BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2023/1683

av den 26 juli 2022

om åtgärden SA.26494 2012/C (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för La Rochelle flygplats och vissa flygbolag som är verksamma vid den flygplatsen

[delgivet med nr C(2022) 5145]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket ([1]),

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ([2]) ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1 FÖRFARANDE

(1) Genom skrivelser av den 28 juli 2008, den 20, 22 och 23 september 2008, den 1 och 21 oktober 2008 och den 20 november 2008 inkom klagomål till kommissionen från ett antal medborgare om fördelar som enligt uppgift ska ha beviljats flygbolaget Ryanair vid La Rochelle-Île de Ré flygplats (*flygplatsen*) och om ekonomiska bidrag som flygplatsen ska ha tagit emot. I klagomålen hänvisades det till rapporten av den 13 maj 2008 från den regionala revisionsrätten i Poitou-Charentes (CRC) angående ledningen vid La Rochelles industri- och handelskammare (*industri- och handelskammaren*).

(2) Genom en skrivelse av den 17 mars 2009 skickade kommissionen en icke-konfidentiell version av klagomålen till de franska myndigheterna och uppmanade dem att kommentera de ifrågasatta åtgärderna. Denna skrivelse skickades på nytt av kommissionen den 25 maj 2011. Genom en skrivelse av den 20 juni 2011 begärde de franska myndigheterna en förlängning av tidsfristen för att svara till den 26 juli 2011, och kommissionen godkände detta genom en skrivelse av den 21 juni 2011. De franska myndigheterna begärde ännu en förlängning av tidsfristen till den 26 augusti 2011, vilket kommissionen återigen godtog i sin skrivelse av den 28 juli 2011. De franska myndigheterna skickade slutligen de svar som efterfrågades genom en skrivelse av den 30 augusti 2011.

([1]) Med verkan från och med den 1 december 2009 har artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget ersatts av artikel 107 respektive 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*). Innehållet i bestämmelserna är dock i sak oförändrat. I detta beslut bör hänvisningar till artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget i förekommande fall förstås som hänvisningar till artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget. I EUF-fördraget införs dessutom vissa ändringar av terminologin, exempelvis att *gemenskapen* ersätts med *unionen*, *den gemensamma marknaden* med *den inre marknaden* och *förstainstansrätten* med *tribunalen*. Det är terminologin i EUF-fördraget som används i detta beslut.

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

(3) Genom en skrivelse av den 11 april 2011 begärde kommissionen ytterligare upplysningar från Ryanair, som tillhandahöll dessa genom en skrivelse av den 22 juli 2011. Kommissionen vidarebefordrade dessa synpunkter till de franska myndigheterna den 14 oktober 2011, för att ge dem möjlighet att bemöta dessa. Eftersom inget svar inkom skickade kommissionen en påminnelse den 16 november 2011. Genom en skrivelse av den 21 november 2011 underrättade de franska myndigheterna kommissionen om att de inte önskade bemöta Ryanairs synpunkter.

(4) Genom en skrivelse av den 8 februari 2012 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut (*beslutet att inleda förfarandet*) att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) med avseende på det stöd som industri- och handelskammaren eventuellt har beviljat flygbolagen Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet och Buzz.

(5) Genom en skrivelse av den 22 februari 2012 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Genom en skrivelse av den 12 mars 2012 begärde Frankrike ännu en förlängning av tidsfristen för att besvara begäran om ytterligare upplysningar i beslutet att inleda förfarandet och skrivelsen av den 22 februari 2012. Frankrike översände, den 13 april 2012, sina synpunkter liksom de upplysningar och handlingar som kommissionen efterfrågade i sitt beslut att inleda förfarandet. Eftersom vissa upplysningar saknades skickade kommissionen en påminnelse till Frankrike via en skrivelse den 19 april 2012. De franska myndigheterna skickade slutligen svaren genom en skrivelse av den 27 april 2012.

(6) Den 16 april 2012 översände Ryanair sina synpunkter till kommissionen om andra ärenden som företaget var involverat i och uppmanade kommissionen att ta hänsyn till dessa synpunkter i alla ärenden om statligt stöd som rör Ryanair.

(7) Kommissionens beslut offentliggjordes den 4 maj 2012 i *Europeiska unionens officiella tidning* ([3]). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på åtgärderna i fråga inom en månad från dagen för offentliggörandet.

(8) Genom en skrivelse av den 16 juli 2012 begärde kommissionen återigen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom en skrivelse av den 16 augusti 2012 (och genom rättelsen av denna, av den 5 september 2012).

(9) Kommissionen mottog synpunkter från berörda parter. Industri- och handelskammaren lämnade sina synpunkter den 24 juli 2012. Den 1 juni 2012 lämnade Ryanairs dotterbolag Airport Marketing Services (AMS) sina synpunkter. Dessutom lämnade Ryanair den 1 juni 2012, den 3 juni 2013, den 3 februari 2014 och den 10 april 2015 en rad synpunkter och rapporter med ekonomiska analyser som sammanställts av ett konsultföretag som utför ekonomiska analyser (*Oxera*).

(10) Kommissionen mottog också synpunkter från ett antal andra berörda parter, däribland offentliga organ ([4]), företag ([5]), sammanslutningar ([6]) och enskilda personer.

(11) Dessutom lämnade Ryanair den 11 april 2013, den 23 december 2013, den 9 och 31 januari 2014, den 7 februari 2014, den 28 mars 2014, den 27 januari 2015, den 7 december 2015 och den 1 april 2019 en rad allmänna synpunkter som alla gällde flera ärenden om statligt stöd som inletts av kommissionen och som rör Ryanair. Den 15 och 29 september 2014 överlämnade Ryanair även rapport med ekonomiska analyser som sammanställts av Oxera när det gäller flera ärenden rörande statligt stöd som omfattar Ryanair.

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

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur (rådgivare inom utrikeshandel) (30.5.2012), departementet Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelles turistbyrå) (4.6.2012), Poitou-Charentes industri- och handelskammare (1.6.2012), Angoulêmes industri- och handelskammare (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritimes turistnämnd) (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelles regionmyndighet) (4.6.2012), Royans stadshus (29.5.2012), Vendée Tourisme (Vendées turistnämnd) (30.5.2012) och regionen Poitou-Charentes (10.7.2012).

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

([6]) Amicale Rivedoux (en lokalsamhällesorganisation) (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (hotellägarorganisationen i La Rochelle-Île de Ré) (31.5.2012), Envol Vert (en miljöorganisation) (3.6.2012), Île de Ré Tourisme (Île de Rés turistbyrå) (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelles seglarsammanslutning) (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (sammanslutning av turistbyråer i Charente-Maritime) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Genom skrivelser av den 15 juni 2012, den 3 maj 2013, den 9 och 23 januari 2014, den 4 februari 2014, den 2 juli 2014, den 12 september 2014, den 19 maj 2015, den 16 december 2015 och den 17 maj 2019 översände kommissionen de berörda parternas synpunkter till Frankrike. Kommissionen gav Frankrike möjlighet att bemöta dessa synpunkter. Frankrike svarade på dessa skrivelser den 13 juli 2012, den 25 juli 2012, den 29 januari 2014, den 23 maj 2014, den 18 december 2015 och den 24 juni 2019. I sin skrivelse av den 13 juli 2012 meddelade Frankrike kommissionen att de mottagna synpunkterna inte föranledde några invändningar från Frankrikes sida, med undantag för de kommentarer som redan lämnats i samband med ärendet om flygplatsen Marseille Provence ([7]). Genom skrivelser av den 25 juli 2012, den 29 januari 2014, den 23 maj 2014 och den 18 december 2015 underrättade Frankrike dessutom kommissionen om att landet inte ville lämna några synpunkter på de kommentarer som inkommit från tredje parter.

(13) Kommissionen har via skrivelser meddelat Frankrike och berörda tredje parter som redan har skickat in sina synpunkter om sin avsikt att bedöma förenligheten hos stödåtgärderna i fråga med den inre marknaden på grundval av bestämmelserna i EU:s luftfartsriktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ([8]) (*2014 års luftfartsriktlinjer*). Kommissionen har uppmanat mottagarna av dessa skrivelser att lägga fram sina synpunkter i denna fråga, om de önskar göra detta. Dessutom offentliggjordes den 15 april 2014 ett meddelande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([9]), där man uppmanade Frankrike och berörda tredje parter att lämna in sina synpunkter i frågan.

(14) Frankrike lade fram sina synpunkter om 2014 års luftfartsriktlinjer den 19 mars 2014.

(15) Kommissionen mottog synpunkter från industri- och handelskammaren (11.6.2014), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelles regionmyndighet) (6.6.2014), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative (UDOTSI) (sammanslutningen av turistinformationskontor i Charente-Maritimes) (13.5.2014), Angoulêmes industri- och handelskammare (7.5.2014), Irium Holding Group SAS (2.5.2014), Groupe Cafés Merling (30.4.2014) och den icke-statliga organisationen Transport & Environnement (13.5.2014). Genom en skrivelse av den 2 juli 2014 vidarebefordrades de olika synpunkterna till Frankrike, som inte önskade bemöta dessa.

(16) Genom en skrivelse av den 19 maj 2015 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom skrivelser av den 4 augusti 2015, den 18 november 2015, den 4 december 2015 och den 14 mars 2016.

(17) Genom en skrivelse av den 18 november 2016 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom skrivelser av den 20 december 2016, den 15 februari 2017, den 11 juli 2017 och den 20 juli 2017.

(18) Genom en skrivelse av den 29 mars 2017 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom en skrivelse av den 18 augusti 2017.

(19) Genom en skrivelse av den 19 maj 2017 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom skrivelser av den 18 augusti 2017 och den 15 november 2017.

(20) Genom en skrivelse av den 18 augusti 2017 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom en skrivelse av den 16 april 2018.

(21) Genom en skrivelse av den 5 december 2017 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom en skrivelse av den 16 februari 2018.

(22) Genom en skrivelse av den 9 april 2019 begärde kommissionen kompletterande upplysningar från Frankrike. Frankrike svarade genom en skrivelse av den 21 juni 2019.

2 **LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ FLYGPLATS**

(23) La Rochelle-Île de Ré flygplats ligger i La Rochelle, i departementet Charente-Maritime i Frankrike, 5 km nordväst om La Rochelle och 2 km från bron till Île de Ré. Flygplatsen är öppen för såväl nationell som internationell kommersiell trafik.

([7]) Kommissionens beslut (EU) 2016/1698 av den 20 februari 2014 om de åtgärder SA.22932 (2011/C) (f.d. NN 37/2007) som Frankrike har genomfört till förmån för flygplatsen Marseille Provence och de flygbolag som använder denna flygplats (EUT L 260, 27.9.2016, s. 1).

([8]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag* (EUT C 99, 4.4.2014, s. 3).

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

(24) 1936 beslutade sig franska staten, staden La Rochelle och industri- och handelskammaren att öppna en flygplats. Detta beslut omfattades av tillämpningsområdet enligt lagen av den 20 juni 1933 om ändring av lagen av den 9 april 1898 om handelskammare. I lagen av den 9 april 1898 om handelskammare, i dess ursprungliga lydelse, anges att industri- och handelskammare kan betraktas som koncessionsinnehavare för offentliga bygg- och anläggningsarbeten eller anförtros offentliga tjänster, särskilt sådana som rör kusthamnar och vattenvägar. Genom lagen av den 20 juni 1933 utvidgades denna bestämmelse till att omfatta flygplatser. Flygplatsen öppnades 1939.

(25) Flygplatsens huvudsakliga start- och landningsbana är 2 255 meter lång och 45 meter bred. Enligt Frankrike uppgår flygplatsens teoretiska maximala årliga kapacitet till 700 000 passagerare.

(26) Flygplatsen drivs av industri- och handelskammaren, som också äger den. ”Flygplatsavdelningens” räkenskaper förs separat från de som förs för industri- och handelskammarens allmänna avdelning ([10]).

(27) Passagerartrafiken vid La Rochelle flygplats under de senaste åren sammanfattas i tabell 3 nedan. I enlighet med punkt 15 i 2005 års luftfartsriktlinjer för finansiering av flygplatser och för statliga igångsättningsstöd för flygbolag med verksamhet på regionala flygplatser ([11]) (*2005 års luftfartsriktlinjer*) är La Rochelle flygplats en flygplats i kategori D, dvs. en ”liten regional flygplats”.

(28) Under den granskade perioden användes flygplatsen främst av lågprisflygbolag, nämligen Ryanair, Airlinair (som döptes om till Hop 2013), Flybe, easyJet, Jet2 och Buzz. Flyglinjerna drivs på års- eller säsongsbasis, eller mer på ad hoc-basis när det gäller charterflygningar. Flygplatsen används också för nöjesflygningar, militärflygningar och flygningar i allmänhetens tjänst.

(29) Enligt Frankrike trafikerades följande flyglinjer under den period som omfattas av det formella granskningsförfarandet:

Tabell 1

Flygtrafik vid La Rochelle flygplats mellan 2001 och 2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kommersiella transporter		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
varav	reguljära flyglinjer	*3 200*[4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	övriga	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Transporter med turist- och affärsflygplan		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
varav	privata flygplan som tillhör flygklubbar	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	flygplan som tillhör flygklubbar	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Transporter med militärflygplan och flygplan i allmänhetens tjänst		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Övriga (inklusive bruksflyg)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Transporter totalt		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) Industri- och handelskammarens allmänna avdelning ansvarar för industri- och handelskammarens övriga verksamheter, såsom att företräda företagens intressen i La Rochelle-regionen. Den tillhandahåller också dessa företag tjänster, erbjuder hjälp med att etablera, utveckla och överföra en affärsverksamhet och tillhandahåller grundutbildning och fortbildning.

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

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Passagerartrafik på reguljära flyglinjer	***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]				
Andra kommersiella passagerare	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
varav nationella	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internationella	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Totalt antal ankommande och avresande passagerare	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Varav transitpassagerare (som endast räknas en gång)	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Godstrafik	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Källa: de franska myndigheterna.

Startdatum för reguljära flyglinjer:

(4) Flyglinjen La Rochelle–London startades den 5 april 2001.

(5) Flyglinjen La Rochelle–Paris upphörde den 1 oktober 2001.

(6) Flyglinjen La Rochelle–Paris togs över av Air Jet den 15 juli 2002, därefter av Air Atlantique i maj 2003 och upphörde därefter den 31 december 2004.

(7) Flyglinjen La Rochelle–Bordeaux trafikerades av Air Jet under perioden 15 juli–19 augusti 2002.

(8) Flyglinjen La Rochelle–London upphörde i april 2003 (Buzz köptes upp av Ryanair).

(9) Flyglinjen La Rochelle–Southampton startades den 24 juni 2004 av Flybe.

(10) Flyglinjen La Rochelle–Lyon (via Poitiers) startades den 14 oktober 2004 av Airlinair.

(11) Flyglinjen La Rochelle–Birmingham startades den 27 mars 2005 av Flybe.

(12) Flyglinjen La Rochelle–Dublin startades den 29 april 2006 av Ryanair.

(13) Flyglinjen La Rochelle–Bristol startades den 21 juli 2006 av easyJet.

Tabell 2

Flygtrafik vid La Rochelle flygplats mellan 2007 och 2011

		2007	2008	2009	2010	2011
Kommersiella transporter		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
varav	reguljära flyglinjer	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	övriga	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Transporter med turist- och affärsflygplan		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
varav	privata flygplan som tillhör flygklubbar	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	flygplan som tillhör flygklubbar	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Transporter med militärflygplan och flygplan i allmänhetens tjänst		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Övriga (inklusive bruksflyg)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Transporter totalt		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Passagerartrafik på reguljära flyglinjer		***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–Bryssel[7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
La Rochelle–Nice[8]				*205*		
La Rochelle–Cork[9]					*10 366*	*10 392*
La Rochelle–Oslo[10]					*12 459*	*13 677*
La Rochelle–Porto[11]						*17 167*
La Rochelle–Paris [12]						*6 490*
Andra kommersiella passagerare		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Totalt antal ankommande och avresande passagerare		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Varav transitpassagerare (som endast räknas en gång)		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Godstrafik		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Källa: de franska myndigheterna.

Startdatum för reguljära flyglinjer:

(1) Flyglinjen La Rochelle–Manchester startades av Flybe den 22 maj 2007

(2) Flyglinjen La Rochelle–London Gatwick startades av easyJet den 14 juli 2007

(3) Flyglinjen La Rochelle–Glasgow startades av easyJet den 3 maj 2008

(4) Flyglinjen La Rochelle–Edinburgh startades av Jet2 den 17 maj 2008

(5) Flyglinjen La Rochelle–Leeds Bradford startades av Jet2 den 24 maj 2008

(6) Flyglinjen La Rochelle–Cork startades av Aer Arann den 24 maj 2008

(7) Flyglinjen La Rochelle–Bryssel startades av Ryanair den 5 juni 2009

(8) Flyglinjen La Rochelle–Nice startades av Airlinair den 16 maj 2009

(9) Flyglinjen La Rochelle–Cork startades av Ryanair den 1 juni 2010

(10) Flyglinjen La Rochelle–Oslo startades av Ryanair den 2 april 2010

(11) Flyglinjen La Rochelle–Porto startades av Ryanair den 28 mars 2011

(12) Flyglinjen La Rochelle–Paris startades av Airlinair den 8 april 2011

(30) I tabell 3 nedan visas det totala antalet ankommande och avresande passagerare som använde flygplatsen mellan 2000 och 2012.

Tabell 3

Trafik och transporter vid La Rochelle flygplats

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

Källa: De franska myndigheterna och, för 2012 års siffror, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (2012 års siffror omfattar all passagerartrafik).

3 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

(31) De åtgärder som är föremål för det formella granskningsförfarandet rör

— ekonomiskt stöd till flygplatsförvaltaren från olika offentliga organ och myndigheter från 2001 till dess att det formella granskningsförfarandet inleddes den 8 februari 2012,

— de olika avtal som flygplatsförvaltaren ingick med flygbolagen från 2001 till dess att det formella granskningsförfarandet inleddes den 8 februari 2012.

3.1 Åtgärder till förmån för flygplatsen

3.1.1 *Finansiering av verksamhet*

3.1.1,1 Bidrag för offentliga uppdrag

(32) Under perioden 2001–2011 finansierade de offentliga myndigheterna olika uppdrag som La Rochelle flygplats utförde när det gäller skydd och säkerhet (se tabell 4 nedan). Denna finansiering omfattas av tillämpningsområdet för det formella granskningsförfarandet.

(33) Enligt Frankrike täcker denna finansiering kostnaderna för de offentliga uppdrag som ska utföras av flygplatsförvaltaren och betalningen till staten. Finansieringen omfattas av det allmänna systemet för finansiering av offentliga uppdrag vid franska flygplatser, i enlighet med vad som fastställs i nationell lagstiftning. Detta system utgår från en skatteavgift – flygplatsskatten – samt ytterligare ett finansieringsinstrument. Bakgrunden till och reglerna för dessa instrument och de uppgifter som finansieras av dem har redan beskrivits i ett antal nya kommissionsbeslut ([12]). Kommissionen vill dock framhålla följande aspekter som måste beaktas vid granskningen av de åtgärder som omfattas av detta beslut.

(34) Enligt lag är det flygplatsförvaltaren som anförtros skydds- och säkerhetsuppgifterna ([13]). De vidtar nödvändiga åtgärder i enlighet med EU-lagstiftningen och nationell lagstiftning och täcker de relaterade kostnaderna. De ersätts sedan genom flygplatsskatten, där intäkterna är öronmärkta uteslutande för att täcka kostnaderna för de uppgifter av allmänt intresse som rör skydd och säkerhet.

(35) Principerna för hur detta finansieringsinstrument fungerar och vilka utgiftskategorier som kan täckas anges i detalj i två referenstexter ([14]). Flygplatsskatten tas ut av offentliga eller privata enheter som driver flygplatser som, under det senaste kalenderår för vilket uppgifter finns tillgängliga, har registrerad trafik (ankommande eller avresande passagerare) som överstiger 5 000 trafikenheter (en trafikenhet = en passagerare eller 100 kg post eller gods).

(36) I enlighet med artikel 1609 w i den allmänna skattelagstiftningen ska ”vid varje flygplats intäkterna från skatten avsättas för att finansiera brandbekämpnings- och räddningstjänster, förebyggande av viltolyckor samt säkerhets- och miljöskyddsåtgärder. En procentandel av skatteintäkterna, som fastställs varje år genom en (interministeriell) förordning, ska användas för att finansiera automatisk gränskontrollutrustning med biometrisk identifiering som ska installeras vid flygplatser. Avgiften ska fastställas baserat på varje flygplats finansieringsbehov, med särskild hänsyn tagen till de tjänster som tillhandahålls för att följa gällande bestämmelser och den förväntade utvecklingen av trafiken, kostnaderna och förvaltarens övriga intäkter.”

([12]) Se i synnerhet punkterna 32–43 i kommissionens beslut (EU) 2016/633 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.33961 som Frankrike har genomfört till förmån för industri- och handelskammaren för Nîmes, Uzès och Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited och Airport Marketing Services Limited (EUT L 113, 27.4.2016, s. 32) (*beslutet om Nîmes flygplats*). Se även punkterna 98–108 i kommissionens beslut (EU) 2015/1227 av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.22614 (C 53/2007) som Frankrike har genomfört till förmån för handels- och industrikammaren i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services och Transavia (EUT L 201, 30.7.2015, s. 109), (*beslutet om Pau flygplats*)

([13]) Artiklarna L.6332-3 och L.6341-2 i transportlagen.

([14]) Enligt artikel 1609 w i den franska allmänna skattelagen om flygplatsskatt och den interministeriella förordningen av den 30 december 2009 om arrangemangen för flygplatsförvaltarens utfärdande av redogörelser i syfte att fastställa beloppet för flygplatsskatten per passagerare.

(37) Avgiften fastställs därför årligen för varje enskild flygplats baserat på de skydds- och säkerhetskostnader som ska täckas. Flygplatsförvaltaren ska därför varje år upprätta en årlig deklaration över kostnader och trafik. Denna deklaration skickas till den lokala civila luftfartssäkerhetsmyndigheten, som kontrollerar och godkänner dem mot bakgrund av gällande lagstiftning. Avgiften beräknas av den franska civila luftfartsmyndigheten (*Direction générale de l'aviation civile*), som utför en ytterligare kontroll av alla deklarerade siffror, där hänsyn tas till de samlade resultaten från tidigare år. Avgiften fastställs därefter i ett ministerbeslut som offentliggörs i den franska officiella tidningen.

