für die Vertragsgruppe 7-M-N (die gleichzeitig unterzeichnet wurden) unter Verwendung derselben geänderten Parameter wie für die Vertragsgruppe 7-M im Basisszenario vor, und das Ergebnis war ebenfalls negativ.

(638) Wie schon bei der Vertragsgruppe 1-A hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, vertrat die Kommission bei ihrer Sensitivitätsanalyse die Auffassung, dass ein Betreiber für die beiden Jahre des Vertrags M nicht, wie von Frankreich vorgeschlagen, mit 70 bzw. 80 Rotationen pro Jahr hätte rechnen können (gegenüber jeweils 60 im Basisszenario). In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für die Vertragsgruppe 7-M immer noch negativ. ([174])

([174]) Die Kommission prüfte vorsorglich auch den Kapitalwert einer hypothetischen Vertragsgruppe 7-M-N, um der rein hypothetischen Frage, ob der Vertrag N in die Vertragsgruppe 7-M aufgenommen werden sollte, vorzugreifen (eine solche Frage ist angesichts der von der Kommission in den Erwägungsgründen 477 bis 480 vorgebrachten Argumente zur Unterscheidung der Verträge 7-M und N höchst unwahrscheinlich). Daraus zeigt sich, dass eine Rekonstruktion zur Vertragsgruppe 7-M-N im Basisszenario zu einem negativen Kapitalwert von -371 000 EUR und im Alternativszenario zu einem negativen Kapitalwert von -145 000 EUR geführt hätte.

1) Vertrag N

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag N durch Frankreich*

(639) Frankreich schlug die Rekonstruktion eines Geschäftsplans für den Vertrag N auf der Grundlage des Vertrags über Flughafendienstleistungen Nr. 6 vor. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich erstellten Rekonstruktionen anhaften, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag N folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

— Der Vertrag N war eine Zusatzvereinbarung zum Vertrag K, und er diente dazu, weitere Reisende ab Oslo (Rygge) zu gewinnen (zusätzlich zu denjenigen, auf die der Vertrag K ausgerichtet ist). Vertragsgegenstand ist die Aufnahme eines Links zu einer von der Flughafensparte der IHK benannten Website auf der norwegischen Website von Ryanair für jährlich sechs Wochen im ersten Jahr (drei Wochen im zweiten Jahr) sowie eines Werbebanners für La Rochelle auf der norwegischen Website von Ryanair für jährlich vier Monate (drei Monate im zweiten Jahr) für nur […] EUR im ersten Jahr und […] EUR im zweiten Jahr bzw. […] EUR während der Laufzeit des Vertrags. Der Vertrag N enthält keine zusätzlichen Verpflichtungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens.

— Für die Jahre 2011 und 2012 legte Frankreich einen Auslastungsgrad von 80 % bzw. 82 % zugrunde, ohne dies mit einer wirtschaftlichen Begründung zu untermauern. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

— Frankreich war der Auffassung, dass der Vertrag N zu einer erheblichen Zunahme der inkrementellen Rotationen pro Jahr führen könnte, nämlich um 400 Rotationen bzw. 800 Rotationen während der Laufzeit des Vertrags. Der Geltungsbereich dieses Vertrags ist jedoch äußerst begrenzt. Die oben beschriebenen Dienstleistungen sind in Bezug auf Dauer und Umfang stark eingeschränkt (begrenzte Anzeige eines einzigen Links und eines einzigen Banners auf der optisch sehr dichten Website von Ryanair, sodass die Kommission die generelle Wirksamkeit dieser Werbemaßnahme in Zweifel zieht, wie in Erwägungsgrund 524 dargelegt); ferner sind sie in Bezug auf den an Ryanair/AMS gezahlten Betrag sehr begrenzt. Die Kommission bezweifelt daher, dass dieser Vertrag eine inkrementelle Nachfrage auslösen würde, mit der sich eine Zunahme der von Ryanair durchgeführten Rotationen um 800 begründen ließe. Frankreich hat außerdem keine Belege für diese Annahme vorgelegt.

(640) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag N nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag N durch die Kommission*

(641) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag N rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

— Keine zusätzlichen Rotationen. Kein umsichtiger Kapitalgeber würde eine Erhöhung des von Ryanair bedienten Verkehrsaufkommens allein auf der Grundlage dieser Zusatzvereinbarung erwarten, die keine Verpflichtung für Ryanair enthält, die Zahl der Rotationen zu erhöhen. Diese Auffassung wird durch die Tatsache gestützt, dass die Flughafensparte der IHK für Marketingdienstleistungen für diese Strecke (im Rahmen des Vertrags K) nur auf der Grundlage entsprechender Zusagen von Ryanair hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Rahmen des Vertrags Nr. 6 gezahlt hat. Frankreich hat jedoch weder Beweise dafür vorgelegt, dass es bei der Unterzeichnung des Vertrags N eine entsprechende förmliche oder informelle Zusage von Ryanair zur Erhöhung des ursprünglichen Verkehrsaufkommens gab, noch hat es Beweise für eine Marktstudie vorgelegt, die einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Art der Marketingdienstleistung, die Gegenstand der Zusatzvereinbarung ist, und dem erwarteten Anstieg des Verkehrsaufkommens belegt. Der Marketingvertrag N enthält keine Verpflichtung von Ryanair in Bezug auf das Verkehrsaufkommen.

— Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag N in Tabelle 18 hervorgeht, ist der Kapitalwert für diesen Vertrag negativ.

— Wie schon bei den anderen Vertragsgruppen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität des Basisszenarios der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der Erhöhung der Anzahl der Rotationen pro Jahr an. Bei diesem letzten Parameter, der für jede Rekonstruktion des Geschäftsplans individuell angepasst wurde, nahm die Kommission an, dass ein Betreiber im Alternativszenario hypothetisch ein Verkehrsaufkommen erwartet hätte, das im Verhältnis zur Höhe des Marketingbeitrags auf der Grundlage des im ursprünglichen Vertrag K enthaltenen Verkehrsaufkommens gewesen wäre. Mit anderen Worten, wenn in Vertrag K ein Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen der Verpflichtung zu einem

Verkehrsaufkommen von 17 000 Fluggästen entsprach, hätte ein Betrag von […] EUR für Marketingdienstleistungen für das erste Jahr ([…] EUR für das zweite Jahr) nach dem Vertrag F den Betreiber veranlassen können eine Anzahl von Fluggästen zu erwarten, die dem Verkehrsaufkommen von 17 000*([…]/[…]) ([175]) oder etwa 30 Rotationen ([176]) im ersten Jahr (20 Rotationen im zweiten Jahr nach derselben Formel) entspricht.

(642) In diesem Alternativszenario ist der Kapitalwert für den Vertrag N immer noch negativ.

1) Verträge Nr. 4 und 5

(643) Die Verträge Nr. 4 und 5 sind eigenständige Verträge über Flughafendienstleistungen, die nicht mit Verträgen über Marketingdienstleistungen verbunden sind. Sie beinhalten keine an Ryanair/AMS gezahlte Vergütung.

(644) Wie in Erwägungsgrund 70 dargelegt, entsprechen die in den Verträgen über Flughafendienstleistungen mit Ryanair (einschließlich der Verträge Nr. 4 und 5) enthaltenen Flughafenentgelte den Preisen, die gemäß der von der Cocoeco genehmigten allgemeinen Entgeltordnung für alle Fluggesellschaften gelten. Infolgedessen verschaffen diese Verträge Ryanair/AMS keinen selektiven Vorteil.

a) Analyse des mit Jet2 geschlossenen Vertrags vom 4. Juli 2008

— *Methodischer Ansatz*

(645) Wie in den Erwägungsgründen 117 und 119 dargelegt, enthält der zwischen der IHK und Jet2 geschlossene Vertrag sowohl Klauseln über Flughafenentgelte als auch Klauseln über die Preise der Marketingdienstleistungen. Der methodische Ansatz für die zwischen der IHK und Ryanair geschlossenen Verträge gilt daher mit Ausnahme der in den Erwägungsgründen 646 bis 653 genannten Elemente auch für die Analyse der Rentabilität des Vertrags zwischen der IHK und Jet2.