(38) Enligt artikel 1609 w i den allmänna skattelagstiftningen kan dessutom de siffror som deklarerats av flygplatsförvaltaren komma att kontrolleras av den franska civila luftfartsmyndigheten.

(39) Bestämmelserna kring detta förfarande fastställdes inledningsvis i ett cirkulär, och från och med 2010 var de tillämpliga bestämmelserna de bestämmelser som fastställdes i den interministeriella förordningen av den 30 december 2009 om bestämmelser för flygplatsförvaltarens utfärdande av deklarationer i syfte att fastställa storleken på flygplatsskatten per passagerare. Bestämmelserna är tillämpliga på samma sätt på alla franska flygplatser.

(40) Förutom flygplatsskatten erhöll den aktör som drev La Rochelle flygplats också statliga subventioner genom interventionsfonden för flygplatser och luftfart (*Fiata*). Fiata var avsedd att komplettera intäkterna från flygplatsskatten, som ofta är otillräcklig för flygplatser med låga trafikvolymer eftersom de inte kan debitera sina användare en alltför hög avgift. Under 2008 ersatte staten Fiata med en tilläggsavgift till flygplatsskatten, vilket innebar att avgiften var högre än vad som var nödvändigt för att täcka skydds- och säkerhetskostnaderna vid vissa flygplatser. Detta skapar ett överskott som omfördelas till de minsta flygplatserna för att komplettera deras intäkter från flygplatsskatten.

(41) Med hänvisning till det regleringsförfarande som beskrivs ovan har Frankrike översänt en översikt till kommissionen över alla subventioner som har beviljats La Rochelle flygplats med hjälp av statliga medel för offentliga uppdrag. Dessa subventioner anges i tabell 4 nedan:

Tabell 4

Kostnader med koppling till offentliga uppdrag (skydd och säkerhet) och subventioner som betalas till flygplatsen för dessa uppgifter

Typ av subvention (i euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
	TRAFIKVOLYM												
Passagerartrafik (avresande)	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**
	SÄKERHETSKOSTNADER												
Brandbekämpning, säkerhet och förebyggande av viltolyckor	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) Delsumma säkerhet	**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**
	SÄKERHETSKOSTNADER												
c - Anläggningar och utrustning för säkerhetskontroll av lastrumsbagage	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 –Tillträdeskontroll till behörighetsområdet	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 – Säkerhetskontroll av personer och kabinbagage	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) Delsumma säkerhet (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**
	SKYDDS- OCH SÄKERHETSKOSTNADER TOTALT												
Säkerhetskostnader totalt (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**
Allmänna omkostnader	–	–	–	–	–	–	–	–	–	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Skydds- och säkerhetsavgifter för flygplatsförvaltaren	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2 526	8 556	**11 082**
(A) Kostnader totalt	**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**
	FLYGPLATSSKATT												
Avgift per passagerare	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	–

Typ av subvention (i euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totalt
Kostnad per passagerare	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	–
Fraktavgift	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	–
	MEDEL												
Intäkt från skatten	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**
Inkomster från tilläggsavgiften från och med 2008	–	–	–	–	–	–	–	–	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Subventioner från lokala myndigheter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Andra medel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Flygplatssubventioner (tidigare Fiata)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	–	–	–	–	**2 739 599**
(B) Medel totalt	**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**
	BALANS												
Årlig balans för offentliga uppdrag (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**
Samlad balans	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**
Finansiella utgifter	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	**- 110 292**
Diskonteringssats	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	–
Flerårig balans för offentliga uppdrag (diskonterad samlad balans)	**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**

Källa: de franska myndigheterna.

3.1.1.2 Påstådd underfakturering av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahållit La Rochelle flygplats

(42) Industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahåller tjänster som är gemensamma för dess olika avdelningar, bland annat flygplatsavdelningen, i synnerhet tjänster som rör bokföring, it och mänskliga resurser. I tabell 5 nedan visas de tjänster som industri- och handelskammaren fakturerat La Rochelle flygplats.

Tabell 5

Belopp som industri- och handelskammarens allmänna avdelning fakturerade flygplatsen under den granskade perioden

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

Källa: de franska myndigheterna.

(43) De franska myndigheterna lämnade följande förtydliganden när det gäller de tjänster som industri- och handelskammaren tillhandahåller La Rochelle flygplats.

— De allmänna administrationskostnaderna täcker kostnader för två undertjänster, nämligen kostnaden för undertjänsten ”valda tjänstemän”, som beräknas utifrån antalet dagordningar som behandlas, och kostnaden för tjänsten ”generaldirektoratet”, som beräknas utifrån den tid som direktören lagt ned på varje tjänst.

— När det gäller kommunikationstjänster har industri- och handelskammarens flygplatsavdelning inte någon kommunikationsavdelning, utan använder sig av kommunikationstjänsten inom industri- och handelskammarens allmänna avdelning. I slutet av året beräknas kostnaden för kommunikationstjänsten utifrån den tid som lagts på, och de kostnader som uppstått för, varje tjänst och verksamhet.

— Kostnaderna för mänskliga resurser beror på antalet utfärdade lönebesked.

— När det gäller bokföringstjänster bedöms antalet bokföringsposter och kostnaden för tjänsten fördelas proportionellt utifrån antalet poster.

— Kostnaden för it-tjänsten beräknas utifrån kostnadsuppdelningen för varje it-post.

— När det gäller studie-/projekttjänsten är den tid som läggs på ett visst projekt och/eller en viss uppgift det mest relevanta kriteriet för att bedöma kostnaden.

(44) Dessutom påpekade de franska myndigheterna att de fakturerade beloppen mellan 2001 och 2005 var engångsbelopp. År 2006 infördes den första fördelningsnyckeln och fördelningsnycklarna justerades sedan för perioden 2007–2012. En fördelningsnyckel är ett sätt att fördela kostnader med hjälp av en fast andel eller procentandel som beror på typen av indirekt kostnad för att fastställa den andel som motsvarar ett visst affärsområde (och/eller en viss tjänst). Fördelningsnycklar förutsätter att det finns ett proportionerligt förhållande mellan kostnaden och den tjänst som tillhandahålls. De fördelningsnycklar som visas i tabell 5 bygger på sex olika kriterier beroende på den tjänst som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahåller flygplatsen. Fördelningsnycklarna baseras på antaganden, oavsett inom vilket område de används. Såvida det inte kan visas att de faktorer som valts eller de beräkningsmetoder som använts för nycklarna var helt orealistiska eller allvarligt bristfälliga, kan det i detta ärende därför inte anses att nycklarna är felaktiga eller undervärderade. De franska myndigheterna har bekräftat att de kriterier som ligger till grund för fördelningsnycklarna är objektiva och relevanta.

(45) Slutligen specificerade de franska myndigheterna de fakturerade beloppen och passagerartrafikens utveckling mellan 2001 och 2012.

— Mellan 2001 och 2005 fakturerades totalt 433 160 euro. Under samma period ökade trafiken, men den genomsnittliga årliga siffran understeg fortfarande 100 000 passagerare.

— 2006 fakturerades totalt 162 000 euro. Det året ökade flygplatsens passagerarantal betydligt och uppgick till 180 890, dvs. en ökning med 42 % jämfört med 2005 års siffror.

— Mellan 2007 och 2012 fakturerades totalt 1 386 000 euro. År 2007 överskred antalet passagerare 200 000.

3.1.1.3 Påstådd överfakturering av de tjänster som industri- och handelskammaren tillhandahållit Rochefort/Saint-Agnant flygplats

(46) Under perioden mellan den 1 januari 2002 och den 30 juni 2006 hjälpte direktören för La Rochelle flygplats och en sekreterare till med förvaltningen och driften av Rochefort/Saint-Agnant flygplats (*Rochefort flygplats*) enligt ett tjänsteavtal som ingicks i partnerskap med Rocheforts industri- och handelskammare ([15]). Den 11 juli 2001 valdes La Rochelles industri- och handelskammare ut till att förvalta Rochefort flygplats efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

(47) Tjänsteavtalet omfattade förvaltning och drift av Rochefort flygplats, och omfattade frågor som allmänna administrationstjänster, tjänster med koppling till byggarbeten och upphandling av utrustning samt tjänster till förmån för användarna.

(48) Under avtalets hela löptid (2002–2006) uppgick den totala kostnaden för de tjänster som tillhandahölls till 991 235 euro ([16]). För dessa tjänster erhöll La Rochelles industri- och handelskammare 293 264 euro.

([15]) Dessa tjänster tillhandahölls i enlighet med ett avtal mellan ett konsortium som dels bestod av Rocheforts industri- och handelskammare och La Rochelles industri- och handelskammare, dels Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort (den gemensamma myndigheten för Rochefort flygplats).

([16]) Tabell 21 i CRC:s rapport.

3.1.1.4 Förskott med återbetalningsskyldighet som beviljats av industri- och handelskammarens allmänna avdelning

Tabell 6

Analys av förskotten med återbetalningsskyldighet 2001–2012

(i euro)

År	Förskott
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
TOTALT 2001–2012	**7 061 199**

Källa: de franska myndigheterna.

(49) Under perioden 2001–2012 betalade industri- och handelskammarens allmänna avdelning förskott till flygplatsen till ett sammanlagt belopp av 7 061 199 euro. Dessa förskott med återbetalningsskyldighet beviljades utan krav på avkastning på kapitalet. Enligt Frankrike rör det sig om lån som flygplatsen måste betala tillbaka. Förskotten bokförs som tillgångar i balansräkningen för industri- och handelskammarens allmänna avdelning och som skulder i flygplatsens balansräkning, där industri- och handelskammaren använder flygplatsens fastighetsinnehav som säkerhet för att garantera att lånen betalas tillbaka.

(50) De franska myndigheterna uppgav att syftet med förskotten med återbetalningsskyldighet var att förse flygplatsen med den likviditet som krävdes för att dels påbörja infrastrukturrelaterade investeringsprojekt, dels balansera budgeten och därmed – tillfälligt – täcka flygplatsens rörelseunderskott, eftersom det rörde sig om förskottsbetalningar.

3.1.1.5 Ekonomiska bidrag från lokala myndigheter till marknadsföringsåtgärder som La Rochelle flygplats har vidtagit

(51) Industri- och handelskammaren erhöll subventioner från regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime och La Rochelles regionmyndighet för att bidra till de marknadsföringsåtgärder som genomfördes av La Rochelle flygplats. I tabell 7 nedan beskrivs dessa olika subventioner.

Tabell 7

Förväntade ekonomiska bidrag från, och som faktiskt betalades av, olika lokala myndigheter till de marknadsföringsåtgärder som La Rochelle flygplats genomförde

(i euro)

Förväntade ekonomiska bidrag	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departementet Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rochelles regionmyndighet			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regionen Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTALT			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Ekonomiska bidrag som faktiskt betalades	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Departementet Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
La Rochelles regionmyndighet			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regionen Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTALT			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Källa: de franska myndigheterna.

[1] Enligt uppgifter från de franska myndigheterna lämnades inga ekonomiska bidrag mellan 2007 och 2009 till de marknadsföringsåtgärder som La Rochelle flygplats vidtog.

(52) Bidragen betalades inom ramen för avtal mellan å ena sidan industri- och handelskammaren, och å andra sidan departementet Charente-Maritime, La Rochelles regionmyndighet och regionen Poitou-Charentes.

(53) De franska myndigheterna kunde endast visa kommissionen två avtal som ingicks 2010, det ena med departementet Charente-Maritime och det andra med La Rochelles regionmyndighet ([17]).

(54) Enligt båda avtalen från 2010 åtog sig departementet Charente-Maritime och La Rochelles regionmyndighet att finansiera en del av de marknadsföringsåtgärder som industri- och handelskammaren planerade att genomföra för att nå utländska turister, särskilt marknaderna i London, Dublin, Oslo och Bryssel, eftersom det fanns flyglinjer till dessa städer ([18]). I avtalen anges dock inte vilken typ av marknadsföringsåtgärder som ska genomföras av industri- och handelskammaren eller tjänsteleverantörerna. I avtalen nämns framför allt inte det faktum att tjänsteleverantörerna kommer att vara flygbolag eller deras dotterbolag.

3.1.2 *Investeringsbidrag*

(55) Under perioden 2001–2005 beviljade flera lokala myndigheter och Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) La Rochelle flygplats subventioner (investeringsbidrag) för att finansiera olika investeringar, på totalt omkring 3 miljoner euro (se tabell 8 nedan):

— Charente-Maritimes allmänna råd beviljade flygplatsen ett utrustningsbidrag på 46 000 euro under 2001 och ett bidrag på 744 000 euro under 2005.

— Det regionala rådet i Poitou-Charentes beviljade flygplatsen ett utrustningsbidrag på 744 000 euro under 2005.

— La Rochelles regionmyndighet beviljade flygplatsen ett utrustningsbidrag på 967 000 euro under 2005.

— Eruf beviljade flygplatsen en subvention på 485 000 euro under 2005.

(56) Dessa bidrag finansierade ett antal investeringar, bland annat

— uppförandet av en ny avgångs- och ankomsthall,

— förstärkningen, förlängningen och breddningen av start- och landningsbanan,

— förstärkningen och breddningen av taxibanan,

— förstärkningen och utbyggnaden av uppställningsplatserna, och

— inrättandet av ett avrinningsområde för att anpassa flygplatsen till den franska vattenlagen.

(57) De franska myndigheterna uppgav också att investeringarna särskilt syftade till att se till att de flygplan som i regel används av europeiska flygbolag (B737, A320) kunde användas på ett säkert sätt genom att bredda start- och landningsbanan till en bredd på 45 meter (La Rochelle var en av få kommersiella flygplatser som hade en 30 meter bred bana) och att förlänga den med 115 meter västerut (för att delvis ta itu med följderna av den felaktigt placerade tröskeln på landningssträckan), och genom att anpassa taxibanorna och plattorna så att flygplanen kunde förflytta sig säkert. Vissa investeringar gjorde det dessutom möjligt för flygplatsen att uppfylla sina miljöskyddsskyldigheter (vattenlagstiftningen).

(58) De franska myndigheterna uppgav att La Rochelle flygplats inte fick några bidrag för att finansiera anläggningen av en avgiftsbelagd bilparkering 2006 och för den efterföljande utbyggnaden av denna 2008.

(59) I tabell 8 nedan ges en översikt över alla investeringsåtgärder för vilka investeringsbidrag utbetalades.

(60) Enligt de franska myndigheterna finansierades den andel av investeringarna som inte täcktes av bidragen av industri- och handelskammaren, dvs. den aktör som ägde och drev flygplatsen.

([17]) Dessa avtal skickades till kommissionen den 4 juni 2012.

([18]) Inledande anmärkningar till avtalen mellan industri- och handelskammaren och departementet Charente-Maritime och La Rochelles regionmyndighet, som ingicks den 29 juni 2010 respektive den 16 juli 2010.

Tabell 8

Översikt över alla åtgärder för vilka investeringsbidrag beviljades

(i euro)

Typ av investering	Sammanlagd investeringskostnad	Datum då subventionen beviljades	Bidragande offentligt organ	Subventionsbelopp
Renovering och uppgradering (inklusive start- och landningsbana)	5 876 000	4.1.2001	Det allmänna rådet	46 000
		2.12.2005	Eruf	485 000
		29.10.2004	Det allmänna rådet	744 000
		14.3.2005	Det regionala rådet	744 000
		23.3.2005	Regionmyndigheten	967 000
TOTALT				2 986 000

Källa: de franska myndigheterna.

3.2 **Åtgärder till stöd för flygbolagen**

3.2.1 *Anmärkningar gällande flygplatsavgifterna*

(61) I Frankrike fastställs priserna på alla flygplatstjänster som flygplatsförvaltaren erbjuder de olika flygplatsanvändarna i enlighet med dess avgiftstabell för flygplatstjänster. Varje föreslagen avgift skickas till den ekonomiska rådgivande kommittén (*Cocoeco*) för ett yttrande, och gör det därmed möjligt att rådfråga flygplatsanvändarna om de gällande avgifterna (flygbolag, fackföreningar, företag som utför bruksflyg, sammanslutningar). Enligt Frankrike meddelas därför alla höjningar av icke-luftfartsrelaterade avgifter till Cocoeco varje år. Varje avgift som förvaltaren föreslår skickas också till departementets prefekt innan den träder i kraft, tillsammans med Cocoecos yttrande.

(62) Frankrike översände de avgiftstabeller för flygplatstjänster som gällde mellan 2001 och 2013 till kommissionen. Frankrike översände också alla yttranden från Cocoeco mellan 2001 och 2013 till kommissionen, dock inte för 2005, eftersom Cocoeco inte sammanträdde det året.

(63) Frankrike uppgav också att belysningsavgiften för start- och landningsbanan betalas av flygbolagen beroende på om de civila luftfartsregler som reglerar flygningar nattetid eller vid dåligt väder är tillämpliga (i sådana fall ansvarar flygtrafiktjänsten för att avgöra om belysning ska användas) eller om piloten begär belysning. Enligt de franska myndigheterna tillhandahålls de erfordrade uppgifterna om huruvida belysning har använts eller inte under en flygning av La Rochelle flygtrafiktjänst, vilket därefter gör det möjligt för förvaltaren att fakturera flygbolaget.

(64) Frankrike anger att flygplatsen erhåller följande icke-luftfartsrelaterade avgifter: i) Avgifter för användningen av statligt ägd egendom (fast och rörlig del som baseras på den omsättning som genereras) för följande verksamheter: Bilparkeringar, biluthyrningsföretag, flyghangarer, restauranger, butiker och reklam. ii) Olika tjänster som tillhandahålls mot en avgift.

3.2.2 *Avtal med flygbolagen*

(65) Kommissionens granskning omfattar de avtal som styr betalningen för tjänster som flygplatsen tillhandahåller till förmån för flygbolagens luftfartsverksamhet (*avtal om flygplatstjänster*) och de avtal som styr betalningen för marknadsföringstjänster som flygbolagen tillhandahåller flygplatsen (*avtal om marknadsföringstjänster*), vilka ingåtts mellan industri- och handelskammaren och flygbolagen från 2001 och fram till dess att det formella granskningsförfarandet inleddes den 8 februari 2012.

(66) Kommissionen har granskat de avtal om flygplatsavgifter och/eller avtal om marknadsföringstjänster som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och följande flygbolag: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz och easyJet.

3.2.2.1 Avtal som ingåtts med Ryanair/AMS

(67) Enligt Frankrike innehåller följande tabell alla avtal som industri- och handelskammaren ingått med Ryanair och AMS under den granskade perioden:

Tabell 9

Förteckning över avtal som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och Ryanair/AMS

Nr	Avtal	Datum för undertecknande	Period som omfattas av avtalet
1	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Förenade kungariket m.fl.)	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Förenade kungariket m.fl.)	3.6.2004	1.1.2004–30.4.2006
C	Avtal nr 1 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Förenade kungariket)	1.4.2006	1.5.2006–31.4.2009
D	Avtal nr 2 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Irland)	1.4.2006	1.5.2006–31.4.2009
2	Avtal nr 1 om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Förenade kungariket)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	Avtal nr 2 om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Irland)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
4	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	Avtal nr 1 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Förenade kungariket)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	Avtal nr 2 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	Avtal nr 3 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Irland)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	13.1.2010	1.5.2009–30.4.2012
6	Ändring nr 1 av avtalet om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	Ändring nr 1 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	23.6.2010	23.6.2010–30.3.2013
7	Ändring nr 2 av avtalet om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012

Nr	Avtal	Datum för undertecknande	Period som omfattas av avtalet
M	Ändring nr 2 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	11.2.2011	28.3.2011–30.3.2013
N	Ändring nr 3 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	11.2.2011	31.3.2011–30.3.2013

a) Avtal om flygplatstjänster som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och Ryanair

(68) Såsom visas i tabell 9 ingick industri- och handelskammaren och Ryanair flera avtal om flygplatsavgifter och avgifter för marktjänster under den granskade perioden.

(69) För samtliga avtal om flygplatstjänster som tas upp i detta avsnitt uppgav Frankrike följande:

— Storleken på de flygplatsavgifter som anges i avtalen är den som har godkänts av Cocoeco och som gäller för alla flygbolag.

— Industri- och handelskammaren tillhandahåller inga andra marktjänster än påfyllning av bränsle.

— Ryanair fakturerades inte för belysningsavgiften för start- och landningsbanan eftersom flygbolaget endast flög dagtid och därför inte behövde någon belysning.

(70) Det framgår således tydligt av granskningen av dessa avtal att de flygplatsavgifter som tillämpats på Ryanair enligt varje avtal motsvarar den allmänna prislista som godkänts av Cocoeco.

— *Avtal 1: avtalet av den 10 december 2003*

(71) Detta första avtal, som ingicks den 10 december 2003 mellan industri- och handelskammaren och Ryanair, med retroaktiv tillämpning på tre år från och med den 1 maj 2003, fastställer storleken på de flygplatsavgifter som var tillämpliga på Ryanair. Enligt avtalet åtog sig Ryanair att trafikera en daglig flyglinje mellan La Rochelle flygplats och London Stansted och att eventuellt starta upp en eller flera flyglinjer till Bryssel Charleroi, Frankfurt Hahn eller någon annan flygplats, under förutsättning att flyglinjerna i fråga gjorde det möjligt för Ryanair att flyga från La Rochelle flygplats under minst 340 dagar per år under varje år som omfattades av avtalet.

(72) Enligt artikel 2 b i avtal nr 1 av den 10 december 2003 skulle Ryanair också betala en avgift för marktjänster på […] euro för varje BA-flygplan av typen 146–300, […] euro för varje Boeing-flygplan av typen 737–300 och […] euro för varje Boeing-flygplan av typen 737–800. I en skrivelse av den 30 augusti 2011 hävdade Frankrike inledningsvis att industri- och handelskammaren inte tillhandahåller några andra marktjänster och att användarna ingår avtal direkt med en privat tredje part för marktjänster. I sitt svar av den 12 april 2012 förklarade Frankrike vidare att industri- och handelskammaren endast hade agerat som mellanhand mellan Ryanair och Atlantica, dvs. marktjänsteföretaget. Enligt industri- och handelskammaren specificerade avtalet om flygplatstjänster av den 10 december 2003 mellan industri- och handelskammaren och Ryanair endast de priser som Atlantica hade fastställt. Frankrike och industri- och handelskammaren hävdar att Ryanair från 2007 och framåt hade en direkt förbindelse med Atlantica. Detta ansvar överfördes till Atlantica enligt avtalet om marktjänster av den 1 februari 2007, som behöll den avgift som angavs i det tidigare avtalet om marktjänster för Ryanairs flygplan av typen Boeing 737–800.

— *Avtal 2: avtalet av den 1 maj 2006*

(73) Detta avtal ingicks mellan industri- och handelskammaren och Ryanair den 1 maj 2006 för en period på tre år. Enligt avtalet åtog sig Ryanair att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och London Stansted med passagerartrafik på minst 95 000 passagerare per år.

— *Avtal 3: avtalet av den 1 maj 2006*

(74) Detta avtal ingicks mellan industri- och handelskammaren och Ryanair den 1 maj 2006 för en period på tre år. Enligt avtalet åtog sig Ryanair att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och London Dublin med passagerartrafik på minst 45 000 passagerare per år.

— *Avtal 4: avtalet av den 1 februari 2007*

(75) Detta avtal ersatte underförstått avtal 2 och ingicks mellan industri- och handelskammaren och Ryanair den 1 februari 2007, med ett utgångsdatum den 30 april 2009. Enligt avtalet åtog sig Ryanair att trafikera en daglig flyglinje mellan La Rochelle flygplats och London Stansted och att eventuellt starta upp en eller flera flyglinjer till Bryssel Charleroi, Frankfurt Hahn eller någon annan flygplats. Ryanair åtog sig att flyga från La Rochelle minst 340 dagar per år under varje år som omfattas av avtalet. Från och med den 1 februari 2007 tillhandahöll Atlantica marktjänster åt Ryanair enligt det marktjänsteavtal som avses i skäl 71.

— *Avtal 5: avtalet av den 13 januari 2010*

(76) Detta avtal ingicks mellan industri- och handelskammaren och Ryanair den 13 januari 2010, med retroaktiv tillämpning från och med den 1 maj 2009 för en period på tre år. Enligt avtalet åtog sig Ryanair att trafikera en daglig flyglinje mellan La Rochelle flygplats och London Stansted, Dublin och Bryssel Charleroi, och att potentiellt starta upp en eller flera flyglinjer till någon annan flygplats där Ryanair bedrev verksamhet.

(77) Avtalet ändrades två gånger genom följande två ändringar:

— *Avtal 6: ändring nr 1 av den 1 februari 2010 av avtal 5 av den 13 januari 2010*

(78) Denna ändring av avtal 5 av den 13 januari 2010, som gällde till och med den 31 mars 2013, anger vilka flyglinjer som Ryanair ska trafikera från La Rochelle flygplats från och med sommarsäsongen 2010 på följande villkor:

— London Stansted: minst 53 000 passagerare (avresande och ankommande) för varje helt år.

— Dublin (endast sommartid): minst 17 000 passagerare (avresande och ankommande) för varje helt år.

— Bryssel Charleroi (endast sommartid): minst 17 000 passagerare (avresande och ankommande) för varje helt år.

— Oslo Rygge (endast sommartid): minst 17 000 passagerare (avresande och ankommande) för varje helt år.

(79) Denna ändring kompletterade avtal 5 av den 13 januari 2010.

— *Avtal 7: ändring nr 2 av den 28 januari 2011 av avtal 5 av den 13 januari 2010*

(80) Genom denna ändring av avtal 5 av den 13 januari 2010 åtog sig Ryanair att trafikera en flyglinje till Porto endast sommartid med start under sommarsäsongen 2011, med en minsta passagerartrafik på 17 000 passagerare (avresande och ankommande) för varje helt år.

b) Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair/AMS

(81) Såsom anges i tabell 9 ingick industri- och handelskammaren även ett antal marknadsföringsavtal. Under perioden 2003–2006 ingicks dessa avtal med Ryanair. Från och med 2006 ingicks avtalen med AMS, som är ett helägt dotterbolag till Ryanair.

— *Avtal A: avtalet av den 1 december 2003 med Ryanair*

(82) Den 1 december 2003 ingicks ett avtal mellan industri- och handelskammaren och Ryanair, med retroaktiv tillämpning från den 1 maj 2003 till den 31 december 2003. Ryanair åtog sig att trafikera en daglig flyglinje mellan La Rochelle flygplats och London Stansted från och med den 1 maj 2003 och att eventuellt starta upp ytterligare en eller flera flyglinjer till Frankfurt Hahn, Bryssel Charleroi eller någon annan flygplats, med verksamhet minst 340 dagar per år.

(83) Enligt detta avtal åtog sig Ryanair att på sin webbplats visa tre webblänkar till turistinriktade webbplatser med anknytning till regionen La Rochelle och att inleda en kampanj för att marknadsföra sina flyglinjer till La Rochelle flygplats.

(84) Industri- och handelskammaren betalade Ryanair […] euro:

— […] euro när avtalet ingicks.

— […] euro när Ryanair lämnade in en sammanfattning av de marknadsföringskampanjer som genomförts och kostnaderna för dessa, som skulle uppgå till minst […] euro.

— *Avtal B: avtalet av den 3 juni 2004 med Ryanair*

(85) Den 3 juni 2004 ingicks ett avtal mellan industri- och handelskammaren och Ryanair, som omfattade perioden från den 1 januari 2004 till den 30 april 2006. Ryanair åtog sig att trafikera en daglig flyglinje mellan La Rochelle flygplats och London Stansted från och med den 1 januari 2004 och att eventuellt starta upp ytterligare en eller flera flyglinjer till Frankfurt Hahn, Bryssel Charleroi eller någon annan flygplats, med verksamhet minst 340 dagar per år. Ryanair åtog sig också att ha en beläggning på minst 60 % för sina flygningar.

(86) Enligt detta avtal åtog sig Ryanair att på sin webbplats visa länkar till turistinriktade webbplatser med anknytning till regionen La Rochelle.

(87) Industri- och handelskammaren betalade Ryanair […] euro per år, ett belopp som skulle sänkas om Ryanair inte uppnådde sina beläggningsmål. Detta belopp skulle då räknas om baserat på antalet transporterade passagerare. Utbetalningarna skulle ske kvartalsvis och eventuella överbetalningar skulle regleras påföljande år.

(88) Kommissionen har inte mottagit några handlingar som anger det exakta belopp som industri- och handelskammaren betalade Ryanair för de följande två åren.

— *Avtal C: avtalet av den 1 april 2006 som ingicks med AMS gällande Förenade kungariket*

(89) Den 1 april 2006 ingick industri- och handelskammaren och AMS ett treårigt avtal som trädde i kraft den 1 maj 2006. Detta avtal är kopplat till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och London Stansted med minst 95 000 passagerare per år.

(90) Enligt detta avtal åtog sig AMS att tillhandahålla olika marknadsföringstjänster på webbplatsen www.ryanair.com till ett belopp av […] euro per år, eller […] euro per månad. Detta innebar följande:

— Att inkludera en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren på den engelskspråkiga hemsidan på www.ryanair.com ([19]) under 56 dagar, till ett belopp av […] euro.

— Att inkludera fyra stycken på 150 ord i avsnittet ”Five things to do” på destinationssidan för La Rochelle på Ryanairs webbplats, till ett belopp av […] euro.

— Att inkludera två länkar till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren i statusfältet på destinationssidan för La Rochelle på Ryanairs webbplats, till ett belopp av […] euro.

— Att inkludera en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren i avsnittet ”Five things to do” på destinationssidan för La Rochellepå Ryanairs webbplats, till ett belopp av […] euro.

— Att skicka ett e-postmeddelande som marknadsförde La Rochelle till de som prenumererar på Ryanairs webbplats i Förenade kungariket och Irland, till ett belopp av […] euro.

(91) Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster. Industri- och handelskammaren skulle betala dessa tjänster månadsvis baserat på de fakturor som skickades av AMS.

— *Avtal D och E: avtalet av den 1 april 2006 och ändringen av detta avtal av den 1 juni 2007 som ingicks med AMS angående Irland*

(92) Den 1 april 2006 ingicks avtal D av industri- och handelskammaren och AMS för en treårsperiod som trädde i kraft den 1 maj 2006. Detta avtal är kopplat till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Dublin med minst 45 000 passagerare per år.

(93) Enligt detta avtal åtog sig AMS att på Ryanairs webbplats, www.ryanair.com, visa en länk till en webbplats som byggts av industri- och handelskammaren under 212 dagar per år, till ett belopp av […] euro per år eller […] euro per månad. Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster. Industri- och handelskammaren skulle betala dessa tjänster månadsvis baserat på de fakturor som skickades av AMS.

([19]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Den engelskspråkiga hemsidan på www.ryanair.com.

(94) Avtal D ändrades den 1 juni 2007 genom en ändring (avtal E) som förändrade marknadsföringstjänsterna för 2007: AMS åtog sig att på Ryanairs webbplats visa en länk till en webbplats som byggts av industri- och handelskammaren under 45 dagar mellan juni och september 2007 i stället för 212 dagar per år, till ett belopp av […] euro.

— *Avtal F: avtalet av den 21 september 2007 som ingicks med AMS gällande Förenade kungariket*

(95) Den 21 september 2007 undertecknade industri- och handelskammarens flygplatsavdelning avtal F, som gällde marknadsföringstjänster för Ryanairs brittiska webbplats. Avtal F ändrade avtal C och omfattade marknadsföringstjänster utöver dem som redan hade planerats, nämligen att skicka ytterligare fem e-postmeddelanden med reklam under vintern 2007/2008 till de 255 000 engelsktalande prenumeranterna på Ryanairs utskickslista. Kostnaden för dessa ytterligare tjänster skulle uppgå till […] euro.

— *Avtal G: avtalet av den 17 september 2009 som ingicks med AMS gällande Förenade kungariket*

(96) Den 17 september 2009 ingick industri- och handelskammaren och AMS ett treårigt avtal med retroaktiv tillämpning från och med den 1 januari 2009. Detta avtal är kopplat till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och London Stansted med minst 53 000 passagerare per år.

(97) Enligt detta avtal åtog sig AMS att tillhandahålla olika marknadsföringstjänster till ett belopp av […] euro per år. Detta innebar följande:

— Att visa en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren på den brittiska hemsidan på webbplatsen www.ryanair.com under 22 dagar, till ett belopp av […] euro.

— Att inkludera ett stycke på La Rochelles destinationssida på Ryanairs webbplats, till ett belopp av […] euro.

— Att visa en länk till en webbplats som industri- och handelskammaren utsett i statusfältet på La Rochelles destinationssida på Ryanairs webbplats, till ett belopp av […] euro.

(98) Det totala beloppet för dessa tjänster var […] euro, på vilket en rabatt tillämpades. Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster.

— *Avtalen H och J: avtalet av den 17 september 2009 och ändringen av detta avtal som ingicks med AMS angående Belgien*

(99) Den 17 september 2009 ingick industri- och handelskammaren och AMS ett treårigt avtal med retroaktiv tillämpning från och med den 1 januari 2009 (avtal H). Detta avtal är kopplat till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Bryssel Charleroi med minst 9 000 passagerare under det första året och 16 000 passagerare under de följande två åren.

(100) Enligt detta avtal åtog sig AMS att på hemsidan för Nederländerna/Belgien på Ryanairs webbplats (www.ryanair.com) ([20]) visa en länk som utsetts av industri- och handelskammaren under 95 dagar under det första året och under 160 dagar under de följande två åren. Kostnaden för dessa tjänster uppgick till […] euro respektive […] euro, och industri- och handelskammaren debiterades […] euro under det första året och […] euro under de följande åren. Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster.

(101) Detta avtal ändrades samma dag genom avtal J, enligt vilket AMS åtog sig att visa en länk till den webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren på hemsidan för Nederländerna/Belgien på Ryanairs webbplats www.ryanair.com, under ytterligare tio dagar under 2009. Kostnaden för denna ytterligare tjänst skulle uppgå till […] euro.

— *Avtal I: avtalet av den 17 september 2009 med AMS angående Irland*

(102) Den 17 september 2009 ingick industri- och handelskammaren och AMS ytterligare ett treårigt avtal med retroaktiv tillämpning från och med den 1 januari 2009 (avtal I). Detta avtal är kopplat till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Dublin med minst 17 000 passagerare per år.

([20]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Hemsidan för Nederländerna/Belgien på Ryanairs webbplats www.ryanair.com.

(103) Enligt avtalet åtog sig AMS att under 200 dagar visa en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren på hemsidan för den irländska versionen av Ryanairs webbplats, www.ryanair.com. Avgiften för denna tjänst var […] euro, som skulle faktureras industri- och handelskammaren till en årlig kostnad av […] euro. Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster.

— *Avtal K: avtalet av den 25 februari 2010 med AMS*

(104) Den 25 februari 2010 ingick industri- och handelskammaren och AMS ett treårigt avtal som trädde i kraft den 31 mars 2010 (avtal K). Detta avtal ersatte och upphävde de tidigare avtalen mellan parterna.

(105) Under 2009 ingicks tre avtal om marknadsföringstjänster som omfattade var och en av de marknader där marknadsföringsåtgärder planerades, nämligen Förenade kungariket, Irland och Belgien. Under 2010 ingick parterna dock ett enda avtal för samtliga tre marknader.

(106) Detta avtal är kopplat till Ryanairs trafik på de flyglinjer som förbinder La Rochelle flygplats med Förenade kungariket, Irland, Belgien och Norge (det sistnämnda landet var en ny flyglinje). Även om avtalet inte innehåller några krav i fråga om passagerarantal eller flygavgångar, föreskriver det att, om avgångarna minskades eller någon av de berörda flyglinjerna drogs in, skulle marknadsföringspaketet ändras i enlighet därmed.

(107) Enligt detta avtal åtog sig AMS att tillhandahålla olika marknadsföringstjänster till ett belopp av […] euro per år. Detta innebar följande:

— Att inkludera fem stycken i avsnittet ”Five things to do” på Ryanairs webbplats.

— Att visa tre länkar på Ryanairs webbplats.

— Att visa en länk på hemsidan för de irländska, norska och nederländska versionerna av Ryanairs webbplats under 90 dagar.

— Att visa en länk på webbplatsen för den brittiska versionen av Ryanairs webbplats under 50 dagar.

(108) Parterna kunde komma överens om ytterligare tjänster.

(109) Avtalet ändrades genom följande tre ändringar:

— *Avtal L: ändring nr 1 av avtal K av den 25 februari 2010 angående Irland*

(110) Den första ändringen av avtal K av den 25 februari 2010 undertecknades den 23 juni 2010. Denna ändring har koppling till Ryanairs åtagande att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Cork. Enligt avtalet åtog sig AMS att förlänga den period under vilken en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren skulle visas på Ryanairs webbplats, www.ryanair.com, till ett belopp av […] euro, till 70 dagar.

— *Avtal M: ändring nr 2 av avtal M av den 25 februari 2010 angående Portugal*

(111) Enligt detta avtal, som undertecknades den 11 februari 2011, åtog sig AMS att tillhandahålla olika marknadsföringstjänster till ett belopp av […] euro, som skulle faktureras till en årlig kostnad av […] euro. Detta innebar följande:

— Att visa en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren i avsnittet ”Airports and Tourism” på hemsidan för den portugisiska versionen av Ryanairs webbplats, www.ryanair.com, under 365 dagar per år.

— Att presentera La Rochelle (text, bild och länk som valts av industri- och handelskammaren) på hemsidan för den portugisiska versionen av Ryanairs webbplats, under 4 veckor per år.

— *Avtal N: ändring nr 3 av avtal K av den 25 februari 2010 angående Norge*

(112) En tredje ändring av avtal K av den 25 februari 2010 undertecknades 2011. Enligt avtalet åtog sig AMS att tillhandahålla olika marknadsföringstjänster till ett belopp av […] euro, som skulle faktureras till en kostnad av […] euro under det första året och […] euro under det andra året.

(113) Under det första året (31 mars 2011–31 oktober 2011) var tjänsterna följande:

— Att presentera La Rochelle (text, bild och länk som valts ut av industri- och handelskammaren) på hemsidan för den norska versionen av Ryanairs webbplats, under sex veckor per år.

— Att visa en banner som valts ut av industri- och handelskammaren i statusfältet till höger på hemsidan för den norska versionen av Ryanairs webbplats, under fyra månader per år.

(114) Under det andra året (31 mars 2012–31 oktober 2012) var tjänsterna följande:

— Att presentera La Rochelle (text, bild och länk som valts ut av industri- och handelskammaren) på hemsidan för den norska versionen av Ryanairs webbplats, under tre veckor per år.

— Att visa en banner som valts ut av industri- och handelskammaren i statusfältet till höger på hemsidan för den norska versionen av Ryanairs webbplats, under tre månader per år.

3.2.2.2 Avtalen med Flybe, Aer Arann och Jet2

a) Beslutet om avgifter av den 27 mars 2008

(115) I beslutet om avgifter av den 27 mars 2008 som översändes till Cocoeco anges incitament för lanseringen av nya reguljära flyglinjer. I detta prissättningsbeslut föreskrivs ett system med gradvis minskande rabatter på luftfartsavgifter, som är begränsat till tre år för lanseringen av nya flyglinjer eller den fortsatta driften av befintliga flyglinjer under vintersäsongen. I beslutet om prissättning fastställs villkoren för att bevilja dessa rabatter:

— Rabatten för lanseringen av nya reguljära flyglinjer ([21]) beviljas på följande villkor: i) Ny reguljär flyglinje (säsongsbunden eller årlig). ii) Start av verksamhet under 2008. iii) Mer än 2 000 erbjudna passagerarplatser under IATA:s vår- och sommarsäsong.

— Rabatten för trafikering av flyglinjer vintertid beviljas på följande villkor: i) En befintlig flyglinje som aldrig hade trafikerats under IATA:s vintersäsong före 2008. ii) Åtgärder som endast var tillämpliga på vintersäsongen.

(116) De rabatter som finns tillgängliga inom ramen för dessa stimulansåtgärder beskrivs i tabell 10 nedan.

Tabell 10

Rabatter på flygplatsavgifter enligt prissättningsbeslutet av den 27 mars 2008

	År 1	År 2	År 3
Landningsavgift	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Banbelysning	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Parkering	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Passageraravgift	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Källa: de franska myndigheterna.

b) Avtalet med Jet2

(117) Den 4 juli 2008 ingick industri- och handelskammaren ett avtal om flygplatsavgifter med flygbolaget Jet2, som omfattade en period på tre år med retroaktiv tillämpning från och med den 12 maj 2008 för förbindelser till Edinburgh och Leeds ([22]).

([21]) Enligt Frankrike är definitionen av en ny flyglinje den definition som används i 2005 års luftfartsriktlinjer.

([22]) I avtalet av den 12 maj 2008 mellan industri- och handelskammaren och Jet2 hänvisas det också till en flyglinje mellan La Rochelle och Belfast, som planerades till säsongen 2009. Enligt de franska myndigheterna startades dock flyglinjen La Rochelle–Belfast aldrig upp.

(118) Avtalet innehåller också bestämmelser om beviljande av betydande rabatter på flygplatsavgifter motsvarande dem som anges i tabell 10. Jet2 åtog sig att erbjuda minst 2 000 passagerarplatser per säsong, och i annat fall skulle rabatterna sänkas med 5 % året därpå.

(119) Enligt detta avtal skulle industri- och handelskammaren lämna ett bidrag till stöd för marknadsföring på […] euro under år 1 (2008) och under åren 2 och 3 (i teorin 2009 och 2010) skulle den betala ett marknadsföringsbidrag vars belopp skulle justeras baserat på flygtidtabellen. Enligt avtalet kunde marknadsföringsbidraget justeras genom en ändring som baserades på den beläggning som uppnåtts och hur flygtidtabellen utvecklats. För att bidraget ska betalas föreskrivs i avtalet att Jet2 måste lämna in en faktura tillsammans med styrkande handlingar (marknadsföringsplan, fakturor för utförd marknadsföringsverksamhet). För att få stöd åtog sig Jet2 dessutom att erbjuda minst 2 000 passagerarplatser per flyglinje för IATA:s vår- och sommarsäsong. Enligt avtalet skulle Jet2 inte ha rätt till marknadsföringsbidraget för motsvarande år om det ovannämnda antalet passagerare inte uppnåddes under perioden i fråga.

(120) I sin skrivelse av den 30 augusti 2011 informerade Frankrike kommissionen om att […] euro hade betalats av industri- och handelskammaren under 2008 och 2009, men att industri- och handelskammaren inte utbetalade några belopp till Jet2 under 2010.

c) Avtalen med Flybe och Aer Arann

(121) Kommissionens granskning omfattar avtalen om flygplatsavgifter mellan industri- och handelskammaren och Flybe och Aer Arann:

— Det avtal som ingicks den 18 mars 2009 med Flybe för en period på tre år med retroaktiv tillämpning från och med den 3 maj 2008 för en förbindelse till Glasgow.

— Det avtal som ingicks med Aer Arann för en period på tre år från och med den 24 maj 2008 (datumet för undertecknande anges inte i avtalet) för en förbindelse till Cork.

(122) Dessa båda avtal innehåller bestämmelser om beviljande av betydande rabatter på flygplatsavgifter, som motsvarade de som anges i tabell 10. Enligt de två avtalen åtog sig flygbolagen att erbjuda minst 2 000 passagerarplatser per säsong, och i annat fall skulle rabatterna sänkas med 5 % året efter.

(123) Enligt Frankrike beviljades dessa rabatter på de villkor som anges i beslutet om prissättning av avgifter av den 27 mars 2008.