(646) Was die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen betrifft, so beruht die Rekonstruktion der Flughafensparte der IHK anders als für die Verträge mit Ryanair und AMS nicht auf inkrementellen Einnahmen auf der Grundlage der durchschnittlichen Einnahmen je Fluggast, sondern auf Provisionen je Fluggast in Höhe von:

— 0,57 EUR für Mietwagenfirmen

— 0,47 EUR für Kraftstoff

— 0,97 EUR für das Parken

— 0,10 EUR für Einzelhandelsbetriebe ab 2009

— oder unter Berücksichtigung der Inflation auf inkrementellen Einnahmen je Einheit von 2,01 EUR im ersten Jahr, 2,14 EUR im zweiten Jahr und 2,17 EUR im dritten Jahr.

(647) Im Hinblick auf die Betriebskosten legte Frankreich eine Schätzung vor, die als Summe aus den Personalkosten und anderen variablen Kosten in Form von Pauschalbeträgen berechnet wurde und auf die im letzten Jahr des Vertrags eine offensichtliche Inflation von 2 % angewandt wurde. Frankreich legte keine Begründung für diese Kosten vor. Die Kommission stellt fest, dass sich die auf der Grundlage der von Frankreich vorgelegten Daten berechneten Durchschnittskosten pro Fluggast in den drei Jahren auf 0,37–0,38 EUR belaufen, was etwas höher ist als die für die Verträge mit Ryanair und AMS zugrunde gelegten Kosten. Nach Ansicht der Kommission wurden die inkrementellen Kosten, die für den mit Jet2 geschlossenen Vertrag verwendet wurden, ebenso wie die von Frankreich für diese Rekonstruktion verwendeten Kosten (0,27 EUR) offensichtlich deutlich unterschätzt (siehe Erwägungsgründe 571 und 573 in diesem Zusammenhang).

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 durch Frankreich*

(648) Frankreich schlug eine Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 vor. Neben den beschriebenen methodischen Fehlern, die allen von Frankreich für die Verträge mit Ryanair/AMS erstellten Rekonstruktionen anhaften (und auch beim Vertrag mit Jet2 wiederholt wurden), wie in Erwägungsgrund 582 dargelegt, weist die Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 folgende weitere spezifische methodische Probleme auf:

([175]) Dies ist der Anteil des erwarteten Verkehrsaufkommens für Oslo Rygge an dem Gesamtverkehrsaufkommen gemäß Vertrag Nr. 6, der dem festgelegten jährlichen Betrag für die Marketingdienstleistung gemäß Vertrag K (986 200 EUR) zugeordnet wird.

([176]) Unter Annahme eines Auslastungsgrades von 85 %, wie bereits in Erwägungsgrund 576 begründet. Anzahl der Rotationen aufgerundet auf die nächste Zehnerstelle.

— Frankreich schätzte in seiner Rekonstruktion die Vorgaben für das Verkehrsaufkommen für 2008 auf 7 874 Fluggäste, für 2009 auf 12 189 Fluggäste und für 2010 auf 12 361 Fluggäste. Die entsprechende Jahresgebühr für Marketingdienstleistungen wurde auf […] EUR, […] EUR und […] EUR geschätzt. Der Vertrag mit Jet2 enthielt jedoch nur für das erste Jahr eine Verpflichtung von nur 2 000 Fluggästen pro Strecke pro Flugplanperiode (Edinburgh und Leeds), d. h., es wären 4 000 Fluggäste und nicht, wie von Frankreich vorgeschlagen, 7 874 Fluggäste. Für das zweite und dritte Jahr enthielt der Vertrag keine feste Verpflichtung im Hinblick auf das von Jet2 zu erbringende Verkehrsaufkommen oder die Gebühr für Marketingdienstleistungen (der Vertrag sah lediglich eine spätere Neuverhandlung auf der Grundlage der letztlich angenommenen Flugpläne vor). Dass die oben genannten Vorausschätzungen des Verkehrsaufkommens und der Gebühr für Marketingdienstleistungen für das zweite und dritte Jahr in die von Frankreich vorgeschlagene Rekonstruktion aufgenommen wurden, setzt daher voraus, dass die IHK-Flughafen über zuverlässige Schätzungen zum Verkehrsaufkommen verfügte. Frankreich legte jedoch keine Unterlagen vor, aus denen hervorgeht, dass Jet2 zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Vertrags förmliche oder informelle Verpflichtungen eingegangen war, auf die sich die IHK-Flughafen stützen konnte, um eine konkrete Vorstellung von den Verpflichtungen von Jet2 hinsichtlich des Verkehrsaufkommens ab dem Flughafen La Rochelle über das erste Jahr hinaus zu haben.

— Für die drei Jahre ging Frankreich von Auslastungsgraden von 70 %, 71 % bzw. 72 % aus, die auf keiner wirtschaftlichen Begründung beruhen, zumal der Vertrag die Zahlung der Marketingdienstleistungsgebühr im ersten Jahr von einem wesentlich niedrigeren Auslastungsgrad von 60 % abhängig macht. Ein umsichtiger Kapitalgeber würde jedoch eine Methode anwenden, mit der sich Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen treffen lassen.

(649) Die Kommission stellt daher fest, dass die von Frankreich vorgelegte Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 nicht akzeptiert werden kann.

— *Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 durch die Kommission*

(650) Die Kommission hat den Geschäftsplan für den Vertrag vom 4. Juli 2008 rekonstruiert. Zu diesem Zweck hat die Kommission, zusätzlich zu den auf alle Verträge angewandten korrigierten Parametern, folgende spezifische Parameter angenommen:

— ein geschätztes Verkehrsaufkommen von 4 000 Fluggästen im ersten Jahr und null in den letzten beiden Jahren. Wie oben dargelegt, würde kein umsichtiger Flughafenbetreiber von Vorgaben für das Verkehrsaufkommen ausgehen, ohne dass eine (auch informelle) Verpflichtung der Fluggesellschaft vorliegt. Die Kommission beschränkte sich daher bei ihrer Bewertung auf das erste Jahr;

— Auslastung, geschätzt als Durchschnitt der Auslastungsgrade des von Ryanair bedienten Verkehrsaufkommens der beiden Jahre, die dem Jahr der Unterzeichnung des Vertrags vorausgingen (73 %); ein umsichtiger Betreiber hätte seine Schätzungen auf den tatsächlichen Auslastungsgrad einer Fluggesellschaft stützen können, die mehrere Strecken vom Flughafen La Rochelle aus bedient. Der von der Kommission zugrunde gelegte Auslastungsgrad ist tatsächlich höher als der von Frankreich vorgeschlagene und wahrscheinlich höher, als ein umsichtiger Betreiber für eine neue Strecke und eine neue Fluggesellschaft annehmen würde, die im Vergleich zu der bereits seit mehreren Jahren am Flughafen tätigen Ryanair weniger bekannt ist;

— Verwendung inkrementeller nicht luftverkehrsbezogener Einnahmen, die den für Ryanair verwendeten Einnahmen entsprechen (2,35 EUR im Jahr 2008, 2,40 EUR im Jahr 2009 und 2,45 EUR im Jahr 2010). Diese vorsichtige Hypothese geht von der logischeren Annahme aus, dass alle Fluggäste das gleiche Kaufverhalten haben (unabhängig von der Fluggesellschaft, die sie nutzen).

(651) Wie aus dem Ergebnis der Rekonstruktion des Geschäftsplans für den Vertrag vom 4. Juli 2008 in Tabelle 19 hervorgeht, ist der Kapitalwert für diesen Vertrag negativ.

(652) Wie schon bei den anderen Verträgen hielt es die Kommission auch für ratsam, eine Sensitivitätsanalyse durchzuführen, um die Solidität der Rekonstruktion zu prüfen. Zu diesem Zweck wandte die Kommission die schon für die mit Ryanair unterzeichnete Vertragsgruppe 1-A vorgenommenen Parameteränderungen mit Ausnahme der folgenden Parameter an:

— Bei der Anzahl der Rotationen pro Jahr hätte ein Betreiber hypothetisch annehmen können, dass Jet2 im ersten Jahr, aber auch im zweiten und dritten Jahr, zwei Strecken bedient.

— Bei dem Auslastungsgrad berücksichtigte die Kommission die von Frankreich vorgeschlagenen Faktoren, wie in Erwägungsgrund 648 dargelegt.

— Bei den Flughafenentgelten wandte die Kommission die vereinbarten Preisnachlässe an.

— Bei den Gebühren für Marketingdienstleistungen nahm die Kommission für die drei Vertragsjahre einen Betrag von […] EUR an, wobei sie davon ausging, dass die beiden Strecken während der gesamten Laufzeit des Vertrags aufrechterhalten würden.