3.2.2.3 Avtalen med Buzz

(124) Enligt CRC:s rapport startade flygbolaget Buzz, ett dotterbolag till KLM, den första lågprisflyglinjen mellan La Rochelle och London Stansted våren 2001 ([23]). Enligt CRC:s rapport Buzz skulle betala flygplatsavgifter i enlighet med de prislistor som gällde vid den tidpunkten. I CRC:s rapport framhålls det också att Buzz drog fördel av marknadsföringsåtgärder och kommunikationsutgifter på totalt 59 068,51 euro år 2001 och 2002. Slutligen påpekar CRC att flyglinjen faktiskt övertogs av Ryanair 2003, och att industri- och handelskammaren fakturerade Ryanair för dess tjänster på samma villkor som de som gällde för Buzz fram till årets slut.

(125) Frankrike påpekar att ett enda avtal ingicks med Buzz, nämligen avtalet av den 8 november 2002. Avtalet om flygplatstjänster av den 8 november 2002 mellan industri- och handelskammaren och Buzz avser de reguljära förbindelser som Buzz driver till La Rochelle flygplats och villkoren för att använda infrastrukturen under en treårsperiod.

(126) Frankrike påpekar också att de marknadsföringsåtgärder och kommunikationskostnader som Buzz hänvisar till i CRC:s rapport i själva verket avser kommunikationsverksamhet som bedrivs inom ramen för ett avtal som ingåtts med Maison de la France och inte med Buzz. Enligt industri- och handelskammaren betalades därför inte Buzz för några marknadsföringsåtgärder.

([23]) Enligt CRC omfattades starten av flyglinjen La Rochelle–London Stansted 2001 av ett retroaktivt tjänsteavtal av den 8 november 2002, som omfattade en treårsperiod från och med den 25 mars 2001.

3.2.2.4 Förbindelserna med EasyJet

(127) I CRC:s rapport anges att easyJet begärde [...] euro i marknadsföringsstöd för flyglinjen till Bristol under 2006, ett stöd som vid den tidpunkt då rapporten färdigställdes, ska ha bekräftats muntligen.

(128) Frankrike påpekar att easyJet, i motsats till uppgifterna i CRC:s rapport, inte erhöll någon finansiering för marknadsförings- eller reklamtjänster. Trots att möjligheten till ett sådant bidrag diskuterades informellt under förhandlingarna mellan flygplatsen och easyJet blev detta aldrig verklighet aldrig enligt Frankrike, och något avtal om marknadsföringsstöd ingicks därmed inte med easyJet.

4. SKÄL TILL ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET

(129) Kommissionen anser att det är nödvändigt att inleda det formella granskningsförfarandet för att dels granska alla ekonomiska bidrag från de olika offentliga myndigheterna och organen till industri- och handelskammaren, i egenskap av operatör av La Rochelle flygplats, mellan 2001 och datumet för beslutet om att inleda förfarandet, såsom beskrivs i avsnitt 3.1, dels bedöma det potentiella stöd som beviljats flygbolagen inom ramen för samtliga avtal mellan industri- och handelskammaren och flygbolagen, som beskrivs i avsnitt 3.2.2, mellan 2001 och datumet för beslutet om att inleda förfarandet (den 8 februari 2012).

4.1. **Åtgärder till förmån för flygplatsen**

(130) När det gäller analysen av de ekonomiska bidragen till industri- och handelskammaren, i egenskap av operatör av La Rochelle flygplats, uttryckte kommissionen sin åsikt om förekomsten av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och sina tvivel om huruvida stödet är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

4.1.1 *Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget*

(131) De franska myndigheterna uppgav att en del av den finansiering som hade beviljats av staten syftade till att täcka kostnaderna för offentliga uppdrag som inte utgjorde en ekonomisk verksamhet i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Sådan finansiering får dock endast användas för att täcka de kostnader som följer av dessa uppgifter och får inte fördelas till någon annan ekonomisk verksamhet ([24]). Kommissionen ansåg att den inte hade tillräckligt med information om de offentliga uppdragens exakta kostnader och att den inte heller kunde utesluta att flygplatsen fick en fördel genom att dessa kostnader täcktes.

(132) Frankrike uppgav också att finansieringen i fråga inte utgjorde någon fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Frankrike anser också att förvaltningen av La Rochelle flygplats i sin helhet är en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen har därför granskat de ekonomiska stödåtgärderna till förmån för industri- och handelskammaren mot bakgrund av rättspraxis i Altmark-målet ([25]). Kommissionen ansåg att Frankrike inte hade visat att något av de fyra villkoren i Altmarkdomen var uppfyllt. Dessa kriterier måste vara uppfyllda för att utesluta att en fördel förekommer när kostnaderna för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ersätts.

(133) När det gäller förenligheten hos de finansiella bidragen till industri- och handelskammaren mot bakgrund av principen om en marknadsekonomisk aktör kunde kommissionen inte utesluta att de ekonomiska bidragen i fråga hade gett industri- och handelskammaren en selektiv fördel under hela den period som omfattas av beslutet. Det kan därför inte uteslutas att dessa åtgärder utgör statligt stöd.

4.1.1.1 Finansiering av infrastruktur och offentliga uppdrag

(134) Kommissionen uppgav att den inte hade några bevis som skulle göra det möjligt för den att betrakta infrastruktursubventionerna från offentliga organ som ekonomiskt lönsamma eller att det fanns några förväntningar på ekonomisk avkastning.

([24]) Domstolens dom av den 18 mars 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; kommissionens beslut av den 19 mars 2003 (statligt stöd N 309/2002) (EUT C 148, 25.6.2003) och kommissionens beslut av den 16 oktober 2002 (statligt stöd N 438/2002) – Stöd till hamnförvaltningen för utförande av myndighetsuppgifter (EGT C 284, 21.11.2002).

([25]) Domstolens dom den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) När det gäller subventionen för att finansiera offentliga uppdrag hyste kommissionen, som tidigare förklarats, tvivel om statens exakta kostnader och som enligt de franska myndigheterna hänför sig till utövandet av myndighetsbefogenheter.

4.1.1.2 Finansiering av verksamhet

(136) Kommissionen, som baserade sin bedömning på CRC:s rapport, ansåg att vissa ekonomiska överföringar mellan räkenskaperna för industri- och handelskammarens allmänna avdelning och flygplatsavdelningens räkenskaper inte kunde betraktas som rena handelstransaktioner.

(137) För det första verkar det som om industri- och handelskammarens allmänna avdelning underfakturerade vissa av de tjänster som den tillhandahöll flygplatsen, eftersom flygplatsens räkenskaper inte återspeglar den verkliga kostnaden för dessa tjänster. Kommissionen uteslöt inte möjligheten att syftet med den påstådda underfaktureringen var att begränsa flygplatsens förluster mellan 2001 och 2006.

(138) För det andra verkar det som om flygplatsens verksamhet finansierades genom förskott med återbetalningsskyldighet, vilka betalades från industri- och handelskammarens allmänna budget till dess flygplatskonton, vilket tycks utgöra finansiella medel som beviljats utan kostnad.

(139) Kommissionen anser att de belopp som betalats till industri- och handelskammaren för förvaltningen och driften av La Rochelle flygplats tycktes överstiga vad som skulle ha förväntats under normala marknadsförhållanden, med tanke på bristen på trafik vid flygplatsen.

(140) Av det belopp som La Rochelle flygplats erhöll för tillhandahållandet av dessa tjänster täckte inte heller 40 000 euro de kostnader som industri- och handelskammaren ådragit sig för tillhandahållandet av tjänsterna, utan var i själva verket en ”tjänsteleverantörsavgift, som i genomsnitt motsvarande 16 % av det totala belopp som fakturerades för dessa tjänster.

(141) När det gäller de ekonomiska bidrag till driften av vissa flyglinjer som olika offentliga myndigheter har betalat till industri- och handelskammaren ifrågasatte kommissionen om dessa åtgärder i själva verket var betalningar till flygplatsen, eftersom betalningarna gick via flygplatsens konton, eller om de utgjorde stöd till flygbolagen i fråga.

4.1.2 *Stödets förenlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget*

(142) Kommissionen tillämpade 2005 års luftfartsriktlinjer för att bedöma om investeringsåtgärderna är förenliga med den inre marknaden ([26]). Kommissionen ansåg att den inte hade all den information som krävdes för att bedöma åtgärdernas förenlighet med kriterierna i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(143) Kommissionen betvivlade dessutom att den eventuella överkompensationen av de offentliga uppdragen och det eventuella beviljandet av driftstöd till industri- och handelskammaren var förenliga med den inre marknaden.

4.2. **Åtgärder till stöd för flygbolagen**

(144) När det gäller analysen av åtgärderna till förmån för flygbolagen uttryckte kommissionen även sin åsikt om den eventuella förekomsten av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och sina tvivel om huruvida sådant stöd är förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

4.2.1 *Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget*

(145) Kommissionen bedömde förekomsten av en selektiv fördel i de avtal som ingåtts med flygbolagen genom att undersöka huruvida, under liknande omständigheter, en privat flygplatsförvaltare som bedriver verksamhet under normala marknadsekonomiska förhållanden skulle ha ingått avtal som liknar dem som ingicks av industri- och handelskammaren.

([26]) När kommissionen analyserar vissa åtgärder som vidtagits före offentliggörandet av 2005 års luftfartsriktlinjer måste kommissionens tidigare beslutspraxis beaktas. De kriterier som hade sin grund i tidigare beslutspraxis konsoliderades i 2005 års luftfartsriktlinjer och gjorde därmed luftfartsriktlinjerna direkt tillämpliga på dessa åtgärder.

(146) För det första noterade kommissionen att flygplatsen under den granskade perioden gick med förlust varje räkenskapsår och, enligt CRC:s rapport ([27]), behandlade man genom flygplatsavgifterna de olika flygbolagen på olika sätt ([28]). Av alla dessa skäl tvivlar kommissionen på att flygplatsen agerade som en rationell investerare i sina kommersiella förbindelser med de flygbolag som trafikerade La Rochelle flygplats.

(147) För att avgöra om flygplatsförvaltaren agerade som en rationell investerare i en marknadsekonomi som motiveras av lönsamhetsutsikter ([29]) ansåg kommissionen att de ingångna avtalen måste bedömas för varje berörd period, med hänsyn tagen till den tidpunkt då avtalen undertecknades.

4.2.1.1 Förekomsten av en selektiv fördel i de avtal som ingåtts med Ryanair/AMS.

(148) Kommissionen ansåg att avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster behövde bedömas tillsammans, eftersom Ryanair och AMS utgjorde en enda mottagare av åtgärderna i fråga. Kommissionen ansåg dessutom att ingåendet av avtalen om marknadsföringstjänster krävde att även avtalen om flygplatstjänster ingicks, eftersom den enda fördel som förväntades av avtalen om marknadsföringstjänster var att antalet passagerare som använde flygplatsen skulle öka.

(149) Kommissionen uttryckte tvivel om huruvida flygplatsförvaltaren, genom att ingå avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster, betedde sig som en rationell marknadsekonomisk aktör som följer en strukturell, övergripande eller sektoriell strategi, och som motiveras av lönsamhetsutsikter på medellång till lång sikt. Kommissionen noterade att man varken utförde några marknadsundersökningar och/eller tog fram affärsplaner för de olika avtal som ingicks med Ryanair/AMS, eller tillhandahöll någon ekonomisk motivering för flygplatsens beslut att ingå dessa åtaganden med Ryanair/AMS.

(150) Enligt Frankrike var den ekonomiska grunden för att ingå dessa avtal de fördelar som de skulle medföra för näringslivet och turismen i regionen. Kommissionen påpekade dock att man inte kan ta hänsyn till den regionala utvecklingen för tillämpningen av principen om en rationell investerare ([30]).

(151) Kommissionen hyste tvivel angående de flygplatsavgifter som tillämpades på Ryanair, särskilt när det gäller det avtal som ingicks den 10 december 2003 och som undantog Ryanair från banbelysningsavgiften.

(152) Kommissionen noterade att olika offentliga organ var inblandade i finansieringen av kostnaderna för avtalen om marknadsföringstjänster. Kommissionen ansåg därför att det var lämpligt att bedöma flygplatsens agerande tillsammans med statens agerande eller agerandet från andra offentliga myndigheter som övervakar flygplatsförvaltare eller bidrar till finansieringen av denna aktör.

(153) Kommissionens ifrågasatte också huruvida de marktjänster som omfattades av de efterföljande avtalen med Ryanair, särskilt avtalet om marktjänster mellan Ryanair och industri- och handelskammaren av den 10 december 2003, faktiskt existerade. I sitt svar av den 30 augusti 2011 uppgav Frankrike att industri- och handelskammaren inte tillhandahöll några marktjänster.

(154) Mot denna bakgrund tvivlade kommissionen på huruvida flygplatsen och de offentliga organ som hade bidragit eller bidrog till Ryanairs driftkostnader hade agerat som en rationell investerare i en marknadsekonomi genom att ingå de granskade avtalen.

([27]) I CRC:s rapport av den 13 maj 2008 offentliggjordes flygplatsens ekonomiska resultat för 2001–2006. Det faktum att flygplatsen gick med förlust även efter 2006 nämndes av Frankrike i en skrivelse av den 30 augusti 2011.

([28]) Enligt CRC:s rapport var Airlinair det enda flygbolag som betalade belysningsavgiften, medan lågprisbolagen var undantagna från avgiften under vintersäsongen och till och med under sommaren för flygningar nattetid enligt definitionen i luftfartsbestämmelserna (se kapitel 3.1 i rapporten).

([29]) Domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien/kommissionen, C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punkt 20, och tribunalens dom av den 12 december 2000, Alitalia/kommissionen, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, punkt 84.

([30]) Förstainstansrättens dom av den 21 januari 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke och Lech-Stahlwerke/kommissionen, T-129/95, T-2/96 och T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, punkt 120.

4.2.1.2 Förekomsten av en selektiv fördel i de avtal som ingicks med Jet2, Flybe och Aer Arann

(155) Kommissionen konstaterade att de avtal som ingicks med flygbolagen Jet2, Flybe och Aer Arann medförde betydande rabatter på avgifterna ([31]) och att dessa rabatter, enligt Frankrike, tillämpades på ett icke-diskriminerande sätt på alla flygbolag som uppfyllde kriterierna i prissättningsbeslutet av den 27 mars 2008 (se avsnitt 3.3.2.2).

(156) Kommissionen påpekar dock att flygplatsen, som Frankrike har nämnt, gick med förlust under den granskade perioden. Lönsamheten för dessa stimulansåtgärder beräknades på grundval av de beräknade driftkostnaderna, vilket undantog flygbolagen från skyldigheten att bidra till finansieringen av den infrastruktur som de använde. Kommissionen ansåg därför att dessa stimulansåtgärder kunde innebära att flygplatsen berövades på rörelseintäkter som var nödvändiga för att säkerställa flygplatsens ekonomiska bärkraft.

4.2.1.3 Förekomsten av en selektiv fördel som följde av de belopp som betalades till Jet2, easyJet och Buzz i utbyte mot marknadsföringstjänster

(157) Som svar på en begäran om ytterligare upplysningar hänvisade Frankrike till de belopp som betalades ut till Jet2 2009 till ett sammanlagt belopp av […] euro för dess marknadsföringstjänster. I CRC:s rapport nämns dessutom att easyJet år 2006 begärde marknadsföringsstöd på […] euro för flyglinjen till Bristol ([32]) och att Buzz gynnades av marknadsföringsåtgärder och kommunikationskostnader på 59 068,51 euro år 2001 och 2002.

(158) Kommissionen ansåg att den inte hade tillgång till tillräckligt med information för att visa att de belopp som betalats ut inte utgjorde stöd eller att betalningarna utfördes i enlighet med principen om en rationell investerare och att de marknadsföringstjänster som tillhandahölls i utbyte mot dessa betalningar motsvarade de belopp som betalades ut.

4.2.2 *Stödets förenlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget*

(159) Kommissionen ansåg att förenligheten hos de åtgärder som beviljats efter offentliggörandet av 2005 års luftfartsriktlinjer borde bedömas mot bakgrund av dessa luftfartsriktlinjer och att förenligheten hos de åtgärder som beviljats före offentliggörandet av luftfartsriktlinjerna borde bedömas i enlighet med kommissionens beslutspraxis vid den tidpunkt då åtgärderna beviljades. Kommissionen konstaterade dock också att den genom att anta 2005 års luftfartsriktlinjer hade konsoliderat sin beslutspraxis när det gäller bedömning av förenligheten hos stöd som beviljas flygplatsförvaltaren och att de kriterier som anges i luftfartsriktlinjerna också var tillämpliga på åtgärder som beviljades innan luftfartsriktlinjerna offentliggjordes.

(160) Mot bakgrund av de uppgifter som kommissionen hade tillgång till hyste kommissionen tvivel om huruvida åtgärderna till förmån för flygbolagen var förenliga med den inre marknaden.

5. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

(161) Kommissionen mottog synpunkter från följande berörda parter:

— industri- och handelskammaren, Ryanair och AMS,

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

— följande sammanslutningar: Amicale Rivedoux (en lokalsamhällesorganisation), Club Hotelier du Pays Rochelais-Île de Ré (hotellägarsammanslutningen i La Rochelle-Île de Ré), Envol Vert (en miljöorganisation), Île de Ré Tourisme (Île de Rés turistbyrå), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (La Rochelles segelsammanslutning), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (sammanslutning av turistinformationskontor i Charente-Maritime), Destination La Rochelle,

([31]) 75 % under första året, 50 % under andra året och 25 % under tredje året.
([32]) Kapitel 5.1.1 i CRC:s rapport.

— följande offentliga organ: Conseillers du Commerce Extérieur (rådgivare inom utrikeshandel), departementet Charente-Maritime, Office de Tourisme de La Rochelle (La Rochelles turistbyrå), Poitou-Charentes industri- och handelskammare, Angoulêmes industri- och handelskammare, Charente-Maritime Tourisme (Charente-Maritimes turistnämnd), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (La Rochelles regionmyndighet), Royans stadshus, Vendée Tourisme (Vendées turistbyrå) och regionen Poitou-Charentes,

— och enskilda personer.

5.1. **Synpunkter från industri- och handelskammaren**

(162) De synpunkter som lämnades av industri- och handelskammaren är en uppföljning av de synpunkter som Frankrike översände den 12 april 2012, med ytterligare information gällande Frankrikes synpunkter.

— *Synpunkter på åtgärderna till förmån för flygplatsen*

(163) För det första anser industri- och handelskammaren att de åtgärder som kommissionen har granskat inte påverkade konkurrensen, eftersom ingen av de två flygplatserna i upptagningsområdet för La Rochelle flygplats (Rochefort/Saint-Aignan och Niort) erbjöd kommersiella flyg. Industri- och handelskammaren bestrider också påståendet att Angoulême flygplats ligger i samma upptagningsområde som La Rochelle flygplats, med tanke på att den ligger två timmars bilresa bort.

(164) När det gäller investeringsstöd anser industri- och handelskammaren att en del av det investeringsstöd som omfattas av granskningen var öronmärkt för offentliga uppdrag som rör skydd och säkerhet och därmed inte utgör statligt stöd. Detta gäller de uppgifter och den infrastruktur som finansieras genom säkerhetsavgiften och den infrastruktur som används för följande icke-ekonomiska verksamheter: säkerhets- och bagagekontroll, tullkontroller och hangaren med parkeringsplatser för tre brandbekämpningsfordon.

(165) Industri- och handelskammaren anser också att den har anförtrotts en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt artikel L.170-1 i den franska handelslagen har industri- och handelskammaren anförtrotts att säkerställa den ekonomiska utvecklingen, attraktionskraften och den fysiska planeringen i området, och förvaltningen av flygplatsen på dess territorium bidrar till att uppnå dessa mål. Industri- och handelskammaren framhåller det faktum att La Rochelle är avskuren. Det är den enda franska storstadsregion med över 150 000 invånare som inte är ansluten till en motorväg. Dessutom finns det ingen snabbtågsförbindelse och inte heller några planer på att anlägga en sådan förbindelse, och det tar i nuläget mer än tre timmar att ta sig till Paris med tåg.

(166) Industri- och handelskammaren anser alternativt att finansieringen av infrastruktur borde betraktas som förenligt stöd mot bakgrund av kommissionens praxis mellan 2000 och 2005 och mot bakgrund av 2005 års luftfartsriktlinjer.

(167) När det gäller de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahåller industri- och handelskammarens flygplatsavdelning betonar industri- och handelskammaren att tillhandahållandet av tjänsterna i fråga slås samman för industri- och handelskammarens olika avdelningar och att tjänsterna är strukturella (bokföring, it, HR) och att kostnaderna för dessa fördelas mellan industri- och handelskammarens samtliga avdelningar. Man kan därför förvänta sig att faktureringen av tjänsterna inte bygger på kommersiella överväganden och att de fakturerade beloppen är lägre än vad de skulle vara för en extern organisation. Enligt industri- och handelskammaren är detta i linje med domstolens rättspraxis, enligt vilken tillhandahållandet av tjänster till enheter inom samma nätverk inte alltid följer ett rent kommersiellt tillvägagångssätt ([33]).

(168) När det gäller överfaktureringen av de tjänster som tillhandahållits Rochefort/Saint-Agnant flygplats anser industri- och handelskammaren att de ifrågasatta beloppen inte motsvarar någon ytterligare fakturering, även om trafiken överskred det antal flygningar som uppgavs i trafikspecifikationerna.

(169) När det gäller förskotten med återbetalningsskyldighet menar industri- och handelskammaren att de inte kan betraktas som subventioner, eftersom de är lån som flygplatsen måste betala tillbaka. Förskotten var i själva verket finansiering som flyttades från en av industri- och handelskammarens interna budgetposter till en annan, vilket förklarar varför ingen ränta påfördes. Dessutom anser industri- och handelskammaren att den agerade som en privat investerare genom att ta itu med flygplatsens likviditetsbehov.

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

(170) Industri- och handelskammaren anser därför att, även om kommissionen skulle betrakta finansieringen av transaktionerna som statligt stöd, så bör den betraktas som förenligt stöd baserat på 2014 års luftfartsriktlinjer.

— *Synpunkter på åtgärderna till förmån för flygbolagen*

(171) När det gäller avtalen mellan flygplatsen och flygbolagen anser industri- och handelskammaren för det första att avtalen inte kan tillskrivas staten på grundval av kriterierna i Stardust Marine-domen ([34]).

(172) Industri- och handelskammaren anser också att det pris som flygplatsen betalade inom ramen för dess avtal om marknadsföringstjänster inte överskred marknadspriset. Den påpekar särskilt att det pris som La Rochelle flygplats betalade för sina marknadsföringstjänster låg i linje med, eller till och med understeg, marknadspriset och baserades på den prislista som fanns tillgänglig på AMS webbplats.