(653) In diesem Alternativszenario geht aus Tabelle 19 hervor, dass der Kapitalwert für die Rekonstruktion zum Vertrag vom 4. Juli 2008 ganz leicht positiv ist (3 511 EUR). Da äußerst optimistische Annahmen zugrunde gelegt wurden (insbesondere der Rückgang der inkrementellen Betriebskosten um 50 % und der Anstieg der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen um 20 %) und angesichts des in diesem Alternativszenario rekonstruierten leicht positiven Kapitalwerts hält es die Kommission für sehr unwahrscheinlich, dass ein umsichtiger Betreiber in Anbetracht des negativen Kapitalwerts im Basisszenario den Vertrag vom 4. Juli 2008 mit Jet2 unterzeichnet hätte.

Tabelle 19

Kapitalwert des mit Jet2 unterzeichneten Vertrags vom 4. Juli 2008

(in Tsd. EUR)

	Kapitalwert		
Gruppe von Marketingverträgen	Szenario von Frankreich	Basisszenario der Kommission	Alternativszenario der Kommission
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Schlussfolgerung zum Vorliegen eines Vorteils

(654) Die in den Erwägungsgründen 580 bis 653 und insbesondere in den Tabellen 18 und 19 dargelegte Analyse zeigt, dass alle Verträge, auf deren Grundlage eine Vergütung an Ryanair/AMS und Jet2 für Marketingdienstleistungen gezahlt wurde, einen negativen Kapitalwert aufweisen. ([177]) Aus Erwägungsgrund 531 geht hervor, dass jeder dieser Verträge entweder Ryanair/AMS oder Jet2 einen Vorteil verschafft. Wie in Erwägungsgrund 644 dargelegt, wird Ryanair/AMS hingegen mit den Verträgen Nr. 4 und 5 kein wirtschaftlicher Vorteil verschafft.

7.2.1.6. Selektiver Charakter des Ryanair/AMS und Jet2 gewährten Vorteils

(655) Mit Ausnahme der mit Ryanair geschlossenen Verträge Nr. 4 und 5 über Flughafendienstleistungen sehen die von der IHK mit Ryanair/AMS und Jet2 geschlossenen Verträge oder Vertragsgruppen die Zahlung einer Vergütung an diese Fluggesellschaften für die von ihnen erbrachten Marketingdienstleistungen vor. Die Vergütung dieser Marketingdienstleistungen ist ein besonderes Merkmal des Verhältnisses zwischen dem Flughafen und diesen Fluggesellschaften, das sich aus direkten Verhandlungen zwischen der IHK und den betroffenen Fluggesellschaften und nicht aus den für alle Fluggesellschaften geltenden Preisen ergibt. Die Verträge enthalten Bedingungen, die speziell zwischen dem Flughafen La Rochelle und Ryanair/AMS und Jet2 vereinbart wurden, und sind daher selektiv.

(656) Die mit Ryanair geschlossenen Verträge Nr. 4 und 5 über Flughafendienstleistungen verschaffen Ryanair/AMS, wie in Erwägungsgrund 644 dargelegt, keinen selektiven Vorteil, da die darin enthaltenen Luftfahrtentgelte den Preisen entsprechen, die gemäß der vom Cocoeco genehmigten allgemeinen Entgeltordnung für alle Fluggesellschaften gelten.

([177]) Die Verträge bzw. Vertragsgruppen, die sich auf mehrere Jahre erstrecken, weisen ebenfalls einen negativen Kapitalwert für jedes Vertragsjahr auf.

7.2.1.7. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Wettbewerbs und des Handels zwischen Mitgliedstaaten

(657) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung bestimmter Unternehmen gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden. Nach ständiger Rechtsprechung ([178]) wird der Wettbewerb durch eine Maßnahme bereits verfälscht, wenn der Beihilfeempfänger auf wettbewerbsoffenen Märkten im Wettbewerb zu anderen Unternehmen steht.

(658) Seit dem Inkrafttreten der dritten Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs am 1. Januar 1993 ([179]) können die Luftverkehrsunternehmen der Union Flüge auf Strecken innerhalb der Union frei betreiben und eine uneingeschränkte Kabotagegenehmigung erhalten.

(659) Die Vorteile, die den Fluggesellschaften mit den verschiedenen hier geprüften Verträgen (für die das Vorliegen eines solchen Vorteils oben nachgewiesen wurde) verschafft wurden, haben somit ihre Stellung gegenüber allen anderen Luftfahrtunternehmen der Union, die mit ihnen auf den von ihnen bedienten Strecken tatsächlich oder potenziell im Wettbewerb stehen, gestärkt. Damit haben sie den Wettbewerb verfälscht oder gedroht, ihn zu verfälschen, und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

7.2.1.8. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

(660) Mit Ausnahme der mit Ryanair geschlossenen Verträge Nr. 4 und 5 über Flughafendienstleistungen erfüllen alle Maßnahmen, die in den mit Ryanair/AMS und Jet2 geschlossenen Vertragsgruppen und Zusatzvereinbarungen zu diesen Verträgen (siehe Tabelle 14) enthalten sind, die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV und stellen demzufolge staatliche Beihilfen dar.

7.2.2. *Rechtswidrigkeit der staatlichen Beihilfen*

(661) Da diese Maßnahmen durchgeführt wurden, ohne von der Kommission genehmigt worden zu sein, handelt es sich um rechtswidrige Beihilfen.

7.2.3. *Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt*

(662) Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ([180]) geht zudem hervor, dass Frankreich verpflichtet war anzugeben, auf welcher Rechtsgrundlage die Beihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit vorliegen. Die Kommission forderte Frankreich daher im Einleitungsbeschluss und in einem Ersuchen um weitere Informationen auf, die Rechtsgrundlagen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt anzugeben und nachzuweisen, dass die geltenden Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt waren, insbesondere wenn die fragliche Beihilfe als Anlaufbeihilfe für die Einrichtung neuer Strecken anzusehen wäre. Frankreich hat jedoch keine Rechtsgrundlagen für die Vereinbarkeit genannt oder eine Argumentation vorgebracht, die es ermöglicht hätte, diese Beihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären. Insbesondere hat Frankreich nie vorgebracht, dass es sich bei den geprüften Maßnahmen um mit dem Binnenmarkt vereinbare Anlaufbeihilfen handelte. Zudem hat kein Beteiligter versucht, die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen mit dem Binnenmarkt nachzuweisen.

(663) Die Kommission hält es dennoch im Sinne der Vollständigkeit für zweckmäßig zu prüfen, inwieweit diese Beihilfen gegebenenfalls aufgrund ihres Beitrags zur Einrichtung neuer Strecken oder Frequenzen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könnten.

(664) Die Kommission erinnert daran, dass die in Rede stehenden Beihilfen mit der Einrichtung neuer Flugverbindungen, mit der Erhöhung der Flugfrequenz auf bestehenden Strecken oder aber mit der Fortsetzung des Betriebs von Strecken, die andernfalls womöglich eingestellt worden wären, verbunden waren. Die Kommission stellt daher fest, dass es sich dabei um Betriebsbeihilfen zur Förderung des Flugverkehrs von einem Regionalflughafen aus handeln kann. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass Betriebsbeihilfen selten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, da sie üblicherweise die Wettbewerbsbedingungen in den Wirtschaftszweigen, in denen sie gewährt werden, verfälschen.

([178]) Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.
([179]) Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 des Rates (ABl. L 240 vom 24.8.1992).
([180]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 28. April 1993, Italien/Kommission, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, Rn. 20.

7.2.3.1. Maßnahmen vor Inkrafttreten der Leitlinien von 2005

(665) Einige der in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen (Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B) wurden vor der Veröffentlichung der Leitlinien von 2005 am 9. Dezember 2005 ([181]) gewährt. Im Hinblick auf die Vereinbarkeit der vor diesem Zeitpunkt gewährten Beihilfen wird sowohl unter Randnummer 85 der Leitlinien von 2005 als auch unter Randnummer 174 der Leitlinien von 2014 auf die Regeln verwiesen, die zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung galten.

(666) Vor der Annahme der Leitlinien von 2005 wandte die Kommission die Leitlinien von 1994 ([182]) an. Diese Leitlinien befassten sich allerdings nicht speziell mit der Problematik der Betriebsbeihilfen zur Förderung des von Regionalflughäfen ausgehenden Flugverkehrs. Diese Problematik trat erst nach und nach mit der zunehmenden Überlastung einiger großer europäischer Flughäfen und dem Auftreten von Billigfluggesellschaften, die 1994 noch gar nicht existenten, in Erscheinung. Die Leitlinien von 1994 sind daher nach Auffassung der Kommission auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Die Kommission muss die Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfen somit direkt auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV beurteilen.