(173) Industri- och handelskammaren anser att avtalen med AMS ingicks för att uppnå lönsamhet, eftersom de skulle förbättra flygplatsens attraktionskraft och dess övergripande förbindelser med Ryanair. Industri- och handelskammaren anser att affärsplanen för 2003–2018, i vilken man tog hänsyn till marknadsföringskostnaderna för att bedöma flygplatsens förbindelser med Ryanair, visar att man kunde förvänta sig lönsamhet på lång sikt.

(174) När det gäller de flygplatsavgifter som betalas av de olika flygbolagen påpekar industri- och handelskammaren att det faktum att Ryanair undantogs från belysningsavgiften beror på att flygbolaget endast flyger dagtid, och att belysning alltså inte krävs.

(175) När det gäller de rabatter på flygplatsavgifter som beviljats vissa flygbolag anser industri- och handelskammaren att det enda syftet med rabatterna var att starta upp nya flyglinjer och att rabatterna var tidsbegränsade och icke-diskriminerande. Industri- och handelskammaren konstaterar dessutom att flygplatsavgifterna hade en positiv inverkan på flygplatsens lönsamhet.

(176) När det gäller de belopp som betalats ut till Jet2 för marknadsföringstjänster upprepar industri- och handelskammaren samma resonemang som ovan, med avseende på Ryanair och AMS. Industri- och handelskammaren påpekar att, tvärtemot vad CRC påstod i sin rapport, easyJet inte erhöll någon ersättning för marknadsföringstjänsterna.

(177) När det gäller de offentliga organens finansiella bidrag till trafiken på flyglinjerna bestrider industri- och handelskammaren uppfattningen att de lokala myndigheternas finansiering av marknadsföringsavtalen beaktades i flygplatsens affärsplan. Industri- och handelskammaren anser att de berörda lokala myndigheterna har anslutit sig till avtalen om marknadsföringstjänster på grund av deras uppgifter av allmänt intresse att marknadsföra regionen.

5.2. **Synpunkter från Ryanair och AMS**

(178) Ryanair bestrider kommissionens analys i beslutet att inleda förfarandet. Ryanair anser att kommissionen bör använda den jämförande metoden vid bedömningen av principen om en rationell investerare. Ryanair tillhandahöll också flera finansiella undersökningar baserade på den jämförande metoden i syfte att visa att de avtal om flygplatstjänster som ingåtts mellan Ryanair och La Rochelle flygplats var i linje med principen om en marknadsekonomisk aktör.

(179) Ryanair kritiserar också kommissionens beslut att bedöma avtalen med Ryanair och AMS tillsammans. Ryanair bestrider också att de åtgärder som genomförts av industri- och handelskammaren kan tillskrivas staten eller innebär att statliga medel har använts.

(180) Dessutom tillhandahöll Ryanair en ekonomisk undersökning för att visa att de avtal som Ryanair ingick med La Rochelle flygplats överensstämde med principen om en marknadsekonomisk aktör när man använde sig av metoden för förhandsanalys av tillkommande lönsamhet. Enligt denna undersökning bör analysen inte begränsas till avtalens faktiska löptid utan även ta hänsyn till avtalens teoretiska varaktighet, med tanke på eventuella möjligheter att förlänga avtalen i enlighet med avtalen i fråga. Undersökningen bygger på de genomsnittliga förändringarna av Ryanairs trafiksiffror vid ett antal andra flygplatser som Ryanair trafikerar.

([34]) Domstolens dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair anser också att AMS priser motsvarar marknadspriserna och att beslutet av en offentlig flygplats att köpa tjänster från AMS är i linje med marknadsekonomitestet.

(182) Ryanair tillhandahöll också en ekonomisk rapport som syftade till att visa att de avtal som ingåtts med Ryanair och AMS överensstämde med principen om en marknadsekonomisk aktör när de analyserades tillsammans (ett tillvägagångssätt som ifrågasätts av Ryanair).

(183) Ryanair kritiserar slutligen kommissionens bedömning av avtalen om marknadsföringstjänster med AMS, angående att deras enda värde ligger i en potentiell ökning av antalet passagerare som reser med Ryanair under den tid då avtalen gäller, vilket inte ger dem något slutvärde efter det att de har löpt ut. Enligt Ryanair genererar avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster tillkommande intäkter under den tid då de gäller och ett slutvärde efter det att de har löpt ut. Slutvärdet för avtalen om marknadsföringstjänster ligger i en ökning av trafiken till flygplatsen efter det att avtalet har löpt ut, till följd av flygplatsens förbättrade anseende.

(184) AMS ifrågasätter också kommissionens analys. För det första anser AMS att de förväntade fördelarna med avtal om marknadsföringstjänster för flygplatser inte är begränsade till en ökning av antalet passagerare som reser med Ryanair. Enligt AMS är de som besöker Ryanairs webbplats och som sannolikt kommer att påverkas av reklamen på denna inte enbart Ryanairs kunder och de reser sannolikt med andra flygbolag. AMS konstaterar också att förekomsten av ett avtal om marknadsföringstjänster mellan en viss flygplats och Ryanair inte påverkar beläggningen för de av dess flygplan som trafikerar den flygplatsen.

(185) AMS ifrågasätter också kommissionens beslut att bedöma avtalen med Ryanair och AMS tillsammans. Slutligen förklarar AMS att reklam på Ryanairs webbplats gör det möjligt för en flygplats att locka till sig fler ankommande passagerare, vilka är mer benägna att spendera pengar än avresande passagerare, och att därmed öka sina icke-luftfartsrelaterade intäkter.

5.3. **Synpunkter från andra berörda parter**

(186) Ett antal enskilda personer och sammanslutningen Envol Vert informerade kommissionen om att de stödde det förfarande som hade inletts och kritiserade de subventioner som Ryanair erhållit. Vissa enskilda personer ifrågasätter också den faktiska omfattningen av de ekonomiska fördelar som genereras av La Rochelle flygplats.

(187) Övriga berörda parter framhåller bidragen från La Rochelle flygplats till utvecklingen av turismen och ekonomin i området. De betonar också att det vore skadligt om flygplatsen stängdes, i synnerhet för vissa berörda parter, med tanke på deras egen ekonomiska verksamhet.

(188) Angoulêmes industri- och handelskammare påpekar att Angoulême respektive La Rochelle flygplats inte konkurrerar med varandra.

(189) Poitou-Charentes industri- och handelskammare uttryckte sitt stöd för Europaparlamentets resolution ([35]) om framtiden för regionala flygplatser och flygtjänster i EU, som syftar till att erkänna den roll som regionala flygplatser spelar i utvecklingen av de lokala ekonomierna.

(190) Regionen Poitou-Charentes betonar att den inte betalade ut några direkta subventioner till flygplatsen, utan enbart till industri- och handelskammaren, för att den skulle kunna utföra sina uppgifter med goda resultat.

(191) UDOTSI anser att det är mycket viktigt att upprätthålla en finansiering som gör det möjligt för de flygbolag som erhåller denna finansiering att bedriva och utvidga sin verksamhet vid La Rochelle flygplats. UDOTSI konstaterar att en minskning av finansieringen skulle leda till en minskning av turismen i Charente-Maritime, vilket skulle påverka den lokala ekonomin negativt.

(192) La Rochelles regionmyndighet och departementet Charente-Maritime framhåller att deras bidrag till de marknadsföringskampanjer som bedrivits inom ramen för de marknadsföringsarrangemang som avtalades med industri- och handelskammaren tillhörde deras ansvarsområde och var i linje med deras uppdrag att marknadsföra regionen. Regionmyndigheten påpekar att den gick samman med industri- och handelskammaren inom ramen för ett allmänt

([35]) Europaparlamentets resolution av den 10 maj 2012 om framtiden för regionala flygplatser och flygtjänster i EU (2011/2196(INI)).

marknadsföringsavtal som gjorde det möjligt att dra fördel av en sänkning av de avgifter som AMS debiterade. Slutligen konstaterar regionmyndigheten att den inte har något direkt intresse av förvaltningen av La Rochelle flygplats och att dess finansiella bidrag därför inte bör ingå i flygplatsens affärsplan.

6. **SYNPUNKTER FRÅN FRANKRIKE**

6.1. **Åtgärder till förmån för flygplatsen**

— *Allmänhetens intresse av flygplatsen*

(193) Frankrike framhåller att samtliga verksamheter vid flygplatsen (även de kommersiella flygverksamheterna) utgör uppdrag av allmänt intresse, som framför allt syftar till att utveckla ekonomin och turismen i regionen, och att inget belopp som beviljats flygplatsförvaltaren därmed kan betraktas som statligt stöd.

— *Investeringsbidrag*

(194) Frankrike instämmer inte i kommissionens åsikt ([36]) om att rättspraxis från Aéroports de Paris-målet ([37]) är tillämplig på de stödåtgärder gällande infrastruktur som beviljats före offentliggörandet av 2005 års luftfartsriktlinjer. Landet anser att 1994 års luftfartsriktlinjer ([38]) bör tillämpas, särskilt punkt 12, enligt vilken infrastrukturstöd inte omfattas av kommissionens kontroller av statligt stöd. Enligt Frankrike rörde avvikelsen från tidigare rättspraxis i domen i Aéroports de Paris-målet, där ledningen och driften av en flygplats fastställdes vara ekonomiska verksamheter, en stor europeisk knutpunkt och en rättslig fråga som inte hade att göra med finansieringen av en flygplats, och därför inte kunde betraktas som direkt bindande för medlemsstaterna när det gäller finansieringen av flygplatsinfrastruktur, samtidigt som det i den enda lagtext som var i kraft vid den tidpunkten – 1994 års luftfartsriktlinjer – tydligt uppgavs att projekt som rör flygplatsinfrastruktur utgjorde allmänna ekonomipolitiska åtgärder som inte omfattas av kontrollen av statligt stöd. Dessutom anser Frankrike att kommissionens praxis var i linje med 1994 års luftfartsriktlinjer ([39]). Med tanke på den rådande rättsosäkerheten anser Frankrike att landet agerade i enlighet med det enda dokument som hade var rättsligt giltigt vid den tidpunkten, nämligen 1994 års luftfartsriktlinjer.

(195) Dessutom anser Frankrike att inga av de ifrågasatta investeringsstöden kan påverka konkurrensen och att de därför bör undantas från kommissionens granskning.

(196) Enligt Frankrike är investeringarna förenliga med principen om en rationell privat investerare i en marknadsekonomi. Enligt de franska myndigheterna är de olika investeringsåtgärderna motiverade av flygplatsens kroniskt otillräckliga hanteringskapacitet. Enligt Frankrike beslutade sig industri- och handelskammaren att ta itu med dessa problem genom att investera i en ökning av flygplatsens hanteringskapacitet. Frankrike hävdar att de olika investeringsbesluten systematiskt avgjordes av resultaten av prognoser och affärsplaner som utarbetades i förväg, under 2000, 2002 och 2008. Baserat på dessa undersökningar anser Frankrike att industri- och handelskammaren agerade på grundval av rimliga antaganden när den valde, genom ett beslut av den 21 februari 2003, att söka finansiering från de olika offentliga myndigheter som anges ovan.

(197) Frankrike anser att dess investeringar var begränsade och att flygplatsens tillvägagångssätt ur ett ekonomiskt perspektiv alltid var mycket försiktigt när den gjorde investeringar, eftersom förvaltaren väntade till dess att den nådde en kritisk punkt innan den beslutade sig för att utföra arbete som hade blivit absolut nödvändigt.

([36]) Beslutet att inleda förfarandet, skälen 162 och 163.
([37]) Tribunalens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Tillämpning av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).
([39]) Kommissionens beslut av den 30 mars 1999, Italien, Stöd till företaget Aerelba som driver flygplatsen på ön Elba, statligt stöd NN 638/1998 (EUT C 67, 17.3.2004, s. 9). Kommissionens beslut av den 14 juni 1999, Förenade kungariket – Manchester flygplats, statligt stöd NN 109/98 (EUT C 65, 13.3.2004, s. 5), skäl 6.

(198) Frankrike menar att om kommissionen skulle betrakta de granskade åtgärderna som att de utgör statligt stöd så bör den betrakta dem som förenliga med den inre marknaden, eftersom åtgärderna beviljades för att utföra uppgifter av allmänt ekonomiskt intresse som uppfyller villkoren i artikel 106.2 i EUF-fördraget. De franska myndigheterna anser att La Rochelle flygplats som helhet kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, eftersom dess viktigaste uppgifter är att se till att den region som flygplatsen ligger i är tillgänglig samt att möjliggöra ekonomisk och social utveckling och främja turismen.

(199) Frankrike hävdar dessutom att infrastrukturstödet är förenligt med den inre marknaden enligt 2005 års luftfartsriktlinjer.

— *Finansiering av verksamhet*

(200) För det första anser Frankrike att brandbekämpning och förebyggande av viltolyckor är uppgifter som åligger en offentlig myndighet och som är nödvändiga för en flygplats säkerhet, och att de därför bör undantas från kommissionens granskning av La Rochelle flygplats.

(201) Frankrike uppger också att den finansiering som beviljats La Rochelle flygplats inte lär påverka konkurrensen i enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget, och de bedömda åtgärderna utgör därmed inte statligt stöd.

(202) Om kommissionen skulle se det som att de granskade åtgärderna utgör statligt stöd så anser Frankrike att kommissionen borde betrakta dessa åtgärder som förenliga med den inre marknaden mot bakgrund av 2014 års luftfartsriktlinjer.

6.2 **Åtgärder till stöd för flygbolagen**

— *Rabatter på avgifter till förmån för Jet2, Flybe och Aer Arann*

(203) Frankrike konstaterar att det rabattsystem som tillämpades på Jet2, Flybe och Aer Arann innebar att rabatterna minskade gradvis, att de var tidsbegränsade och att de tillämpades på alla flygbolag som uppfyllde villkoren i industri- och handelskammarens avgiftsbeslut av den 27 mars 2008, genom vilket systemet infördes.

(204) Enligt Frankrike utgör denna typ av rabatt, som är tillgänglig för alla och beviljas under en begränsad period, inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom åtgärden inte är selektiv och inte påverkar konkurrensen.

— *Åtgärder till stöd för marknadsföring*

(205) Frankrike framhåller att växande regionala flygplatser har behov av att marknadsföra sina tjänster och sin region via marknadsföringskampanjer för att öka antalet passagerare.

(206) Frankrike konstaterar vidare att det enligt kommissionens praxis inte rör sig om statligt stöd om en tjänst betalas till marknadspris.

(207) Frankrike betonar att det är komplicerat att fastställa marknadspriset för marknadsföringstjänster, då man måste ta hänsyn till exakt vilken slags tjänst som tillhandahålls, tillsynsarrangemangen, tjänstens inverkan på trafiken och de fördelar som genereras. De franska myndigheterna vill att denna praxis ska genomgå en omfattande bedömning så att inte vissa flygplatser missgynnas jämfört med andra.

(208) De franska myndigheterna instämmer i kommissionens uppfattning i skälen 205 och 214 i beslutet att inleda förfarandet om behovet av att utföra en samlad bedömning av avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster samt av ett gemensamt tillvägagångssätt när det gäller de olika offentliga myndigheterna och industri- och handelskammaren med avseende på finansieringen av avtalen om marknadsföringstjänster.

(209) Frankrike anser att landet inte kan bevisa att de marknadsföringsavtal som ingåtts med Ryanair/AMS är förenliga med principen om en privat investerare i en marknadsekonomi, eftersom denna princip bortser från alla överväganden som rör regional utveckling, samtidigt som de olika lokala och regionala myndigheternas beslut att vara delaktiga i finansieringen av dessa avtal grundade sig på just sådana överväganden. Dessutom anser Frankrike att marknadsekonomitestet inte lämpar sig för flygplatser med färre än 1 miljon passagerare per år, som måste ta hänsyn till andra aspekter än sin egen lönsamhet.

(210) Frankrike betonar att flygplatsens verksamhet har en positiv inverkan på den regionala utvecklingen och anser därför att det är naturligt att de lokala och regionala myndigheterna, som strävar efter att utveckla ekonomin och turismen på sitt territorium, använder sig av tjänster som gör det möjligt för dem att marknadsföra regionen och locka till sig besökare.

(211) Frankrike framhåller de ekonomiska fördelar som flygplatsen genererat. Under 2010 spenderade exempelvis de passagerare som reste till La Rochelle flygplats med lågprisflygbolag omkring 30 miljoner euro.

(212) När det gäller industri- och handelskammaren motiverar de franska myndigheterna användningen av marknadsföringstjänsterna på följande sätt: När det gäller de överväganden som fick industri- och handelskammaren att ingå de avtal som omfattas av granskningen så utnyttjade industri- och handelskammaren naturligtvis möjligheten att göra reklam för La Rochelle flygplats och dess region samt alla destinationer som trafikeras av flygplatsen, på en webbplats med så pass många besökare som Ryanairs, för att locka till sig ytterligare kunder och öka flygplatsens trafik och därmed intäkterna. Enligt Frankrike har den strategi som följts av La Rochelle flygplats avseende marknadsföringsstöd dessutom gett resultat i form av en kraftig ökning av antalet passagerare under perioden, vilket har lett till en kontinuerlig ökning av flygplatsavgifterna och av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna.

(213) När det gäller de belopp som betalats ut till Jet2 för marknadsföringstjänster tillämpar de franska myndigheterna samma resonemang som ovan för Ryanair/AMS.

(214) Frankrike påpekar också att, tvärt emot uppgifterna i CRC:s rapport från 2008, och som anges i skäl 39 i kommissionens beslut att inleda förfarandet, erhöll easyJet inte någon finansiering för marknadsförings- eller reklamtjänster.

7. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

7.1. **Åtgärder till förmån för flygplatsen**

(215) I denna del kommer kommissionen att bedöma de olika ekonomiska stödåtgärder som beviljats flygplatsen, såsom beskrivs i avsnitt 3.1.

7.1.1 *Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget*

(216) I enlighet med artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med fördraget i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(217) För att ett stöd ska betecknas som statligt stöd måste alltså samtliga följande krav vara uppfyllda:

— Stödmottagaren är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, det vill säga att det bedriver ekonomisk verksamhet.

— Åtgärden i fråga finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

— Åtgärden ger mottagaren eller mottagarna en selektiv fördel.

— Den berörda åtgärden snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen och kan påverkan handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.1.1 Begreppen företag och ekonomisk verksamhet

a) Allmän ram

(218) Som kommissionen upprepade i 2014 års luftfartsriktlinjer ([40]) måste drift och uppförande av flygplatsinfrastruktur betraktas som en verksamhet som omfattas av reglerna om statligt stöd från och med datumet för domen i Aéroports de Paris-målet (12 december 2000) ([41]). Före detta datum kunde offentliga myndigheter däremot, till följd av den osäkerhet som rådde före detta datum, med rätta anse att finansiering av flygplatsinfrastruktur inte utgjorde statligt stöd och att sådana åtgärder följaktligen inte behövde anmälas till kommissionen. Därav följer att kommissionen på grundval av reglerna om statligt stöd nu inte kan ifrågasätta sådana finansieringsåtgärder som har beviljats före den 12 december 2000.

([40]) Punkterna 28 och 29 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

([41]) Tribunalens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) I det aktuella ärendet betalades investeringsbidragen ut efter den 12 december 2000, liksom det potentiella driftstödet, som granskas för perioden från och med den 1 januari 2001. De franska myndigheterna kan därför inte åberopa rättsosäkerhet för att klassificera verksamheten vid La Rochelle flygplats som icke-ekonomisk, eftersom åtgärderna i fråga vidtogs efter den 12 december 2000.

(220) Som också anges i 2014 års luftfartsriktlinjer är inte all verksamhet vid en flygplats nödvändigtvis av ekonomisk natur ([42]). Verksamheter som normalt ingår i statens ansvar för fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet är inte av ekonomisk karaktär och omfattas i allmänhet inte av reglerna om statligt stöd.

(221) Investeringsbidragen från 2001 och 2005 (se tabell 8) användes framför allt för att finansiera investeringar i avgångs- och ankomsthallen, start- och landningsbanan, taxibanan och uppställningsplatserna. Dessa infrastrukturer och anläggningar används kommersiellt av industri- och handelskammaren i egenskap av flygplatsförvaltare och som tar ut avgifter från de som använder dessa tillgångar. Dessa investeringar hör därför till flygplatsens kommersiella verksamhet. Investeringsbidragen mellan 2001 och 2005 gynnade således den ekonomiska verksamheten.

(222) När det gäller begreppen företag och ekonomisk verksamhet har finansieringen av denna flygplatsinfrastruktur och det potentiella driftstödet därför främst tjänat till att finansiera den ekonomiska verksamhet som följer av den kommersiella driften av flygplatsen, som bedrivs av industri- och handelskammaren och därför omfattas av reglerna om statligt stöd.

b) Det särskilda fallet med subventioner för uppgifter som betraktas som offentliga uppdrag

(223) Såsom anges i tabell 4 omfattar det formella granskningsförfarandet subventioner (i synnerhet från Fiata), som finansierade olika säkerhetsrelaterade investeringar, nämligen anläggningar och utrustning för säkerhetskontroll av lastrumsbagage, tillträdeskontroll till behörighetsområdet och säkerhetskontroll av personer och handbagage. Investeringarna syftade också till att förbättra säkerheten, eftersom fordon köptes in till brandbekämpnings- och säkerhetstjänsten. Dessa olika subventioner beviljades inom ramen för det allmänna systemet för finansiering av offentliga uppdrag vid franska flygplatser, som beskrivs i skäl 32 och följande.

(224) Såsom kommissionen påpekar i 2014 års luftfartsriktlinjer har domstolen angett att de verksamheter som normalt ingår i statens ansvar för fullgörande av dess officiella befogenheter som offentlig myndighet inte är av ekonomisk karaktär och i allmänhet inte omfattas av reglerna om statligt stöd ([43]). Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer är verksamheter som utförs av flygkontrolltjänst, polis, tull och brandkår etc. åtgärder som krävs för att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar, och investeringar i den infrastruktur och utrustning som krävs för att utföra dessa verksamheter anses i regel vara icke-ekonomiska verksamheter ([44]).