(667) Hierzu ist anzumerken, dass die rechtliche Würdigung dieser Art von staatlicher Beihilfe durch die Kommission mit der Zeit verfeinert wurde, während bestimmte Elemente beibehalten wurden. Diese Elemente ergeben sich aus den allgemeinen Grundsätzen für die Vereinbarkeit gemäß der genannten Bestimmung des Vertrags.

(668) Dementsprechend stellte die Kommission in ihrer Entscheidung über den Flughafen Manchester vom Juni 1999 ([183]) fest, dass nichtdiskriminierend und zeitlich befristet gewährte Ermäßigungen von Flughafenentgelten für die Förderung neuer Routen mit den Beihilfevorschriften vereinbar waren.

(669) In ihrer Entscheidung 2004/393/EG über den Flughafen Charleroi ([184]) stellte die Kommission weiter fest: „Betriebsbeihilfen für die Aufnahme neuer Flugverbindungen oder die Erhöhung bestimmter Frequenzen können ein notwendiges Instrument zur Förderung der Entwicklung kleiner Regionalflughäfen sein. Diese Beihilfen können interessierte Unternehmen überzeugen, das Risiko einer Investition in neue Strecken einzugehen. Um jedoch derartige Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar erklären zu können, muss bestimmt werden, ob diese Beihilfen in Bezug auf das angestrebte Ziel notwendig und verhältnismäßig sind und ob sie den Handel nicht in einem dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigen." ([185]) Daher ermittelte die Kommission bestimmte Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um diese Betriebsbeihilfen für vereinbar erklären zu können. Dazu gehören insbesondere Folgende:

— Die Beihilfe muss zu der wirtschaftlichen Entwicklung eines Regionalflughafens durch eine deutliche Steigerung des Fluggastaufkommens auf neuen Strecken beitragen. ([186])

— Die Beihilfe muss in dem Sinne erforderlich sein, dass sie keine bereits von derselben oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft betriebene Strecke oder eine ähnliche Strecke betrifft. ([187])

— Die Beihilfe muss einen Anreizeffekt haben, d. h. dazu beitragen, eine Tätigkeit zu entfalten, die nach einem gewissen Zeitraum wahrscheinlich rentabel wird, was bedeutet, dass die Beihilfe befristet sein muss. ([188])

— Die Beihilfe muss angemessen sein, d. h., ihre Höhe muss an die deutliche Steigerung des Fluggastaufkommens geknüpft sein. ([189])

— Die Beihilfe muss transparent und diskriminierungsfrei gewährt worden sein und darf nicht mit anderen Beihilfearten kumuliert werden.

([181]) Siehe Kapitel 3.2.2.1.
([182]) Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf Staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5).
([183]) Entscheidung vom 26. Mai 1999 in der Sache NN 109/98 – Flughafen Manchester (ABl. C 65 vom 13.3.2004).
([184]) Entscheidung 2004/393/EG der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (ABl. L 137 vom 30.4.2004, S. 1). Die Entscheidung wurde durch das Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, für nichtig erklärt. Sie veranschaulicht jedoch die Entwicklung des Ansatzes der Kommission bei der Bewertung dieser Art von Beihilfen.
([185]) Siehe Entscheidung 2004/393/EG der Kommission, Erwägungsgrund 279.
([186]) Siehe Erwägungsgründe 283 bis 297.
([187]) Siehe Erwägungsgründe 288 bis 309.
([188]) Siehe Erwägungsgründe 311 bis 317.
([189]) Siehe Erwägungsgründe 318 bis 325.

(670) Im Übrigen teilte die Kommission in Erwägungsgrund 234 des Einleitungsbeschlusses mit, dass sie die Vereinbarkeit dieser Beihilfen anhand von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV prüfen werde, und gegen diesen Ansatz haben weder Beteiligte noch Frankreich Einwände erhoben.

(671) Die staatlichen Beihilfen zugunsten von Fluggesellschaften, wie jede andere staatliche Beihilfe, müssen notwendig, um die Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu fördern, und in Bezug auf dieses Ziel verhältnismäßig sein, damit sie auf Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden.

(672) Abschließend stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall die Vereinbarkeit der Vertragsgruppe 1-A und des Vertrags B angesichts der genannten allgemeinen Grundsätze geprüft werden muss.

(673) Die Kommission wird daher die Vereinbarkeit dieser Maßnahmen anhand der oben genannten Kriterien und der Rechtsprechung ([190]) prüfen.

— *Beitrag zu der wirtschaftlichen Entwicklung eines kleinen Regionalflughafens durch eine deutliche Steigerung des Fluggastaufkommens auf neuen Strecken*

(674) Die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B sind an die Eröffnung einer neuen Strecke und die Aufrechterhaltung der bestehenden Strecke nach London Stansted geknüpft. Sie haben somit zu einem deutlichen Anstieg des vom Flughafen La Rochelle abgehenden Fluggastaufkommens beigetragen, während sie im Übrigen auch zum Weiterbetrieb einer bestehenden Flugverbindung nach London Stansted beitragen sollten.

— *Die Beihilfe betrifft keine Strecke, die bereits von derselben oder einer anderen Fluggesellschaft betrieben wird, oder eine ähnliche Strecke*

(675) Die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B betrafen nicht nur die Eröffnung neuer Strecken, sondern auch den Weiterbetrieb der bestehenden Strecke nach London Stansted. In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass die Fluggesellschaft Buzz, die diese Strecke seit dem 1. April 2001 im Rahmen des in Kapitel 3.2.2.3 genannten Vertrags vom 8. November 2002 bediente, am 10. April 2003 von Ryanair erworben wurde. Darüber hinaus betraf der Vertrag B dieselbe Strecke nach London Stansted, die Ryanair bereits im Rahmen der Vertragsgruppe 1-A bediente. Die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B erfüllen daher nicht die Bedingung, dass die Maßnahme nicht für eine bereits bediente oder eine ähnliche Strecke gewährt werden darf.

— *Die Maßnahmen sind zeitlich begrenzt und betreffen Strecken, die wahrscheinlich rentabel werden*

(676) Als Buzz die Strecke La Rochelle-London Stansted im Jahr 2001 einrichtete, wurde diese Strecke noch von keiner Fluggesellschaft bedient. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vertragsgruppe 1-A hatte Buzz die Strecke im Rahmen des Vertrags vom 8. November 2002 für knappe zwei Jahre bedient, wobei dieser Vertrag jedoch keine Marketinggebühr enthielt. Dagegen waren in allen Verträgen, die auf die Vertragsgruppe 1-A folgten und die Bedingungen für den Betrieb dieser Strecke festlegten, d. h. der Vertrag B (mit Ablaufdatum Ende April 2006), die Vertragsgruppe 2-3-C-D (mit Ablaufdatum 2009), die Vertragsgruppe G-H-I-J (mit Ablaufdatum Ende 2011) und die Vertragsgruppe 6-K (mit Ablaufdatum Ende März 2013), Ausgleichsleistungen (in Form von Zahlungen für Marketingdienstleistungen) an Ryanair/AMS enthalten. Diese Strecke wurde daher für eine Dauer von zehn Jahren nach Auslaufen der Vertragsgruppe 1-A und für sieben Jahre nach Ablauf des Vertrags B finanziert. Diese zusätzliche Dauer ist von besonderer Bedeutung. Die Kommission stellt ferner fest, dass diese Strecke von keiner anderen Fluggesellschaft bedient wird.

(677) Darüber hinaus merkt die Kommission an, dass Frankreich keine Rentabilitätsstudie für die verschiedenen Strecken und Frequenzen vorgelegt hat, die unter die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B fallen. Wie aus den vorliegenden Unterlagen hervorgeht, bestand somit für die Behörden, die die fragliche Beihilfe gewährt haben, offenbar keine eindeutige Aussicht darauf, dass diese Strecken und Frequenzen ohne Beihilfe in naher Zeit rentabel werden. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B verschiedene Flugverbindungen betrafen, von denen einige bei Vertragsabschluss noch nicht einmal benannt worden waren, was bestätigt, dass den betroffenen Behörden keine Angaben vorlagen, die geeignet gewesen wären, sie von der wirtschaftlichen Tragfähigkeit dieser Verbindungen zu überzeugen.

([190]) Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 20.

(678) Die Kommission betont nicht zuletzt, dass sich die von den französischen Behörden vorgelegten Informationen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der von Ryanair betriebenen Flugverbindungen zwar mit der Analyse der Merkmale der Kunden von Ryanair und den Auswirkungen auf die Entwicklung der Region befassen, aber keine Prognosen für die zukünftige Rentabilität dieser Strecken oder anderer, von Ryanair möglicherweise in Zukunft betriebener Strecken enthalten.

(679) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B nicht die Voraussetzung erfüllen, dass die Maßnahmen befristet sein und Strecken betreffen müssen, die wahrscheinlich rentabel werden.

— *Die Höhe der Beihilfe ist mit einer deutlichen Steigerung des Fluggastaufkommens verknüpft*

(680) Die im Rahmen der Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B gewährten Beihilfen sind nicht mit einer Steigerung des Fluggastaufkommens verknüpft, da sie zwar die Einrichtung neuer Strecken betreffen, diese Einrichtung allerdings hypothetisch ist und der Hauptzweck des Vertrags darin besteht, die bestehende Strecke nach London Stansted weiter zu betreiben. Die Kommission stellt daher fest, dass die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B das Kriterium einer Verbindung zwischen dem Beihilfebetrag und einer deutlichen Steigerung des Fluggastaufkommens nicht erfüllen.

— *Die Beihilfe muss transparent und diskriminierungsfrei gewährt worden sein und darf nicht mit anderen Beihilfearten kumuliert worden sein*

(681) Frankreich zufolge habe die IHK in der Vergangenheit die angebotenen Marketingdienstleistungen auf der Website mehrerer Unternehmen geprüft, was sie zu der Entscheidung geführt habe, dass die von AMS angebotene Art der Dienstleistungen ihren Bedürfnissen und ihrer Strategie am besten entspreche. Die IHK habe festgestellt, dass andere Fluggesellschaften als Ryanair, die einen kleinen Anteil am Verkehrsaufkommen am Flughafen La Rochelle ausmachen, keinen sinnvollen Ersatz zur Website von Ryanair – dem wichtigsten Luftfahrtunternehmen des Flughafens – bieten konnten.

(682) Somit wurden die im Rahmen der Vertragsgruppe 1-A und des Vertrags B gewährten Beihilfen bilateral, ohne Transparenz und ohne ein Verfahren wie eine öffentliche Ausschreibung, das Diskriminierungsfreiheit garantiert, ausgehandelt. Diese Beihilfen erfüllen demzufolge nicht die Voraussetzung der Transparenz und Diskriminierungsfreiheit.

(683) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die im Rahmen der Vertragsgruppe 1-A und des Vertrags B gewährten staatlichen Beihilfen nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

7.2.3.2. Maßnahmen nach Inkrafttreten der Leitlinien von 2005

(684) Da die Leitlinien von 2005 ab ihrem Inkrafttreten bis zur Annahme der Leitlinien von 2014 den Bezugsrahmen bilden, sollten nach Auffassung der Kommission die Leitlinien von 2005 auf die anderen in Rede stehenden Beihilfemaßnahmen angewandt werden. Die Kommission ist verpflichtet, die von ihr angenommenen Leitlinien zu beachten, sofern sie nicht dem Vertrag zuwiderlaufen, was weder von Frankreich noch von Ryanair oder Jet2 vorgebracht oder bewiesen wurde.

(685) Nach Auffassung der Kommission müssen daher die folgenden Beihilfemaßnahmen anhand der Leitlinien von 2005 und der Rechtsprechung ([191]) auf ihre Vereinbarkeit hin geprüft werden:

— Vertragsgruppe 2-3-C-D,

— Vertrag E,

— Vertrag F,

— Vertragsgruppe G-H-I-J,

— Vertragsgruppe 6-K,

— Vertrag L,

— Vertragsgruppe 7-M,

— Vertrag N,

— der am 4. Juli 2008 mit Jet2 geschlossene Vertrag.

([191]) Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 22. September 2020, Österreich/Kommission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, Rn. 20.

(686) Die staatlichen Beihilfen zugunsten von Fluggesellschaften, wie jede andere staatliche Beihilfe, müssen notwendig, um die Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu fördern, und in Bezug auf dieses Ziel verhältnismäßig sein, damit sie auf Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden. Die Kommission wird daher, neben den vorstehenden Kriterien der Leitlinien von 2005, prüfen, ob die Bedingungen der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit erfüllt sind.

(687) In den Leitlinien von 2005 ist zunächst bestimmt, dass Betriebsbeihilfen für Luftfahrtunternehmen (ebenso wie Anlaufbeihilfen für neue Verbindungen) nach den Mitteilungen und anderen Bestimmungen der Kommission über Regionalbeihilfen nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen in den am stärksten benachteiligten Regionen Europas für vereinbar angesehen werden, nämlich in den unter die Ausnahmebestimmung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV fallenden Regionen sowie in Regionen in äußerster Randlage oder mit geringer Bevölkerungsdichte ([192]). Der Flughafen La Rochelle liegt in keiner solchen Region, sodass diese Ausnahmeregelung bei ihm nicht greift.

(688) In den Leitlinien von 2005 heißt es weiter, dass kleine Flughäfen häufig nicht über das zum Erreichen der kritischen Größe und der Rentabilitätsschwelle notwendige Fluggastaufkommen verfügen, und dass die Fluggesellschaften daher nicht immer bereit sind, ohne entsprechenden Anreiz das Risiko einzugehen, Flugverbindungen von unbekannten oder noch nicht getesteten Flughäfen aus zu eröffnen. Für die Kommission ist es daher gemäß den Leitlinien von 2005 hinnehmbar, wenn Luftfahrtunternehmen befristet und unter bestimmten Voraussetzungen staatliche Beihilfen erhalten, sofern sie dazu dienen, neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen von Regionalflughäfen aus anzubieten, um ein Fluggastaufkommen anzuziehen und langfristig die Rentabilitätsschwelle zu erreichen. ([193])

(689) Die spezifischen Vereinbarkeitskriterien werden unter Randnummer 79 der Leitlinien von 2005 genannt. Nach Auffassung der Kommission sind mehrere und insbesondere folgende Kriterien nicht erfüllt:

— *Langfristige Wirtschaftlichkeit und degressive Staffelung (Kriterium d), Fehlen eines Geschäftsplans (Kriterium i) und Dauer und Intensität (Kriterium f)*

(690) Keine der in Rede stehenden Maßnahmen wurde so konzipiert, dass ein degressiv gestaffelter und auf einen bestimmten Prozentsatz der beihilfefähigen Kosten beschränkter Beihilfebetrag gewährleistet ist; zudem werden die beihilfefähigen Kosten nach Kenntnis der Kommission weder in den betreffenden Verträgen noch in einem anderen Dokument erwähnt, das der IHK zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses hätte vorliegen können.

(691) Darüber hinaus weist nichts darauf hin, dass vorab ein Geschäftsplan vorgelegt wurde, der eine Bewertung der langfristigen Rentabilität der Maßnahmen ermöglicht hätte. Demzufolge und mangels anderer, dagegen sprechender Sachverhaltsmerkmale gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die in Rede stehenden Beihilfen nicht für Strecken gewährt wurden, die ohne Beihilfe hätten rentabel werden können. Im Übrigen legen die aufeinanderfolgenden Beihilfemaßnahmen zugunsten von Flugverbindungen nach London Stansted und Brüssel-Charleroi (seit 2003), Dublin (seit 2006), Oslo (seit 2010) und Porto (seit 2011) nahe, dass Ryanair diese Flugverbindungen nicht betrieben hätte, wenn sie nicht mehr bezuschusst worden wären.

(692) Die Kommission gelangt demnach zu dem Schluss, dass die genannten Voraussetzungen von keiner der in Rede stehenden Maßnahmen erfüllt werden.

— *Zusammenhang mit neuen Flugverbindungen oder zusätzlichen Frequenzen auf bestehenden Strecken (Kriterium c)*

(693) Die Kommission stellt fest, dass die in Rede stehenden Verträge in einigen Fällen im Hinblick auf die Einrichtung neuer Flugverbindungen geschlossen wurden, aber in erster Linie, um den weiteren Betrieb bestehender Verbindungen zu gewährleisten:

— Hinsichtlich des Vertrags C wird in Erwägungsgrund 89 darauf hingewiesen, dass Ryanair dadurch lediglich verpflichtet wurde, eine Strecke zwischen La Rochelle und London Stansted mit mindestens 95 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen. Aus den Erwägungsgründen 82 und 85 geht jedoch hervor, dass die Verträge A und B bereits eine tägliche Strecke zwischen London Stansted und La Rochelle zum Gegenstand haben. In ihrer Schätzung des Verkehrsaufkommens für die Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B berechnete die Kommission, dass das jährliche Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke nie mehr als 86 000 Fluggäste betragen würde. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahmen das Kriterium c erfüllen.