(225) I 2014 års luftfartsriktlinjer anges också att offentlig finansiering av icke-ekonomiska verksamheter, för att inte klassificeras som statligt stöd, strikt bör begränsas till ersättning för de kostnader som uppstått på grund av desamma och att den inte får medföra otillbörlig diskriminering mellan flygplatser. När det gäller detta andra villkor anges i luftfartsriktlinjerna att om det i en viss rättsordning är normalt att civila flygplatser måste bära vissa kostnader som följer av driften av dem medan vissa civila flygplatser inte behöver bära dessa kostnader, kan den senare typen av flygplatser anses bli beviljade en förmån oavsett om dessa kostnader avser en verksamhet som i allmänhet anses vara av icke-ekonomisk karaktär ([45]).

— *De finansierade verksamheternas icke-ekonomiska karaktär*

([42]) Punkterna 34 och 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([43]) Domstolens dom av den 16 juni 1987, kommissionen/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, punkterna 7 och 8, och domstolens dom av den 4 maj 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punkt 18.
([44]) Punkt 35 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([45]) Punkterna 36 och 37 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(226) De verksamheter som finansieras genom det allmänna system för finansiering av statliga uppdrag vid franska flygplatser som beskrivs i skäl 32 och följande hör till skydd av civil luftfart mot olagliga handlingar ([46]), polisiära uppdrag ([47]), räddningsuppdrag och brandbekämpning för luftfartyg ([48]), flygtrafiksäkerhet ([49]), samt skydd av människors miljö och den naturliga miljön ([50]). Denna verksamhet kan med rätta anses ingå i statens ansvar i dess fullgörande av sina officiella befogenheter som offentlig myndighet. Följaktligen kan Frankrike med rätta betrakta dessa uppdrag som statliga uppdrag, det vill säga icke-ekonomiska, inom ramen för reglerna om statligt stöd. Frankrike får alltså använda offentlig finansiering för att ersätta de kostnader som flygplatsförvaltare har för att fullgöra dessa uppdrag när de åläggs ansvar för dem enligt den nationella lagstiftningen och förutsatt att finansieringen inte leder till överkompensation eller diskriminering mellan flygplatserna.

— *Strikt begränsad ersättning och icke-diskriminerande finansiering*

(227) Av beskrivningen i skäl 32 och följande framgår att det system som föreskrivs i den franska lagstiftningen vilar på strikta kontrollmekanismer för kostnaderna, både i för- och efterhand, vilket garanterar att flygplatsförvaltarna endast får de belopp som är strikt nödvändiga för att täcka kostnaderna genom flygplatsskatten och det kompletterande finansieringsinstrumentet.

(228) Eftersom detta system gäller för alla franska civila flygplatser, både vad gäller de typer av uppgifter som ger upphov till ersättning och finansieringsmekanismerna, uppfylls villkoret om icke-diskriminering. Samtidigt som fransk lagstiftning ålägger flygplatsförvaltarna att utföra offentliga uppdrag ger den staten i ansvar att finansiera dessa uppgifter, inte flygplatsförvaltarna. Således leder ersättningen för kostnader med anknytning till dessa uppdrag med offentliga medel inte till någon lättnad av de kostnader som normalt sett borde åligga flygplatsförvaltarna enligt den franska rättsordningen.

(229) Detta nationella system har tillämpats på La Rochelle flygplats sedan granskningsperiodens början. Den finansiering som har erhållits inom ramen för detta system utgör därför inte statligt stöd till förmån för flygplatsen.

7.1.1.2 Statliga medel och statens ansvar

(230) Följande lokala myndigheter och offentliga myndigheter har beviljat subventioner till förvaltaren av La Rochelle flygplats: Franska staten, regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime, La Rochelles regionmyndighet och den allmänna avdelningen vid La Rochelles industri- och handelskammare.

a) Den allmänna avdelningen vid La Rochelles industri- och handelskammare

(231) För att avgöra om industri- och handelskamrarnas medel utgör statliga medel och om användningen av dessa medel kan tillskrivas staten påpekar kommissionen först och främst att i artikel L. 710-1 i den franska handelslagen klassificeras industri- och handelskamrarna som ”mellanstatliga myndigheter”. Närmare bestämt är industri- och handelskamrarna offentliga institutioner enligt fransk rätt. I artikel L 170-1 i handelslagen föreskrivs följande: *”Församlingen av franska industri- och handelskamrar, de regionala industri- och handelskamrarna, de territoriella industri- och handelskamrarna och de mellankonsulära grupperingarna är offentliga organ som står under statlig tillsyn och som förvaltas av utsedda företagsledare.”*

(232) I artikel L 710-1 i handelslagen beskrivs även industri- och handelskamrarnas uppgifter närmare: ”*Nätverket (av industri- och handelskammare) och varje kammaransluten enhet eller avdelning inom det ska bidra till den ekonomiska utvecklingen, till attraktionskraften och den fysiska planeringen i territoriet och till stödet för företag och deras sammanslutningar genom att på de villkor som fastställs i dekret fullgöra alla offentliga uppdrag och alla uppgifter av allmänt intresse som är nödvändiga för att utföra dessa uppgifter.*

([46]) Säkerhetskontroll av lastrumsbagage, säkerhetskontroll av passagerare och handbagage och tillträdeskontroll till behörighetsområdet ingår i denna kategori.
([47]) Den automatiska gränskontrollen genom biometrisk identifiering ingår i denna kategori.
([48]) Såsom anges ovan tas dessa tre kategorier uttryckligen upp i 2014 års luftfartsriktlinjer som exempel på icke-ekonomiska verksamheter.
([49]) Förebyggande av viltolyckor ingår i denna kategori.
([50]) Åtgärder för miljökontroll ingår i denna kategori.

I detta syfte får varje kammaransluten enhet eller avdelning i nätverket i enlighet med tillämpliga sektorsplaner, fullgöra följande:

1. Uppdrag av allmänt intresse som de har ålagts enligt lag och andra författningar.

2. Uppdrag för att stödja, åtfölja och skapa kontakter och ge rådgivning till personer som skapar eller övertar företag samt företag i allmänhet, med respekt för gällande lagar och andra författningar som rör konkurrensfrågor.

3. Uppdrag för att stödja och ge rådgivning för den internationella utvecklingen av företag och exporten av deras produktion, i partnerskap med den myndighet som avses i artikel 50 i lag nr 2003-721 av den 1 augusti 2003

4. Uppdrag till stöd för grundläggande yrkesutbildning eller fortbildning, bland annat genom offentliga och privata utbildningsanstalter som de inrättar, förvaltar eller finansierar.

5. Uppdrag för att uppföra och förvalta anläggningar, framför allt hamnar och flygplatser.

6. Vinstdrivande uppdrag som de har fått av en offentlig enhet eller som har visat sig vara nödvändiga för att fullgöra deras andra uppdrag.

7. Uppdrag för att tillhandahålla sakkunskap, samråd eller undersökningar som offentliga myndigheter behöver i ett ärende som berör industri, handel, tjänster, ekonomisk utveckling, yrkesutbildning eller fysisk planering, utan att detta påverkar den verksamhet som de kan ta initiativ till.”

(233) Förteckningen över industri- och handelskamrarnas uppdrag, i artikel L. 710-1 och som citeras ovan, visar därmed att industri- och handelskamrarnas syfte och främsta mål utgörs av de uppdrag i allmänhetens intresse som åläggs dem enligt lag, dvs. att huvudsakligen företräda industrins, handelns och tjänstesektorns intressen inför övriga nationella och utländska offentliga myndigheter, stödja lokala företag och utveckla regionernas attraktionskraft och fysiska planering. Industri- och handelskamrarnas industri- och handelsverksamhet bedrivs utöver deras uppgifter i allmänhetens intresse och syftar till att hjälpa dem att fullgöra de uppgifterna.

(234) Lagstiftningen har utvecklats sedan den utarbetades 2005 till sin nuvarande version, men de grundläggande principerna i den har inte förändrats. På samma sätt utgick de regler som var i kraft före artikel L. 710-1 i handelslagen från samma principer. Under hela den granskade perioden har industri- och handelskamrar som den som avses i detta beslut därmed förblivit offentliga institutioner som har inrättats genom lag och som förvaltats av utsedda företagsledare och stått under tillsyn av staten. Dessutom har de som mellanhand för staten fortsatt att utföra de uppdrag i allmänhetens intresse som består av att företräda industrins, handelns och tjänstesektorns intressen inför övriga nationella och utländska offentliga myndigheter, bidra till regionernas attraktionskraft och den fysiska planeringen och att stödja företag.

(235) Kommissionen betonar även att industri- och handelskamrarna, enligt artikel R. 712-2 och följande i handelslagen, är föremål för tillsyn som utövas av statens företrädare. I detta syfte kan tillsynsmyndigheten delta vid alla sammanträden som anordnas av industri- och handelskamrarnas generalförsamlingar, och den kan lägga till punkter på deras dagordning. Tillsynsmyndigheten måste även enligt lag delges vissa viktiga beslutskategorier (t.ex. budget, lån, utfärdande av garantier till tredje part, avyttringar, ny eller utökad kapitalplacering i icke-affärsdrivande eller affärsdrivande bolag osv.). Framför allt kan beslut om preliminära, korrigerade och genomförda budgetar inte verkställas förrän de har godkänts, även i tysthet, av tillsynsmyndigheten.

(236) Dessutom omfattar den allmänna budgeten för industri- och handelskammarna skatteintäkter som uppbärs från företag som är registrerade i handels- och företagsregistret. Industri- och handelskamrarnas medel består alltså framför allt av skatteintäkter (skatten för att täcka industri- och handelskamrarnas kostnader, som infördes genom artikel 1600 den i allmänna skattebalken), subventioner eller kommersiella medel från utbildningsverksamhet och förvaltning av transportinfrastruktur. Det betyder att industri- och handelskamrar inte behöver förlita sig enbart på sina kommersiella intäkter för att täcka sina kostnader. Detta stöder slutsatsen att industri- och handelskamrarnas industri- och handelsverksamhet bedrivs som ett tillägg till deras uppgifter av allmänt intresse och syftar till att hjälpa dem att fullgöra de uppgifterna.

(237) Mot bakgrund av allt det som tas upp ovan måste industri- och handelskammare såsom den som avses i detta ärende betraktas som offentliga myndigheter, och alla deras beslut, precis som de beslut som fattas av regeringen eller lokala och regionala myndigheter, betraktas som att de ”kan tillskrivas staten”, med tanke på rättspraxis om statligt stöd ([51]), där deras medel utgör statliga medel. Tribunalen har också gett sitt stöd till denna slutsats i flera domar om stöd som beviljats till flygbolag av industri- och handelskamrarna i Nîmes, Angoulême och Pau ([52]).

b) Lokala myndigheter

(238) Medlen från de lokala myndigheter som beviljade subventioner till flygplatsen, dvs. regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime och La Rochelles regionmyndighet, utgör statliga medel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget ([53]). Dessutom omfattas dessa myndigheters agerande, på samma sätt som de åtgärder som vidtagits av centralmyndigheten, av den artikeln, om villkoren i den bestämmelsen är uppfyllda ([54]). De beslut som fattats av de lokala myndigheter som granskas i detta ärende måste ses som att de kan tillskrivas staten (i bred bemärkelse) i enlighet med rättspraxis om statliga stöd.

(239) Betalningarna för förvaltningen och driften av Rochefort flygplats utfördes av den gemensamma flygplatsmyndigheten (Syndicat Mixte de l'Aéroport), som bestod av olika offentliga myndigheter ([55]), och utgör därför också statliga medel, som har beviljats på ett sätt som kan tillskrivas staten.

c) Staten

(240) Subventionerna till de ”offentliga” uppgifterna finansierades av Fiata, en fond som förvaltas av staten, eller direkt från den statliga budgeten, och utgör därför statliga medel vars användning kan tillskrivas staten.

(241) Utvecklingen av infrastrukturutvecklingen finansierades delvis av Eruf. Denna finansiering anses utgöra statliga medel eftersom den beviljades under den berörda medlemsstatens kontroll ([56]). Den kan också tillskrivas staten om det är de franska myndigheterna som fattar beslut om att använda den.

(242) Därför ska samtliga åtgärder som beviljats till förmån för La Rochelle flygplats och som omfattas av denna granskning tillskrivas staten och anses finansieras av statliga medel.

7.1.1.3 Selektiv fördel

(243) För att bedöma om en statlig åtgärd utgör stöd till ett företag måste man avgöra om det berörda företaget får en fördel enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget som gör det möjligt för företaget att slippa att bära kostnader som under normala förhållanden skulle ha behövt betalas med företagets egna resurser eller om företaget får en fördel som det

([51]) Till exempel förstainstansrättens dom av den 12 december 1996, Compagnie nationale Air France/kommissionen, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punkterna 58–61, tribunalens dom av den 12 maj 2011, Région Nord-Pas-de- Calais och Communauté d'agglomération du Douaisis/kommissionen, T-267/08 och T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

([52]) Tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punkterna 85–89; tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, punkt 89; tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punkterna 97–106.

([53]) Tribunalens dom av den 12 maj 2011, Région Nord-Pas-de-Calais/kommissionen, T-267/08 och T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punkt 108.

([54]) Tribunalens dom av den 6 mars 2002, Diputación Foral de Álava m.fl./kommissionen, T-127/99, T-129/99 och T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punkt 142.

([55]) Fram till 2007 bestod den gemensamma myndigheten av Charente-Maritimes allmänna råd, Pays Rochefortais regionmyndighet och de mellankommunala myndigheterna i Pays Royannais, Ile d'Oléron, Sud Charente och bassin de Marennes.

([56]) När det gäller klassificeringen av Eruf-medel som statligt stöd, se punkt 29 i kommissionens beslut av den 22 november 2006, South Yorkshire Digital Region Broadband Project, statligt stöd N 157/2006 (EUT C 80, 13.4.2007, s. 1) och punkterna 69 och 70 i kommissionens beslut av den 15 juni 2006, Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra, statligt stöd N 44/2010 (EUT C 215, 21.7.2011, s. 21).

inte skulle ha fått under normala marknadsvillkor ([57]). Det är också nödvändigt att fastställa om åtgärden i fråga kan betraktas som ersättning för allmännyttiga tjänster som uppfyller villkoren i Altmark-domen ([58]).

a) Begreppet tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och tillämpning av Altmark-domen

(244) Det bör först och främst fastställas om de olika åtgärder som ska bedömas kan ses som ersättning för allmännyttiga tjänster, som har beviljas för driften av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(245) I detta sammanhang bör det påminnas om att i domen i Altmark-målet beslutade EU-domstolen att ersättningen för allmännyttiga tjänster endast utgör statligt stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget om samtliga fyra kumulativa villkor uppfylls. För det första måste det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade. För det andra ska de parametrar som används vid beräkning av ersättningen vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. För det tredje får ersättningen inte överstiga vad som krävs för att täcka alla eller en del av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst. Slutligen konstaterade domstolen att när det företag som tilldelats ansvaret för att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, i ett konkret fall, inte har valts ut efter ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudsgivare som kan tillhandahålla dessa tjänster till den lägsta kostnaden för det allmänna, ska den ersättningsnivå som behövs fastställas på grundval av en undersökning av de kostnader som skulle ha uppstått för ett genomsnittligt och välskött företag som är lämpligt utrustat.

(246) För tillämpningen av dessa villkor måste man först granska om det finns en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(247) I detta ärende anser Frankrike att förvaltningen av flygplatsen som helhet bör betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt de uppgifter som Frankrike har lämnat har La Rochelle flygplats som helhet en anförtrotts en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse på grund av flygplatsens bidrag till den lokala ekonomiska utvecklingen. Frankrike anser att uppdraget gällande utveckling av flygtrafiken, som anförtroddes industri- och handelskammarens flygplatsavdelning, skulle kunna ses som en skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster i enlighet med rättspraxis i Altmark-målet. Enligt Frankrike rör denna uppgift utveckling av ekonomin och turistnäringen i regionen, något som enligt Frankrike kräver att man i) ökar passagerarflödet, intäkterna och sysselsättningen för den regionala ekonomin och ii) utvecklar företagsområdet i närheten av flygplatsen. När det gäller detta företagsområde hänvisar Frankrike till flera företag som är etablerade där och anger att enligt artikel L. 170-1 i handelslagen har industri- och handelskammaren i uppgift att inrätta och driva anläggningar, särskilt hamn- och flygplatsanläggningar ([59]).

(248) Kommissionen delar inte denna uppfattning. För att analysera huruvida förvaltningen av en flygplats är en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är det viktigt att analysera allmänhetens behov av denna verksamhet.

(249) I punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges följande: ”[F]ör att en verksamhet ska betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör den ha vissa särdrag jämfört med normal ekonomisk verksamhet”. Enligt domstolens rättspraxis är en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse en tjänst som har särskilda egenskaper jämfört med andra ekonomiska verksamheter ([60]) och företag som anförtrotts uppgifter av allmänt ekonomiskt intresse är företag som anförtrotts en ”särskild uppgift” ([61]). I allmänhet innebär ett särskilt allmännyttigt uppdrag tillhandahållandet av en tjänst som en aktör inte skulle åta sig, eller inte skulle åta sig i samma utsträckning eller på samma villkor, om denne enbart tog hänsyn till sitt eget affärsintresse ([62]).

([57]) Domstolens dom av den 14 februari 1990, Frankrike/kommissionen, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punkt 41.

([58]) Domstolens dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Frankrikes synpunkter på beslutet att inleda förfarandet.

([60]) Domstolens dom av den 10 december 1991, Merci Convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punkt 27; domstolens dom av den 17 juli 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, punkt 53, och domstolens dom av den 18 juni 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punkt 45.

([61]) Se särskilt domstolens dom av den 27 mars 1974, BRT/SABAM, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Se meddelandet från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4), punkterna 46 och 47.

(250) I punkt 69 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges också att ”ett mål av allmänt intresse som offentliga myndigheter vill uppnå [kan] inte bara [...] bestå i utveckling av vissa näringsverksamheter eller regioner enligt artikel 107.3 c i fördraget” ([63]). Det förnekas inte att genom att förbättra en regions tillgänglighet, i synnerhet eftersom den bryter sin isolering, kan en flygplats ha en mycket positiv inverkan på den lokala ekonomiska utvecklingen. Det blotta faktum att förekomsten av och verksamheten vid en flygplats genererar direkta och indirekta arbetstillfällen och stimulerar det lokala företagandet, särskilt inom turismsektorn, kan dock inte ses som ett relevant kriterium för att fastställa om det rör sig om en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(251) På så sätt är La Rochelle flygplats bidrag till den lokala ekonomiska dynamiken, som Frankrike främst har framhållit till stöd för sitt argument om att det rör sig om en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, i sig inte en relevant faktor så länge som det betraktas fristående från flygplatsens bidrag till regionens tillgänglighet.

(252) Dessutom anges följande i punkt 72 i luftfartsriktlinjerna: ”När det gäller flygplatser anser kommissionen att den övergripande skötseln av en flygplats i väl motiverade fall kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. [...] [E]nligt kommissionen [är detta] bara möjligt om någon del av det område som potentiellt betjänas av flygplatsen i avsaknad av flygplatsen skulle vara isolerad från resten av unionen i en omfattning som skulle skada dess sociala och ekonomiska utveckling. Vid denna bedömning bör man beakta andra transportsätt och särskilt höghastighetståg eller sjöförbindelser med färja” ([64]).

(253) När det gäller La Rochelle flygplats bidrag till regionens tillgänglighet bör det noteras att La Rochelle till exempel har frekventa tågförbindelser till Paris och Bordeaux, med resetider på omkring 3 h respektive 2,5 h. När det gäller vägnätet ligger La Rochelle nära motorvägarna A837, A10 och A83, som förbinder La Rochelle direkt med flera stora franska städer, särskilt Bordeaux och Nantes. Mot bakgrund av dessa uppgifter kan det inte påstås att en del av det område som potentiellt kunde betjänas av La Rochelle flygplats utan den skulle vara isolerad från resten av unionen i en utsträckning som skulle skada dess ekonomiska och sociala utveckling.

(254) Slutligen tar Frankrike i sina synpunkter inte upp iakttagelsen i beslutet att inleda förfarandet, som ifrågasätter Frankrikes argument att La Rochelle flygplats som helhet tillhandahåller en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen hade uppgett att förvaltningen av La Rochelle flygplats ”också inbegriper verksamheter som inte är direkt knutna till flygplatsens basverksamheter, t.ex. att uppföra, finansiera, driva och hyra mark och byggnader både för kontor och lager och för hotell och industriföretag inom flygplatsens område, samt affärer, restauranger och bilparkeringar. Slutligen, trots att de franska myndigheterna anser att alla flygplatsverksamheter utgör skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, saknas bestämmelser om att intäkterna från den kommersiella verksamheten ska redovisas separat.” Genom att se det som att denna verksamhet som inte är direkt knuten till flygplatsens basverksamhet ingår i skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, har Frankrike bortsett från att verksamheten inte uppvisar några särskilda egenskaper jämfört med annan ekonomisk verksamhet och att de ekonomiska aktörerna åtar sig att utföra samma tjänster i samma utsträckning eller på samma villkor både utanför flygplatsen och vid den. Genom att betrakta flygplatsens samtliga verksamheter som skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster har Frankrike begått ett uppenbart bedömningsfel vid definitionen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse.

(255) Kommissionen påpekar också att det i de räkenskaper som lämnats in för flygplatsen, särskilt finansieringsplanen 2001–2014, inte görs någon åtskillnad mellan flygplatsens basverksamhet och annan verksamhet. Tvärtom verkar det som att rörelseunderskotten för den granskade perioden därefter balanserades mot de kontantförskott som betalades av industri- och handelskammarens allmänna avdelning och som också omfattas av detta beslut. Avsikten var att balansera räkenskaperna utan att göra åtskillnad mellan flygplatsens basverksamhet.