— Hinsichtlich des Vertrags D wird in Erwägungsgrund 92 darauf hingewiesen, dass Ryanair dadurch verpflichtet wurde, eine (neue) Strecke zwischen La Rochelle und Dublin mit mindestens 45 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c erfüllt.

([192]) Rn. 27 der Leitlinien von 2005.
([193]) Rn. 71 und 74 der Leitlinien von 2005.

— Hinsichtlich des Vertrags G wird in Erwägungsgrund 96 darauf hingewiesen, dass Ryanair dadurch verpflichtet wurde, eine Strecke zwischen La Rochelle und Dublin mit mindestens 53 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen, was einem Anstieg um 8 000 Fluggäste verglichen mit Vertrag D entspricht. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c erfüllt.

— Hinsichtlich des Vertrags H wird in Erwägungsgrund 99 darauf hingewiesen, dass Ryanair dadurch verpflichtet wurde, eine neue Strecke zwischen La Rochelle und Brüssel-Charleroi mit mindestens 9 000 Fluggästen im ersten Jahr und jährlich 16 000 Fluggästen in den darauffolgenden Jahren zu bedienen. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c erfüllt.

— Hinsichtlich des Vertrags I wird in Erwägungsgrund 102 darauf hingewiesen, dass Ryanair dadurch verpflichtet wurde, die Verbindung zwischen La Rochelle und Dublin mit mindestens 17 000 Fluggästen pro Jahr zu bedienen. Ryanair betrieb diese Strecke jedoch bereits im Rahmen des vorherigen Vertrags D mit einer höheren Vorgabe für das Verkehrsaufkommen (45 000 Fluggäste pro Jahr). Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c nicht erfüllt.

— Mit dem Vertrag K verpflichtete sich Ryanair, wie in Erwägungsgrund 106 dargelegt, eine neue Flugverbindung nach Norwegen zu betreiben. Wie in Erwägungsgrund 78 dargelegt, ist Ryanair in dem Vertrag über Flughafendienstleistungen Nr. 6, den die Kommission zusammen mit dem Vertrag K als eine einzige Maßnahme betrachtet (siehe Kapitel 7.2.1.5 Buchstabe b Nummer 4), keine Verpflichtung in Bezug auf die Frequenz eingegangen, hat jedoch die folgenden Verpflichtungen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen übernommen: 53 000 Fluggäste nach London Stansted, 17 000 Fluggäste nach Dublin, 17 000 Fluggäste nach Brüssel-Charleroi und 17 000 Fluggäste nach Oslo-Rygge. Die Kommission stellt fest, dass diese Verpflichtungen für die Strecke Dublin gleich geblieben, für die Strecke Brüssel-Charleroi etwas höher (um 1 000 Fluggäste bzw. etwa + 6 %), aber für die Strecke London-Stansted deutlich niedriger sind (- 28 000 Fluggäste gegenüber der Vorgabe von 95 000 Fluggästen gemäß dem Vertrag C, was einer Verringerung von 30 % entspricht). Die Aufnahme einer neuen Strecke nach Norwegen mit einem Verkehrsaufkommen von 17 000 Fluggästen gleicht den generellen Rückgang beim Verkehrsaufkommen im Rahmen des Vertrags K (- 10 000 Fluggäste ([194])) nicht aus. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c nicht erfüllt.

— Mit dem Vertrag L verpflichtete sich Ryanair, wie in Erwägungsgrund 110 dargelegt, eine neue Flugverbindung nach Cork zu betreiben. Ryanair ist jedoch keine Verpflichtung in Bezug auf das Verkehrsaufkommen oder die Flugfrequenz eingegangen. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahme das Kriterium c nicht erfüllt.

— Die Verträge E, F, J, M und N enthalten keine Verpflichtungen in Bezug auf das Verkehrsaufkommen oder die Frequenz. Die Kommission stellt daher fest, dass diese Maßnahmen das Kriterium c nicht erfüllen.

(694) Das Kriterium c wird somit nur durch die Verträge C, D, G und H erfüllt.

— *Ausgleich für zusätzliche Anlaufkosten (Kriterium e)* ([195])

(695) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass dieses Kriterium bei keiner der in Rede stehenden Maßnahmen erfüllt ist. Die von der IHK gezahlten Beträge waren nicht als Anteil an zusätzlichen Anlaufkosten gedacht; der IHK wurden – nach Kenntnis der Kommission – von Ryanair/AMS oder Jet2 nie Schätzungen für Anlaufkosten vorgelegt.

— *Bezug zum Fluggastaufkommen (Kriterium g)* ([196])

(696) Die Kommission stellt fest, dass die mit Ryanair und Jet2 geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen nicht darauf abzielen, die Zahl der Fluggäste, die mit diesen beiden Fluggesellschaften fliegen, zu erhöhen. Es trifft zu, dass einige dieser Verträge mit der Einrichtung bestimmter Strecken zusammenfallen und manche von ihnen Verpflichtungen in Bezug auf Frequenzen oder Fluggastzahlen enthalten, wie in den Kapiteln 3.2.2.1 und 3.2.2.2 dargelegt. Die Kommission merkt jedoch an, dass diese Verpflichtungen für die gesamte Vertragslaufzeit

([194]) Die sich aus dem Vertrag K ergebende generelle Veränderung des Verkehrsaufkommens, die auf der Grundlage der individuellen Veränderungen auf jeder Strecke berechnet wird, ergibt sich somit wie folgt: 0 + 1 000 - 280 000 + 17 000 = - 10 000 Fluggäste.

([195]) Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen.

([196]) Die Beihilfe muss sich nach der Entwicklung der Fluggastzahlen bemessen.

festgeschrieben sind, und es auch keine echte Anreizregelung für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens gibt, die jenen in kürzlich von der Kommission untersuchten ähnlichen Fällen entspricht. ([197]) Das heißt, es gibt keine Preisnachlässe oder Sanktionen, die mit dem tatsächlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens verbunden sind. Die an die Fluggesellschaften gezahlten Beihilfebeträge sind daher nicht an die tatsächliche Entwicklung der Strecken gebunden. Die Kommission stellt daher fest, dass dieses Kriterium von keiner der in Rede stehenden Maßnahmen erfüllt wird.

— *Diskriminierungsfreie Gewährung (Kriterium h)* ([198])

(697) Die Kommission stellt fest, dass die Verträge im vorliegenden Fall direkt mit den betroffenen Fluggesellschaften ausgehandelt wurden und es keine Bekanntmachung gab. Es handelt sich somit um eine Gewährung ohne Ausschreibung, obwohl sich andere potenziell interessierte Fluggesellschaften um den Betrieb der betroffenen Flugverbindungen zu den gleichen Konditionen hätten bewerben können, um die Anlaufbeihilfe zu erhalten.

(698) Das unter Buchstabe h genannte Kriterium ist demnach nicht erfüllt.

(699) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass keine der rechtswidrigen, Ryanair/AMS und Jet2 mit den hier geprüften Verträgen gewährten Beihilfen alle in den Leitlinien von 2005 vorgesehenen Kriterien erfüllt. Die auf den folgenden Maßnahmen beruhenden Beihilfen sind daher mit dem Binnenmarkt unvereinbar:

— Vertragsgruppe 2-3-C-D,

— Vertrag E,

— Vertrag F,

— Vertragsgruppe G-H-I-J,

— Vertragsgruppe 6-K,

— Vertrag L,

— Vertragsgruppe 7-M,

— Vertrag N,

— der am 4. Juli 2008 mit Jet2 geschlossene Vertrag.

8. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(700) Die Kommission stellt daher zunächst fest, dass die an den Flughafen La Rochelle gezahlten Zuschüsse für hoheitliche Aufgaben und die mutmaßliche Unterfakturierung der Dienstleistungen, die von 2006 bis 2012 von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen erbracht wurden, keine staatliche Beihilfe darstellen.

(701) Die Kommission stellt ferner fest, dass Frankreich Investitionszuschüsse, die zwischen 2001 und 2006 gezahlt wurden, unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat. Diese Investitionszuschüsse sind jedoch Beihilfen, die auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(702) Die Kommission stellt sodann fest, dass Frankreich eine Reihe von Betriebsbeihilfemaßnahmen zugunsten des Flughafens La Rochelle rechtswidrig unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt hat (Unterfakturierung der Dienstleistungen, die von der Hauptsparte der IHK für den Flughafen La Rochelle zwischen 2001 und 2005 erbracht wurden, rückzahlbare Vorschüsse, die dem Flughafen La Rochelle gewährt wurden, und Zuschüsse von Gebietskörperschaften für Werbemaßnahmen für den Flughafen La Rochelle). Diese Betriebsbeihilfemaßnahmen stellen jedoch Beihilfen dar, die auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

([197]) So enthielt der in Erwägungsgrund 99 des Beschlusses der Kommission über den Flughafen Nîmes genannte Vertrag (siehe Fußnote 12) „Anreizmaßnahmen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens“. Er umfasste die Zahlung eines Beitrags der IHK Nîmes in Höhe von 5,50 EUR pro Fluggast (vom 1. bis zum 49 999. Fluggast), von 6,50 EUR pro Fluggast (vom 50 000. bis zum 99 999. Fluggast) und von 10 EUR (vom 100 000. bis zum 129 999. Fluggast). Es war darin auch eine von Ryanair zu zahlende Sanktion in Höhe von 5,65 EUR pro Fluggast vorgesehen, wenn das Verkehrsaufkommen nicht den Zielwert von 71 000 Fluggästen erreichen würde.

([198]) Öffentliche Stellen, die beabsichtigen, einem Unternehmen, sei es über einen Flughafen oder anderweitig, eine Startbeihilfe für die Eröffnung einer neuen Flugverbindung zu gewähren, müssen dies rechtzeitig und hinreichend bekannt geben, damit alle interessierten Luftfahrtunternehmen ihre Dienste anbieten können.

(703) Die Kommission stellt ferner fest, dass die verschiedenen Verträge über Flughafendienstleistungen und Verträge über Marketingdienstleistungen, die zwischen der IHK und Ryanair, AMS und Jet2 geschlossen wurden und Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind (mit Ausnahme der mit Ryanair geschlossenen Verträge Nr. 4 und 5 über Flughafendienstleistungen), staatliche Beihilfen beinhalten, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt wurden und mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

(704) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Befreiung von dem Befeuerungsentgelt für Ryanair keine staatliche Beihilfe darstellt. Ebenso kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Fluggesellschaften Flybe, Aer Arann, Buzz und easyJet für ihre Betriebsvorgänge am Flughafen La Rochelle keine staatlichen Beihilfen erhalten haben.

9. **RÜCKFORDERUNG**

(705) Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs muss die Kommission, wenn sie die Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt feststellt, den betreffenden Mitgliedstaat auffordern, diese aufzuheben oder umzugestalten. ([199])

(706) In Artikel 16 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([200]) heißt es: „In Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern (im Folgenden ‚Rückforderungsbeschluss'). Die Kommission verlangt nicht die Rückforderung der Beihilfe, wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Unionsrechts verstoßen würde." Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes wird, wenn Beihilfen von der Kommission als mit dem Binnenmarkt unvereinbar erachtet wurden, mit der Rückforderung bezweckt, die frühere Lage wiederherzustellen. ([201]) In diesem Zusammenhang betrachtet der Gerichtshof das Ziel als erreicht, wenn die Beihilfeempfänger die als rechtswidrige Beihilfe erhaltenen Beträge mit Zinsen zurückgezahlt und damit den Vorteil, den sie gegenüber den Mitbewerbern besessen haben, verloren haben. Dadurch wird die Lage von vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt. ([202])

(707) Im vorliegenden Fall scheint der Rückforderung der in diesem Beschluss festgestellten rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe kein allgemeiner Grundsatz des Unionsrechts entgegenzustehen. Insbesondere wurden weder von Frankreich noch von den Beteiligten Argumente in diesem Sinne vorgebracht.

(708) Demzufolge muss Frankreich alle notwendigen Maßnahmen treffen, um von Ryanair, AMS und Jet2 die mit den betroffenen Verträgen rechtswidrig gewährten Beihilfen zurückzufordern.

(709) In Tabelle 20 sind die Beträge aufgeführt, die Frankreich zufolge von der IHK an Ryanair/AMS bis 2011 für die Marketingdienstleistungen gezahlt wurden.

Tabelle 20

Zahlungen an Ryanair/AMS und Jet2 zwischen 2003 und 2013

Jahr	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) Tabelle 20 gibt nur die Gesamtbeträge der Zahlungen an, die jedes Jahr im Rahmen der verschiedenen Verträge über Marketingdienstleistungen geleistet wurden. Frankreich hat jedoch keine Tabelle vorgelegt, die einen Zusammenhang zwischen den in den Verträgen festgelegten Beträgen und den im Rahmen der einzelnen Verträge tatsächlich pro Jahr gezahlten Beträgen erkennen lässt.

([199]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, Rn. 13.

([200]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

([201]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C-278/92, C-279/92 und C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, Rn. 75.

([202]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 64 und 65.

(711) Die zurückzufordernden Beihilfebeträge müssen daher wie folgt festgesetzt werden:

— Der zurückzufordernde Betrag ist für jede der in Erwägungsgrund 699 genannten unvereinbaren Beihilfemaßnahmen zu berechnen. Für jede geprüfte Maßnahme entspricht der Beihilfebetrag dem Kapitalwert der Maßnahme, berechnet als Summe der abgezinsten inkrementellen Zahlungsströme pro Jahr gemäß Tabelle 15.

— Da Frankreich für keine der Maßnahmen eine zuverlässige Rekonstruktion des Kapitalwerts vorgelegt hat, muss die von der Kommission (auf der Grundlage des Basisszenarios) vorgeschlagene Rekonstruktion als Grundlage für die Berechnung des zurückzufordernden Beihilfebetrags dienen.

(712) Um dem tatsächlichen Vorteil Rechnung zu tragen, den die Fluggesellschaft und ihre Tochtergesellschaften aus den Verträgen gezogen haben, muss Frankreich die in Erwägungsgrund 711 genannten Beträge wie folgt anpassen:

— Frankreich kann den Betrag der inkrementellen luftverkehrsbezogenen Kosten, der bei der Berechnung berücksichtigt wurde, auf der Grundlage von Belegen für tatsächlich geleistete Zahlungen anpassen, die Frankreich dann vorlegen sollte.

— Frankreich muss etwaige Differenzen zwischen den von der Fluggesellschaft im Rahmen der Verträge über Flughafendienstleistungen tatsächlich geleisteten Zahlungen, wie sie im Nachhinein festgestellt wurden, und den prognostizierten (Ex-ante-)Zahlungen, die diesen Einnahmeposten entsprechen, berücksichtigen. Diese Anpassungen müssen sich auf Nachweise über die tatsächlich geleisteten Zahlungen stützen, die Frankreich vorlegen sollte.

— Frankreich muss etwaige Differenzen zwischen den an die Fluggesellschaft oder ihre Tochtergesellschaften im Rahmen der Verträge über Marketingdienstleistungen tatsächlich geleisteten Marketingzahlungen über Flughafendienstleistungen, wie sie im Nachhinein festgestellt wurden, und den entsprechenden prognostizierten (Ex-ante-)Zahlungen berücksichtigen. Diese Anpassungen müssen sich auf Nachweise über die tatsächlich geleisteten Zahlungen stützen, die Frankreich vorlegen sollte.

— Frankreich muss etwaige Differenzen zwischen der geplanten (Ex-ante-)Laufzeit der verschiedenen Verträge (Verträge über Flughafendienstleistungen und Marketingdienstleistungen) und ihrer tatsächlichen Laufzeit berücksichtigen. Im Fall einer frühzeitigen Beendigung der Laufzeit mancher Verträge hat die Fluggesellschaft im Grunde keine Zahlungen mehr im Rahmen dieser Verträge erhalten und keinen Zugang mehr zur Flughafeninfrastruktur und zu den Bodenabfertigungsdiensten gehabt. Diese Anpassungen müssen sich auf Nachweise über die tatsächlich geleisteten Zahlungen stützen, die Frankreich vorlegen sollte.

(713) Wie in Erwägungsgrund 451 ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass Ryanair und AMS im Hinblick auf die Anwendung der Beihilfevorschriften eine Wirtschaftseinheit bilden und dass die Verträge über Marketingdienstleistungen und über Flughafendienstleistungen, die zusammen unterzeichnet wurden, als ein Geschäft zwischen dieser Einheit und der IHK anzusehen sind. Die Kommission stellt daher fest, dass Ryanair und AMS gesamtschuldnerisch für die Rückzahlung der Beihilfen haften, die sie im Rahmen der zwischen 2003 und 2011 unterzeichneten Verträge (vor dem in Erwägungsgrund 4 genannten Datum des Einleitungsbeschlusses, d. h. vor dem 8. Februar 2012) erhalten haben. Dagegen ist nur Ryanair verpflichtet, die Beihilfen im Rahmen der Vertragsgruppe 1-A und Vertrag B zurückzuzahlen, da diese unmittelbar zwischen der IHK und Ryanair ohne Beteiligung der AMS geschlossen wurden.