(256) Mot denna bakgrund och de argument som lagts fram av Frankrike anser kommissionen därför att Frankrike har gjort en uppenbart felaktig bedömning genom att hävda att förvaltningen av La Rochelle flygplats som helhet motsvarade en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I synnerhet borde inte den verksamhet som utfördes av förvaltaren av La Rochelle flygplats, som bestod av att hantera kommersiella passagerarflyg vid denna flygplats, ha

([63]) Se även punkt 53 i kommissionens beslut av den 16 november 2004, Frankrike, Projekt angående höghastighetsnät för telekommunikation i Pyrénées-Atlantiques, statligt stöd N 381/2004 (EUT C 162, 2.7.2005, s. 5).

([64]) Punkt 72 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

betraktats som en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Eftersom de olika ekonomiska stödåtgärder som omfattas av denna granskning syftar till att finansiera verksamheten vid flygplatsen i dess helhet kan de därför inte ses som ekonomisk ersättning som beviljats för förvaltningen av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(257) Även om man antar att förvaltningen av La Rochelle flygplats, helt eller delvis, på goda grunder hade kunnat klassificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, uppfyller de berörda åtgärderna ändå inte de kumulativa villkoren i Altmark-domen. De uppfyller inte det första, andra och fjärde villkoret i denna dom, vilket kommer att visas nedan mot bakgrund av meddelandet om tillämpningen av reglerna om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (*meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) ([65]).

— *Företaget ska faktiskt ha ålagts skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, och dessa skyldigheter ska vara klart definierade (första villkoret)*

(258) Enligt det första domen i Altmark-målet ska det mottagande företaget faktiskt ha ålagts skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster och dessa skyldigheter ska vara klart definierade.

(259) Eftersom Frankrike har gjort en uppenbart oriktig bedömning genom att klassificera förvaltningen av flygplatsen i dess helhet som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, och de åtgärder som är föremål för denna granskning har använts för att finansiera driften av flygplatsen i dess helhet, uppfylls inte det första kriteriet i Altmark-domen.

(260) För att det första villkoret i Altmark-domen ska uppfyllas enligt meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse ([66]), bör dessutom uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ha tilldelats genom en eller flera handlingar som, beroende på lagstiftningen i medlemsstaterna, kan ta formen av lagar eller andra författningar, eller avtal. I handlingen eller handlingarna ska åtminstone följande anges: innebörden av skyldigheterna och skyldigheternas varaktighet, företaget och, i förekommande fall, det berörda territoriet, innebörden av exklusiva eller särskilda rättigheter som beviljats företaget av myndigheten i fråga, metoderna för att beräkna, kontrollera och se över ersättningen, åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation. De enda handlingar som Frankrike visat upp och som möjligtvis skulle kunna fullgöra denna funktion är artikel L. 170-1 i handelslagen, industri- och handelskammarens beslut av den 21 februari 2003 och den 25 juni 2004 och förfarandet för antagande av flygplatsens budget enligt cirkulär nr 111 av den 30 mars 1992 ([67]) (*cirkulär nr 111*), som ska tillhandahålla garantier för att undvika överkompensation.

(261) Det verkar dock inte som att någon av dessa handlingar klart definierar skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster. I handlingarna anges framför allt inte innehållet i och varaktigheten för skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster eller metoderna för att beräkna och se över eventuella mekanismer för ekonomisk ersättning. Därför uppfyller handlingarna inte det första villkoret i Altmark-domen, även oberoende av det faktum att de skyldigheter som ålades industri- och handelskammarens flygplatsavdelning inte är en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

— *Kriterierna för ersättningen ska ha fastställts på förhand, på ett objektivt och öppet sätt (andra villkoret)*

(262) De särskilda subventioner och förskott med återbetalningsskyldighet som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning har tagit emot motsvarar särskilda åtgärder som beviljats löpande för att täcka nödvändiga investeringskostnader och finansiera flygplatsens rörelseunderskott. De följer alltså inte av beräkningsparametrar som ska ha fastställts på förhand.

(263) Det bör noteras att industri- och handelskammarens flygplatsavdelnings uppgifter för perioden 2000–2012 anges i dess grundläggande handlingar. Dessa handlingar föreskriver dock ingen mekanism för ekonomisk ersättning till förmån för industri- och handelskammaren baserat på parametrar som fastställts tidigare, på ett objektivt och öppet sätt.

([65]) Se meddelandet från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4).

([66]) Se ovan, punkt 52.

([67]) Cirkulär nr 111 av den 30 mars 1992 om regler för budget, räkenskaper och ekonomi som gäller för församlingen av franska industri- och handelskammare, regionala industri- och handelskammare, industri- och handelskammare och mellankonsulära grupperingar.

(264) Det förskrivs inte heller i förfarandet för fastställande av ersättningen, som – enligt Frankrike – ingår i det förfarande för antagande av flygplatsens budget som fastställs i cirkulär nr 111, någon mekanism för ekonomisk ersättning till förvaltaren.

(265) Därigenom uppfyller inte de ekonomiska stödåtgärder som beviljats industri- och handelskammarens flygplatsavdelning det andra villkoret i Altmark-domen.

— *Korrekt ersättning för kostnader i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (tredje villkoret)*

(266) Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka hela eller delar av de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, med hänsyn tagen till de intäkter som därvid har erhållits och till en rimlig vinst på grund av fullgörandet av dessa skyldigheter.

(267) Det finns ingen bestämmelse om att industri- och handelskammaren ska betala ytterligare ersättning för den kommersiella användningen av eventuell ytterligare infrastruktur som finansieras av regionen.

(268) Frankrike menar att denna ytterligare infrastruktur är nödvändig för att fullgöra de allmännyttiga tjänsterna, och att uppförandet av denna hjälper till att balansera flygplatsens finanser. Det verkar dock som om dessa anläggningar ingår i flygplatsens ekonomiska verksamhet och särskilt syftar till att utveckla flygplatsen. Anläggningarna uppfyller därför inte det ovan beskrivna kriteriet om allmänt intresse.

(269) Ersättningen uppfyller därför inte det tredje Altmarkvillkoret. Trots att Altmarkvillkoren är kumulativa och det räcker att ett av dem inte uppfylls för att kommissionen inte ska kunna utesluta att flygplatsförvaltare har erhållit en fördel, kommer kommissionen ändå att analysera det fjärde Altmarkvillkoret.

— *Villkor för val av tjänsteleverantör (fjärde villkoret)*

(270) Det fjärde Altmarkvillkoret kräver att den beviljade ersättningen enligt detta villkor antingen bör följa på ett offentligt upphandlingsförfarande som gör det möjligt att välja den anbudssökande som kan tillhandahålla tjänsterna till lägst kostnad för myndigheten (det första delkriteriet) eller fastställas med ett genomsnittligt, välskött och tillräckligt utrustat företag som referens (det andra delkriteriet).

(271) Industri- och handelskammaren valdes inte ut efter något offentligt upphandlingsförfarande. Kommissionen förfogar alltså inte över några uppgifter som visar att storleken på de ekonomiska stödåtgärder som denna har gynnats av har kunnat fastställas på grundval av en analys av de kostnader som ett genomsnittligt och välskött företag skulle ha åsamkats.

(272) Därigenom uppfyller inte de ekonomiska stödåtgärder som beviljats industri- och handelskammarens flygplatsavdelning det fjärde villkoret i Altmark-domen.

(273) Eftersom de fyra Altmarkvillkoren inte är uppfyllda kan de olika åtgärderna till förmån för flygplatsförvaltaren inte betraktas som ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas för att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Kommissionen kan därför i detta skede inte utesluta att flygplatsförvaltaren har erhållit en fördel.

b) Bedömning av förekomsten av en selektiv ekonomisk fördel

(1) Investeringsbidrag

(274) När det gäller investeringsbidragen på totalt cirka 3 miljoner euro för en ny avgångs- och ankomsthall, förstärkningen, förlängningen och breddningen av start- och landningsbanan, förstärkningen och breddningen av taxibanan, förstärkningen och utbyggnaden av uppställningsplatserna och skapandet av ett avrinningsområde för att anpassa flygplatsen till vattenlagen, har Frankrike inte framfört några argument som stöder uppfattningen att de olika offentliga myndigheter som beviljade dessa bidrag skulle ha kunnat förvänta sig en avkastning på sina investeringar som troligtvis hade kunnat tillfredsställa en marknadsekonomisk aktör som hade agerat i deras ställe. Det verkar snarare som om investeringsbidragen betalades av de olika offentliga myndigheterna för att bidra till den regionala utvecklingen. De offentliga myndigheterna har därför agerat inom ramen för sitt uppdrag i allmänhetens intresse.

(275) Mot bakgrund av ovanstående uppfyller investeringsbidragen inte marknadsekonomitestet. Investeringsbidragen gav därför industri- och handelskammarens flygplatsavdelning en ekonomisk fördel. Dessa bidrag sänkte i själva verket de investeringskostnader som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning skulle ha behövt bära, utan några utsikter till tillräcklig avkastning på investeringarna för de myndigheter som beviljade bidragen. Eftersom fördelarna endast har gällt ett företag är de dessutom selektiva.

(2) Förskott med återbetalningsskyldighet

(276) När det rör sig om förskotten med återbetalningsskyldighet på 8,77 miljoner euro bör det först och främst noteras att de motsvarar räntefria lån som industri- och handelskammarens allmänna avdelning beviljade industri- och handelskammarens flygplatsavdelning. Enligt Frankrike bör ett förskott betraktas som ett löpande bidrag som en aktieägare beviljar sitt dotterbolag. Frankrike tillägger att en privat aktieägare inte gör någon lönsamhetsanalys för sådana förskott eftersom de i själva verket är lån som syftar till att göra det möjligt för dotterbolaget att utveckla sin verksamhet, vilket gynnar för aktieägaren. Enligt Frankrike är detta än mer relevant i det aktuella ärendet, eftersom det rör sig om en finansiell överföring mellan delar av samma juridiska person, nämligen industri- och handelskammaren. Enligt Frankrike utgör dessa förskott alltså ingen ekonomisk risk för industri- och handelskammaren, eftersom den äger marken och infrastrukturen, vars värde med råge överskrider förskottsbeloppet ([68]). Ett sådant argument är bara relevant om industri- och handelskammaren, genom beviljandet av dessa förskott för att möjliggöra den fortsatta driften av La Rochelle flygplats, kunde förvänta sig att denna på mer eller mindre lång sikt skulle generera en lönsamhet som skulle göra det möjligt för industri- och handelskammaren att inte bara kunna betala tillbaka dessa förskott, utan att dessutom få en ”avkastning på investeringarna” som ersättning för det sysselsatta kapitalet, genom de eventuella vinster som flygplatsen gjorde.

(277) Kommissionen har alltså frågat Frankrike om de fördelar som industri- och handelskammaren kunde vänta sig genom beviljandet av dessa förskott med återbetalningsskyldighet. I sitt svar ([69]) lade Frankrike inte fram någon undersökning eller analys som visade att en hypotetisk vinst kunde förväntas genom beviljandet av dessa subventioner. Frankrike hänvisade endast till de dokument som beskriver ägarens roll, dvs. att med alla medel säkerställa flygplatsens långsiktiga utveckling.

(278) Vid den tidpunkt då de olika förskott med återbetalningsskyldighet beviljades hade industri- och handelskammaren inte tillräckliga garantier för att driften av flygplatsen skulle bli lönsam och göra det möjligt för industri- och handelskammarens flygplatsavdelning att betala tillbaka de beviljade förskotten, samtidigt som en tillräckligt stor vinstmarginal frigjordes för att ersätta de kapital som sysselsatts av industri- och handelskammarens allmänna avdelning. Förskotten med återbetalningsskyldighet beviljades från och med 2001. Vid den tidpunkten var flygplatsens finansiella resultat redan negativt. Utan förskotten med återbetalningsskyldighet skulle resultaten för industri- och handelskammarens flygplatsavdelning ha varit ännu sämre, vilket utesluter alla utsikter till avkastning på det investerade kapitalet.

(279) Mot bakgrund av alla dessa faktorer kunde industri- och handelskammaren inte rimligen räkna med att det kapital som den hade sysselsatt genom de förskott som beviljats industri- och handelskammarens flygplatsavdelning skulle ersättas på något sätt, varken på kort eller medellång sikt. Industri- och handelskammaren kan även med rätta ha hyst allvarliga tvivel om huruvida industri- och handelskammarens flygplatsavdelning någon gång skulle kunna betala tillbaka dessa.

(280) Även om förskotten skulle börja betalas tillbaka under 2014 fanns det inte heller någon bestämmelse om att flygplatsavdelningen skulle betala någon ränta för att på korrekt sätt ersätta det lån som denna beviljats av industri- och handelskammaren.

(281) Mot denna bakgrund agerade industri- och handelskammaren inte som en marknadsekonomisk aktör gentemot sin flygplatsavdelning, eftersom en sådan aktör motiveras av sannolika och dokumenterade lönsamhetsutsikter.

(282) Sammanfattningsvis har förskotten med återbetalningsskyldighet gett industri- och handelskammarens flygplatsavdelning en ekonomisk fördel. Eftersom fördelarna endast har gällt ett företag är de dessutom selektiva.

(3) Påstådd överfakturering av de tjänster som industri- och handelskammaren tillhandahållit Rochefort/Saint-Agnant flygplats

(283) När det gäller den påstådda överfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammaren tillhandahållit Rochefort Saint-Agnant flygplats hävdar Frankrike att detta skedde inom ramen för ett tjänsteavtal som ingicks i partnerskap med Rocheforts industri- och handelskammare. Enligt Frankrike valdes industri- och handelskammaren ut till att förvalta Rochefort flygplats den 11 juli 2001 efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

([68]) Skrivelse från Frankrike av den 18 november 2015.
([69]) Skrivelse från Frankrike av den 26 maj 2014.

(284) Om en försäljning av tjänster sker efter ett konkurrensutsatt, öppet, icke-diskriminerande och villkorslöst anbudsförfarande, i linje med principerna i EUF-fördraget om offentlig upphandling, kan det antas att försäljningen sker i linje med marknadsvillkoren ([70]).

(285) I det aktuella ärendet har Frankrike lagt fram bevis för att anbudsinfordran var i) konkurrensutsatt, eftersom alla anbudsgivare kunde delta i anbudsinfordran, ii) transparent, eftersom den offentliggjordes i pressen och alla anbudsgivare vederbörligen informerades, iii) icke-diskriminerande, eftersom urvalskriterierna var objektiva och hade specificerats i förväg, och iv) villkorslöst, eftersom särskilda villkor saknades. Urvalskriteriet var dessutom kopplat till priset.

(286) Mot denna bakgrund visar de uppgifter som lämnats till kommissionen att anbudsförfarandet var öppet, transparent och villkorslöst. Kommissionen drar därför slutsatsen att priset på de tjänster som tillhandahållits av industri- och handelskammaren i själva verket utgör ett marknadspris som inte ger industri- och handelskammaren någon fördel.

(4) Påstådd underfakturering av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahållit flygplatsen

— *Perioden 2001–2005*

(287) Enligt de uppgifter som kommissionen har tillgång till var betalningarna mellan 2001 och 2005 engångsbelopp och det fanns ingen analytisk fördelningsnyckel som baserades på objektiva kriterier. Även om Frankrikes förklaringar tyder på att engångsbeloppen beviljades på marknadsmässiga villkor ger flera faktorer anledning att tro att det rör sig om statligt stöd, särskilt avsaknaden av en analytisk fördelningsnyckel.

(288) Mellan 2001 och 2005 var framför allt de belopp som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning betalade för de tjänster som tillhandahölls av den allmänna avdelningen omkring 50 % lägre än de betalningar som erlades för samma tjänster under perioden 2006–2012 (se tabell 5), med en kraftig ökning när fördelningsnyckeln introducerades. Införandet av en analytisk fördelningsnyckel från 2006 och framåt visade att de tjänster som tillhandahållits av industri- och handelskammaren var uppenbart underfakturerade. Kommissionen drar därför slutsatsen att den påstådda underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahöll flygplatsen mellan 2001 och 2005 gav industri- och handelskammarens flygplatsavdelning en selektiv ekonomisk fördel.

— *Perioden 2006–2012*

(289) När det gäller den påstådda underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahöll flygplatsen mellan 2006 och 2012 hävdar Frankrike att kostnaden för de tjänster som är gemensamma för industri- och handelskammarens olika avdelningar, såsom strukturella tjänster med koppling till redovisning, it, HR osv., fördelades mellan dessa avdelningar enligt en analytisk fördelningsnyckel och därför fördelades baserat på objektiva kriterier. Frankrike påstår också att industri- och handelskammaren genomförde en utförlig analys enligt de föränderliga affärsvolymerna och att fördelningsnyckeln är helt i linje med förändringarna i flygplatsens trafik. Dessutom påstår Frankrike att användningen av fördelningsnyckeln kontrollerades varje år, eftersom industri- och handelskammarens räkenskaper godkänns av en annan revisor till följd av att räkenskaperna för sammanslutningen av industri- och handelskammaren konsolideras.

(290) Kommissionen anser att Frankrike för perioden 2006–2012 har visat att en fördelningsnyckel infördes baserat på sex objektiva och relevanta kriterier i enlighet med de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahöll flygplatsen:

— För den allmänna förvaltningen av flygplatsen beräknades kostnaden för deltjänsten ”valda tjänstemän” utifrån antalet dagordningar som hanterades vid styrkommitténs och generalförsamlingens sammanträden om flygplatsen, och den procentandel som erhölls tillämpades på kostnaderna för industri- och handelskammarens ordförandeskap. Kostnaderna för ”generaldirektoratet” beräknas utifrån den tid som generaldirektören lagt ned på sammanträden, med personalrepresentanter, på att övervaka investeringar osv. Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att tjänsterna är behovsbaserade och faktureras i enlighet med deras kostnader. Dessutom visar den information som gjorts tillgänglig för kommissionen att fördelningsnyckeln tillämpades på rätt sätt.

([70]) Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, punkt 89 och följande (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1).

— Kommunikation: Kostnaden för tjänsten beräknades utifrån den tid som varje avdelning vid industri- och handelskammaren utnyttjat den.

— Bokförings- och ledningskontroll: Kostnaderna för tjänsten beräknades enligt procentandelen av alla bokföringsposter.

— It: Kostnaderna för tjänsten beräknades utifrån antalet installerade it-stationer (inköp, underhåll, analys och implementering av uppdateringar av maskinvara och programvara osv.).

— HR: Kostnaden för tjänsten beräknades utifrån flygplatsens fasta anställda.

— Projekttjänst: Kostnaderna för tjänsten beräknades från fall till fall utifrån den tid som tjänsten tillbringade efter större investeringar (inklusive utbyggnaden av avgångshallen och terminalen) beroende på projekt och anbudsinfordringar.

(291) Dessa kriterier är objektiva och relevanta eftersom de avser den tid som lagts ned och det arbete som faktiskt utförts.

(292) Kommissionen anser vidare att Frankrike har visat att fördelningsnyckeln tillämpades korrekt eftersom nycklarna kontrolleras varje år för att säkerställa det mest realistiska resultatet. Dessutom kontrolleras konceptualiseringen och valet av kriterier och beräkningsmetoden också av revisorer.

(293) Mot denna bakgrund drar kommissionen slutsatsen att den påstådda underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahöll flygplatsen mellan 2006 och 2012 inte gav flygplatsen en fördel och utgör därmed inte stöd.

(5) Ekonomiska bidrag från olika lokala myndigheter till de marknadsföringsåtgärder som La Rochelle flygplats har genomfört

(294) Kommissionen anser att de ekonomiska bidragen från de lokala myndigheterna till de marknadsföringsåtgärder som La Rochelle flygplats har genomfört ska betraktas som stöd för att finansiera flygplatsens verksamhet och inte som finansiering av flygbolag.

(295) De franska myndigheterna och industri- och handelskammaren anser däremot att dessa bidrag bör betraktas som de lokala myndigheternas inköp av marknadsföringstjänster och därmed som finansiering av flygbolag. Industri- och handelskammaren medger att myndigheterna ingick marknadsföringsavtalen för att uppnå de mål som de själva hade fastställt mot bakgrund av deras uppgifter av allmänt intresse och, i synnerhet, för att dra nytta av en prissänkning från AMS för ett gruppinköp ([71]). På samma sätt anser de franska myndigheterna att flygplatsen fungerade som en central upphandlingsmyndighet ([72]).

(296) En analys av sakförhållandena bekräftar dock inte den version som de franska myndigheterna och industri- och handelskammaren lagt fram. Flera uppgifter tyder på att bidragen från de lokala myndigheterna måste anses finansiera driften av flygplatsen.

(297) Såsom anges i 2014 års luftfartsriktlinjer är det inte ovanligt för flygplatsförvaltaren att erbjuda flygbolag incitament i form av marknadsföringsstöd. Detta gäller särskilt regionala flygplatser, som kan ha svårare att locka till sig flygbolag än flygplatser i närheten av stora städer. De kostnader som är kopplade till marknadsföringsavtal med flygbolag kan därför betraktas som normala driftkostnader för en flygplatsförvaltare ([73]). Bidragen från de lokala myndigheterna användes därför för att täcka en del av de normala driftkostnaderna för La Rochelle flygplats.

(298) Dessutom beviljades bidragen från lokala myndigheter till La Rochelle flygplats, som använde dem för att utveckla dess ekonomiska verksamhet genom att ingå avtal om marknadsföringstjänster på sina egna vägnar med flygbolag. Av följande uppgifter framgår dessutom att avgifterna inte utgör lokala myndigheters inköp av marknadsföringstjänster.

([71]) Industri- och handelskammarens synpunkter av den 10 juni 2014, punkt 27.
([72]) Meddelande från de franska myndigheterna av den 11 april 2018, s. 9.
([73]) Se kommissionens beslut av den 11 november 2016, SA.24221, Klagenfurt airport – Aid to Ryanair and other airlines, skäl 237.

(299) För det första, vilket uppges i avsnitt 3.1.1.5, betalades avgifterna enligt avtal mellan å ena sidan industri- och handelskammaren, och å andra sidan departementet Charente-Maritime, La Rochelles regionmyndighet och regionen Poitou-Charentes. I avtalen anges inte vilken typ av marknadsföringsåtgärder som ska genomföras av industri- och handelskammaren eller vilka tjänsteleverantörer som kommer att anförtros åtgärderna. I avtalen nämns framför allt inte det faktum att tjänsteleverantörerna kommer att vara flygbolag eller deras dotterbolag. I sina synpunkter av den 4 juni 2012 uppger industri- och handelskammaren att ”flygplatsen betonar att de offentliga myndigheterna, när de åtar sig att stödja marknadsföringsåtgärderna vid La Rochelle flygplats, inte på något sätt planerar att binda sig till en viss leverantör av marknadsföringstjänster. Detta framgår tillräckligt tydligt av de marknadsföringsavtal som de ingår, eftersom namnet på leverantören av dessa tjänster inte ens nämns i dem”. ([74]) Det verkar som att industri- och handelskammaren hade omfattande självständighet när det gäller valet av marknadsföringsåtgärder och vem som tillhandahöll dessa tjänster.

(300) För det andra nämns i de olika marknadsföringsavtal som ingåtts av industri- och handelskammaren med de olika flygbolagen och deras dotterbolag inte de lokala myndigheternas deltagande i finansieringen av industri- och handelskammarens marknadsföringsåtgärder.

(301) Slutligen verkar det som att industri- och handelskammaren i vissa fall ingick marknadsföringsavtal med flygbolag utan att ha en rättslig garanti för att den skulle erhålla subventionerna i fråga från de offentliga myndigheterna. Industri- och handelskammaren ingick till exempel flera marknadsföringsavtal med flygbolag mellan 2004 och 2006 baserat på en affärsplan som föreskrev ett årligt ekonomiskt bidrag på 144 500 euro från departementet Charente-Maritime. Departementet Charente-Maritime betalade dock i slutändan inte ut något ekonomiskt bidrag.

(302) Dessa olika faktorer tyder således på att bidragen från de olika lokala myndigheterna måste anses finansiera flygplatsens driftkostnader.

7.1.1.4 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater

(303) I beslutet om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen tvivel om den potentiella konkurrensen mellan La Rochelle flygplats och andra närliggande flygplatser, t.ex. flygplatserna i Angoulême, Rochefort och Niort.

(304) I punkt 25 i 2014 års luftfartsriktlinjer definieras upptagningsområdet för en flygplats som flygplatsens geografiska marknad, vars gräns normalt ligger cirka 100 kilometer från flygplatsen eller på ett avstånd som motsvarar cirka 60 minuters resa med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från flygplatsen. I punkt 25 konstateras dock att upptagningsområdet för en viss flygplats kan skilja sig åt och måste ta hänsyn till varje flygplats särdrag. Upptagningsområdets storlek och form varierar från flygplats till flygplats och beror på flygplatsens olika egenskaper, däribland i) dess affärsmodell, ii) dess belägenhet och iii) de destinationer som betjänas.

(305) När det gäller Angoulême flygplats påpekar kommissionen först och främst att flygplatsen ligger mer än två timmar med bil och 150 km från La Rochelle flygplats. Avståndet mellan de två flygplatserna är således betydligt längre än vad som anges i punkt 25 i 2014 års luftfartsriktlinjer. I princip utesluter detta sannolikt flygplatsen i Angoulême från La Rochelles upptagningsområde. Kommissionen framhåller också att flygplatserna La Rochelle och Angoulême har relativt olika affärsmodeller. Under den berörda perioden (2001–2012) baserades La Rochelle flygplats verksamhet främst på passagerartrafik på reguljära förbindelser till europeiska destinationer som trafikerades av lågprisflygbolag som Ryanair och easyJet (se skäl 29). Flygplatsen Angoulêmes verksamhet varierade däremot kraftigt under denna period: i) Mellan 2004 och 2007 bedrevs en enda reguljär inrikesflyglinje (som omfattades av skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster) mellan Angoulême och Lyon. ii) Mellan 2008 och 2009 trafikerade Ryanair mellan april och oktober en enda reguljär flyglinje till London Stansted. iii) Mellan 2010 och 2011 bedrevs ingen reguljär flygtrafik från flygplatsen i Angoulême ([75]).

([74]) Industri- och handelskammarens synpunkter av den 4 juni 2012, punkt 34.

([75]) Kommissionens beslut av den 23 juli 2014 om det statliga stöd SA.33963 (2012/C) (f.d. 2012/NN) som Frankrike har genomfört till förmån för Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, SNC-Lavalin, Ryanair och Airport Marketing Services (EUT L 201, 30.7.2015, s. 48), skälen 15 och 16.

(306) Kommissionen påpekar också att under den berörda perioden (2001–2012) trafikerades de två destinationerna från Angoulême flygplats (Lyon och London Stansted) parallellt från La Rochelle flygplats. När det gäller London Stansted framhåller kommissionen att Ryanair mellan 2008 och 2009 trafikerade en flyglinje till denna destination från båda flygplatserna, vilket kan tyda på att flygbolagen betraktar dem som separata marknader. Dessutom ledde stängningen av flyglinjen till Angoulême inte till att passagerarna övergick till La Rochelle–London Stansted.

(307) Kommissionen anser därför att La Rochelle flygplats inte är belägen i Angoulême flygplats upptagningsområde.

(308) När det gäller flygplatserna Niort och Rochefort påpekar kommissionen att de ligger 60 minuter per bil (75 km) respektive 50 minuter per bil (54 km) från La Rochelle. Såsom nämns i skäl 304 kan dock upptagningsområdet för en flygplats skilja sig åt, och man måste också ta hänsyn till flygplatsens andra särdrag, såsom dess affärsmodell och de destinationer som trafikeras. När det gäller affärsmodellen skiljer sig verksamheten vid La Rochelle flygplats – som huvudsakligen baseras på passagerartrafik på reguljära förbindelser som bedrivs av stora kommersiella flygbolag som Ryanair och easyJet – från verksamheten vid Niort respektive Rochefort flygplats. Niort flygplats och Rochefort flygplats är, som Frankrike har påpekat, främst avsedda för verksamhet som bedrivs av flygklubbar och med lätta flygplan, och har inga förbindelser med offentliga lufttrafikföretag. Dessutom saknar båda flygplatserna tjänster för att hantera flygbolag som bedriver reguljära flyglinjer ([76]), till skillnad från La Rochelle flygplats, som hanterar flera flygbolag som erbjuder reguljära förbindelser till olika destinationer i Frankrike och Europa.

(309) Kommissionen anser därför att Niort flygplats och Rochefort flygplats inte är substitut för La Rochelle flygplats som en passagerarflygplats för reguljära förbindelser som bedrivs av stora kommersiella flygbolag.

(310) Kommissionen anser dock att La Rochelle flygplats konkurrerar med andra flygplatser, även de som ligger utanför upptagningsområdet. EU:s flygplatsförvaltare konkurrerar med varandra för att locka till sig flygbolag. Flygbolagen avgör nämligen vilka flyglinjer de ska trafikera och antalet avgångar på dessa utifrån olika kriterier. Kriterierna omfattar det potentiella kundunderlag som flygbolagen kan vänta sig för dessa flyglinjer, men även egenskaperna hos de flygplatser som ligger vid flyglinjernas ytterpunkter.

(311) Flygbolagen beaktar sådana kriterier som den typ av flygplatstjänster som tillhandahålls, befolkningsmängd eller ekonomisk verksamhet runt flygplatsen, trafikstockningar, huruvida området kan nås på land, och nivån på avgifterna och de övergripande kommersiella villkoren för användning av flygplatsinfrastruktur och flygplatstjänster (inklusive förekomsten av och omfattningen av de incitament och marknadsföringsåtgärder som erbjuds flygbolagen). Avgiftsnivåerna, incitamenten och stödåtgärderna är avgörande, eftersom offentlig finansiering som beviljas en flygplats kan användas för att locka till sig flygbolag och därmed snedvrida konkurrensen avsevärt.

(312) Flygbolagen fördelar alltså sina resurser, särskilt i form av flygplan och flygplansbesättningar, mellan olika flyglinjer med hänsyn till bland annat de tjänster som flygplatsförvaltarna erbjuder och priset på de tjänsterna.

(313) Det framgår av dessa uppgifter att de olika åtgärder som har vidtagits till förmån för La Rochelle flygplats och som är föremål för denna granskning, under förutsättning att de har gett företag en ekonomisk fördel, kan ha förstärkt dess ställning i förhållande till andra europeiska flygplatsförvaltare. Följaktligen kan dessa åtgärder ha snedvridit konkurrensen och påverkat handeln mellan medlemsstaterna.

7.1.1.5 Slutsats om förekomsten av stöd

(314) Subventionerna för offentliga uppdrag och den påstådda underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning tillhandahöll flygplatsen mellan 2006 och 2012 utgör inte statligt stöd Investeringsbidragen, underfaktureringen av de tjänster som tillhandahållits La Rochelle flygplats mellan 2001 och 2005 av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning, de förskott med återbetalningsskyldighet som La Rochelle flygplats erhållit och subventionerna från lokala myndigheter som var avsedda att bidra till åtgärder som marknadsför La Rochelle flygplats utgör statligt stöd till förmån för denna flygplats.

([76]) Dessa tjänster omfattar marktjänster, säkerhetstjänster och räddnings- och brandbekämpningstjänster på nivå 1.

7.1.2 *Det statliga stödets olaglighet*

(315) Investeringsbidragen, underfaktureringen mellan 2001 och 2005, förskotten med återbetalningsskyldighet och de subventioner som var avsedda att bidra till marknadsföringsåtgärder som industri- och handelskammaren erhöll från departementet Charente-Maritime, regionen Poitou-Charentes och La Rochelles regionmyndighet genomfördes utan att ha anmälts, i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(316) Kommissionens beslut 2005/842/EG av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (*2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) anger på vilka villkor statligt stöd i form av ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse inte omfattas av kravet på förhandsanmälan i artikel 108.3 i EUF-fördraget. Enligt Frankrike uppfyller de åtgärder som beviljats industri- och handelskammarens flygplatsavdelning dessa villkor. Kommissionen menar att detta inte stämmer.

(317) För det första kan förvaltningen av La Rochelle flygplats som helhet inte betraktas som en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, vilket framgår av skäl 261. Eftersom de olika åtgärder som nämns ovan har beviljats för att finansiera driften av flygplatsen i sin helhet uppfyller de följaktligen inte kriterierna i 2005 års beslut om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

(318) För det andra, vilket har nämnts tidigare, skulle ingen av åtgärderna i fråga ändå kunna utgöra ersättning för offentliga uppdrag vars parametrar skulle ha fastställts på förhand, på ett objektivt och transparent sätt, även om man antar att driften av flygplatsen i dess helhet kan klassificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Såsom anges i skäl 273 uppfyller åtgärderna i fråga inte villkoren i Altmarkdomen.

(319) Mot denna bakgrund utgör investeringsbidragen, underfaktureringen mellan 2001 och 2005, förskotten med återbetalningsskyldighet och de subventioner som var avsedda att bidra till marknadsföringsåtgärder som industri- och handelskammaren erhöll från departementet Charente-Maritime, regionen Poitou-Charentes och La Rochelles regionmyndighet olagligt stöd.

7.1.3 *Stödets förenlighet med den inre marknaden*

7.1.3.1 Investeringsstödets förenlighet

(320) De ifrågasatta åtgärderna avser de investeringsbidrag som olika offentliga myndigheter (regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime och kommunen Agglomération de La Rochelle) och Eruf har betalat ut till flygplatsen. Som nämnts ovan minskade dessa investeringsbidrag de investeringskostnader som industri- och handelskammaren normalt skulle ha behövt bära och utgör därför investeringsstöd.

(321) Investeringsstödet beviljades före den 4 april 2014, det datum från och med vilket 2014 års luftfartsriktlinjer var tillämpliga. Enligt luftfartsriktlinjerna ska kommissionen tillämpa de regler som gällde på dagen för beviljandet på olagligt investeringsstöd till flygplatser ([77]).

(322) När det gäller bidragen från 2005 och framåt var 2005 års luftfartsriktlinjer i kraft vid den tidpunkten och bör därför tillämpas.

(323) De bidrag som beviljades mellan 2000 och 2005 beviljades dock till industri- och handelskammarens flygplatsavdelning innan 2005 års luftfartsriktlinjer trädde i kraft, vid en tidpunkt då det inte fanns något särskilt förenlighetskriterium för investeringsstöd till flygplatser. Därför måste kommissionen bedöma dessa bidrag direkt på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget, med hänsyn till sin beslutspraxis för detta. Kommissionens beslutspraxis för bedömningen av förenligheten med den inre marknaden hos stöd till flygplatsförvaltare konsoliderades i 2005 års luftfartsriktlinjer. Kommissionen anser därför att förenligheten med den inre marknaden för de bidrag som lämnats mellan 2000 och 2005 bör bedömas mot bakgrund av principerna i 2005 års luftfartsriktlinjer och rättspraxis ([78]).

([77]) Punkt 173 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

([78]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 22 september 2020, C-594/18 P, Republiken Österrike/kommissionen, EU:C:2020:742, punkt 20.

(324) Statligt stöd till flygplatser måste, liksom allt annat statligt stöd, vara nödvändigt för att underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet och stå i proportion till detta mål för att kunna förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Därför kommer kommissionen att undersöka om kriterierna om nödvändighet och proportionalitet är uppfyllda, utöver kriterierna i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(325) För att fastställa stödets nödvändighet och proportionalitet måste kommissionen också kontrollera att stödbeloppet är begränsat till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå det eftersträvade målet ([79]).

a) Stödberättigande investeringskostnader

(326) Inledningsvis påpekar kommissionen att enligt 2005 års luftfartsriktlinjer måste kostnader som berättigar till investeringsstöd till en flygplats vara begränsade till kostnader för investeringar i flygplatsinfrastruktur i strikt bemärkelse (banor, terminaler, asfalterat område) eller kostnaderna till direkt stöd (brandbekämpningsanläggningar, skydds- eller säkerhetsutrustning). Däremot måste de utesluta kostnader för kommersiella verksamheter som inte är direkt knutna till flygplatsens basverksamheter, t.ex. att uppföra, finansiera, driva och hyra ut utrymmen, lokaler och byggnader för kontor och lager, men också för hotell och industriföretag inom flygplatsens område, samt affärer, restauranger och parkeringar.

(327) De olika investeringsbidragen från Eruf, regionen Poitou-Charentes, departementet Charente-Maritime och regionmyndigheten La Rochelle på nästan 3 miljoner euro användes för att finansiera uppförandet av en ny avgångs- och ankomsthall, förstärkningen, förlängningen och breddningen av start- och landningsbanan, förlängningen och breddningen av taxibanan samt förstärkningen och utbyggnaden av uppställningsplatserna, liksom skapandet av ett avrinningsområde för att anpassa flygplatsen till den franska vattenlagen.

(328) Start- och landningsbanan, taxibanan, flygplanen, sedimenteringsbassängen och terminalen ingår i flygplatsinfrastrukturen och omfattas av kontrollen av statligt stöd enligt definitionen i skäl 218. Investeringskostnaderna för den infrastrukturen är stödberättigande.

b) Stöden underlättar utvecklingen av en ekonomisk verksamhet

(329) Investeringsbidragen användes för att bygga en ny avgångs- och ankomsthall, stärka, förlänga och bredda start- och landningsbanan, stärka och utvidga taxibanan, stärka och bygga ut uppställningsplatserna och skapa en sedimenteringsbassäng för att anpassa flygplatsen till vattenlagen.

(330) Den ändrade storleken på start- och landningsbanan (där den gjordes 45 m bredare och 115 m längre), taxibanan och uppställningsplatsen har gjort det möjligt för La Rochelle flygplats att hantera flygplan med en passagerarkapacitet på 100–200 personer, såsom B737 och A320, och att rikta in sig på nya marknader där dessa flygplan används mest (Förenade kungariket, Belgien, Iberiska halvön) genom att anpassa sig till dessa flygplans särskilda säkerhetsstandarder. Detta uppfyller ett av målen för utvecklingen av den regionala ekonomin och turismen, vilket gör La Rochelle flygplats mer attraktiv och syftar till att öka antalet passagerare som reser till regionen.

(331) Utbyggnaden av terminalen gjorde det möjligt att anpassa terminalen till den fortsatta trafikökningen och därmed hantera passagerarna i enlighet med en godtagbar säkerhets-, trygghets- och bekvämlighetsnivå, som tidigare saknades, vilket påpekades vid en granskning av byggnaderna i januari 2000. I granskningen noterades att 100 passagerare passerade genom dem under de tidpunkter med mest trafik, och att hallen för allmänheten därför var påtagligt underdimensionerad, vilket orsakade trafikstockningar och förseningar i säkerhetskontrollerna och följaktligen i samband med ombord- och avstigningen av flygplanen. Finansieringen har därmed förbättrat säkerheten och driften av infrastrukturen, vilket är nödvändigt för att uppnå målen för regional utveckling och ökad turism.

([79]) Se kommissionens beslut av den 18 februari 2011 i ärende NN 26/2009 – Grèce – Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, skälen 69 och 70. Se även tribunalens dom av den 18 januari 2012, Djebel/kommissionen, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, punkterna 122 och 123 och angiven rättspraxis.

(332) Det bör också noteras att La Rochelle flygplats är en viktig länk mellan Europa och regionen La Rochelle. I detta avseende är flygplatsen avgörande för regionens ekonomiska utveckling och turismutveckling. Avsaknaden av en flygplats i La Rochelle eller en betydande minskning av dess hanteringspotential skulle sannolikt undergräva denna roll, eftersom affärsresenärer i synnerhet i allmänhet vill minimera sina restider, särskilt för att kunna resa tillbaka samma dag. Om affärsresenärer till och från La Rochelle var tvungna att använda en flygplats som inte låg i stadens omedelbara närhet kunde detta betraktas som ett hinder för utvecklingen av den ekonomiska verksamheten.

(333) La Rochelle flygplats hanterar också stora turistflöden, särskilt i anslutning till närheten till île de Ré, med sina kustorter. Denna positiva effekt bedömdes i ett meddelande från industri- och handelskammaren från 2008, om en strategi för kontrollerad tillväxt. I meddelandet anges att flygplatsens ekonomiska bidrag till storstadsområdet motsvarar vad lågprisflygpassagerarnas spenderar i den lokala ekonomin under deras vistelse (33 miljoner euro 2007). Dessutom var 167 arbetstillfällen baserade på flygplatsen 2008. I en rapport om utvecklingen av flygtrafiken och turismen som utarbetades av ODIT France 2008 rapporterades siffror som gjorde det möjligt att uppskatta La Rochelle flygplats totala ekonomiska bidrag till den lokala ekonomin till 100 miljoner euro 2008.

(334) Av alla dessa skäl bidrog de investeringsbidrag som togs emot av Ryanair till den ekonomiska utvecklingen i La Rochelle och dess region, med tanke på flygplatsens inverkan på turismen och den ekonomiska verksamheten i allmänhet.

(335) Bidragen har också bidragit till regionens tillgänglighet, framför allt för turister och affärsresenärer. I detta avseende bör det noteras att La Rochelle flygplats inte ligger i samma upptagningsområde som Angoulême flygplats (se skälen 305–307).

(336) När det gäller flygplatserna Niort och Rochefort anser kommissionen att de inte ersätter La Rochelle som en flygplats för passagerartransport med reguljära förbindelser som trafikeras av stora kommersiella flygbolag (se skäl 309).

(337) Ett investeringsstöd som gör det möjligt för La Rochelle flygplats att öka sin hanteringskapacitet främjar alltså regionens tillgänglighet i viss grad, eftersom man därmed undviker att passagerare och flygbolag tvingas välja ett bristfälligt alternativ.

(338) Dessutom håller den snabbtågslinje som förbinder La Rochelle med Paris, ett internationellt transportnav, bara hög hastighet från Saint Pierre des Corps, och det tar därför tre timmar att nå Paris via detta transportsätt. Projektet TGV Atlantique, som kommer att förbinda städerna Poitiers, Angoulême och Bordeaux med full hastighet, omfattar inte La Rochelle.

(339) Det verkar därför som om investeringsbidragen, trots att det finns alternativa transportmedel för luftfarten, har bidragit till att förbättra regionens tillgänglighet och ekonomiska utveckling.

c) Infrastrukturen är nödvändig och står i proportion till det uppsatta målet

(340) Investeringarna syftade till att förbättra driften och säkerställa en optimal användning av befintlig infrastruktur, särskilt på grund av att en del av infrastrukturen var oanvändbar på grund av bristande efterlevnad av säkerhetsnormer eller på grund av att investeringen gjorde det möjligt att anpassa flygplatsen till en förutsebar ökning av antalet passagerare.

(341) När industri- och handelskammarens flygplatsavdelning investerade i utbyggnaden av flygplatsens start- och landningsbanan, som var för liten och opassande, begränsades detta till en förlängning av 115 meter, som var tillräckligt för att uppnå dess marknadsmål som anges i skäl 330, dvs. att anpassa sig till flygplan med en maximal kapacitet på 200 passagerare. Denna förlängning rekommenderades också i den undersökning som genomfördes i januari 2000 av Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Den trafik som registrerades under de efterföljande åren bekräftar dessa slutsatser.

(342) Såsom anges i skäl 331 ledde arbetet med terminalen (som också den var för liten), som också genom investeringsbidragen, inte till några större kapacitetsökningar, utan syftade endast till att säkerställa att den infrastruktur som inte var tillräckligt stor kunde hantera den befintliga trafiken och hantera perioder med hög många resenärer bättre.

(343) Dessa investeringar överskred därför inte vad som var nödvändigt för att flygplatsen skulle kunna fortsätta att hantera den befintliga trafiken på ett smidigt sätt, även under högsäsong. Investeringarna var alltså nödvändiga och stod i proportion till det uppsatta målet.

d) Infrastrukturen har tillfredsställande framtidsutsikter i fråga om nyttjande på medellång sikt

(344) Det bör noteras att mellan 2005 och 2007 fluktuerade trafiken på La Rochelle flygplats mellan cirka 120 000 och 220 000 passagerare per år och att trafiken alltid har ökat under årens lopp. Det var därför rimligt att både 2005 och 2007 förvänta sig en betydande och ökad användning.

(345) Dessa framtidsutsikter motiverade därför investeringarna för att hålla infrastrukturen i ett skick så att den kunde hantera den befintliga trafiken och hantera flygplatsens årliga tillväxt, dock utan att öka kapaciteten avsevärt.

(346) I detta avseende bör det påpekas att syftet med arbetet med att ändra storleken på La Rochelles start- och landningsbana var att kunna hantera flygplan med större kapacitet och anpassa sig