(714) Die von Jet2 zurückzufordernde Beihilfe muss den in den Erwägungsgründen 711 bis 713 dargelegten methodischen Grundsätzen entsprechen. Da der von Jet2 zurückzufordernde Beihilfebetrag 200 000 EUR nicht übersteigen darf, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Beihilfebetrag unterhalb des in der Verordnung über De-minimis-Beihilfen ([203]) festgelegten Schwellenwerts für die Freistellung liegt. Weder die französischen Behörden noch die Beteiligten machten jedoch während des förmlichen Prüfverfahrens geltend, dass diese Verordnung anwendbar sein könnte.

(715) Die französischen Behörden müssen die genannten Beträge innerhalb von vier Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses zurückfordern.

([203]) Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1).

(716) Dabei müssen die französischen Behörden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission in der durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/2282 der Kommission geänderten Fassung ([204]) zum Beihilfebetrag den Betrag der Rückforderungszinsen addieren, die von dem Tag, an dem die in Rede stehenden Beihilfen dem Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden, d. h. von dem Tag an, an dem sie tatsächlich ausgezahlt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung ([205]) berechnet werden. Da im vorliegenden Fall die Zahlungen, aus denen diese Beihilfen bestehen, komplex sind und mehrmals jährlich bzw. bei bestimmten Einnahmenkategorien sogar kontinuierlich erfolgen, hält die Kommission es im Hinblick auf die Berechnung der Rückforderungszinsen für vertretbar, als Zahlungszeitpunkt der Beihilfen das Jahresende, d. h. den 31. Dezember eines jeden Jahres, anzusehen.

(717) Wenn ein Mitgliedstaat bei der Durchführung auf unvorhergesehene und unvorhersehbare Schwierigkeiten oder Umstände stößt, die von der Kommission nicht in Erwägung gezogen wurden, können diese Probleme nach ständiger Rechtsprechung der Kommission zur Beurteilung vorgelegt und dabei geeignete Änderungen des fraglichen Beschlusses vorgeschlagen werden. In diesen Fällen müssen die Kommission und der Mitgliedstaat loyal zusammenwirken, um die Schwierigkeiten unter uneingeschränkter Beachtung der Bestimmungen des AEUV zu überwinden. ([206])

(718) Die Kommission fordert Frankreich auf, ihr Schwierigkeiten, auf die es bei der Durchführung dieses Beschlusses stoßen sollte, mitzuteilen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die rückzahlbaren Vorschüsse, die die Hauptsparte der Industrie- und Handelskammer La Rochelle ihrer Flughafensparte zwischen 2001 bis 2012 gewährte, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatlichen Beihilfen wurden von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt.

(2) Die Unterfakturierung von Dienstleistungen, die die Hauptsparte der Industrie- und Handelskammer La Rochelle für ihre Flughafensparte zwischen 2001 bis 2005 erbrachte, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatliche Beihilfe wurde von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt.

(3) Die finanziellen Zuwendungen, die das Department Charente-Maritime, der Gemeindeverband La Rochelle und die Region Poitou-Charentes dem Flughafen La Rochelle für Werbemaßnahmen des Flughafens La Rochelle gewährt haben, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatliche Beihilfe wurde von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt.

(4) Die Investitionszuschüsse, die durch den Generalrat von Charente-Maritime, den Regionalrat von Poitou-Charentes, den Gemeindeverband La Rochelle und im Rahmen des EFRE zwischen 2001 bis 2005 gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatlichen Beihilfen wurde von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt.

(5) Die Vergütung für Dienstleistungen, die dem Flughafen Rochefort/Saint-Agnant von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle erbracht wurden, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

([204]) Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1) und Verordnung (EU) 2015/2282 der Kommission vom 27. November 2015 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 hinsichtlich der Anmeldeformulare und Anmeldebögen (ABl. L 325 vom 10.12.2015, S. 1).

([205]) Siehe Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung 2015/1589 (Verweis in Fußnote 175).

([206]) Siehe beispielsweise die Urteile des Gerichtshofs vom 2. Februar 1989, Kommission/Deutschland, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, Rn. 9, und vom 4. April 1995, Kommission/Italien, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, Rn. 17.

(6) Die mutmaßliche Unterfakturierung von Dienstleistungen, die die Hauptsparte der Industrie- und Handelskammer La Rochelle für ihre Flughafensparte zwischen 2006 bis 2012 erbrachte, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(7) Die Zuschüsse, die aus dem FIATA für hoheitliche Aufgaben des Flughafens La Rochelle gewährt wurden, stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(8) Die in den Absätzen 1 bis 4 genannten staatlichen Beihilfen sind nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

(1) Die Verträge über Flughafendienstleistungen, die die Industrie- und Handelskammer La Rochelle und Ryanair am 1. Februar 2007 bzw. 13. Januar 2010 geschlossen haben, stellen keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(2) Der Vertrag über Flughafendienstleistungen, den die Industrie- und Handelskammer La Rochelle und Aer Arann für die Verbindung nach Cork (Irland) geschlossen haben, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(3) Der Vertrag über Flughafendienstleistungen, den die Industrie- und Handelskammer La Rochelle und Flybe am 18. März 2009 für die Verbindung nach Glasgow (Schottland) geschlossen haben, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(4) Die auf die Fluggesellschaft Buzz bezogenen Aufwendungen für Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen, die in dem CRC-Bericht erwähnt werden, stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(5) Die mutmaßlichen, von easyJet erworbenen Marketingdienstleistungen, die in dem CRC-Bericht erwähnt werden, stellen keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 3

(1) Die folgenden Maßnahmen, die staatliche Beihilfen beinhalten, wurden von Frankreich zugunsten von Ryanair und Airport Marketing Services gemeinsam unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gewährt und sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar:

a) der am 10. Dezember 2003 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossene Vertrag über Flughafendienstleistungen und der am 1. Dezember 2003 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen,

b) der am 1. Januar 2004 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen,

c) die am 1. Mai 2006 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen und die am 1. April 2006 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen,

d) die Zusatzvereinbarung vom 1. Juni 2007 zu dem am 1. April 2006 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen,

e) der am 21. September 2007 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen,

f) die am 17. September 2009 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Verträge über Marketingdienstleistungen,

g) die Zusatzvereinbarung vom 1. Februar 2010 zu dem am 13. Januar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und zu dem am 25. Februar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen,

h) die Zusatzvereinbarung vom 23. Juni 2010 zu dem am 25. Februar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen,

i) die Zusatzvereinbarung vom 28. Januar 2011 zu dem am 13. Januar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Ryanair geschlossenen Vertrag über Flughafendienstleistungen und die Zusatzvereinbarung vom 11. Februar 2011 zu dem am 25. Februar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen,

j) die Zusatzvereinbarung vom 11. Februar 2011 zu dem am 25. Februar 2010 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Airport Marketing Services geschlossenen Vertrag über Marketingdienstleistungen,

(2) Die staatliche Beihilfe, die Frankreich unter Verletzung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zugunsten von Jet2 im Rahmen des am 4. Juli 2008 von der Industrie- und Handelskammer La Rochelle mit Jet2 geschlossenen Vertrags über Flughafen- und Marketingdienstleistungen rechtswidrig gewährt hat, ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 4

(1) Frankreich fordert die in Artikel 3 genannten Beihilfen von den Empfängern zurück. Ryanair und Airport Marketing Services haften gesamtschuldnerisch für die Rückzahlung der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Beihilfen.

(2) Auf die zurückzuzahlenden Beträge werden ab dem Zeitpunkt, zu dem sie den Empfängern bereitgestellt wurden, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung Zinsen erhoben.

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

(4) Frankreich stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 1 genannte Beihilfe ein.

Artikel 5

(1) Die in Artikel 3 genannten Beihilfen werden sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.

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

Artikel 6

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

a) Beihilfebeträge, die in Anwendung von Artikel 4 zurückzufordern sind,

b) Berechnung der Rückforderungszinsen,

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

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

(2) Frankreich unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner gemäß diesem Beschluss getroffenen Maßnahmen, bis die Rückzahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Frankreich Auskünfte über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Frankreich ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die von den Begünstigten bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 26. Juli 2022

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission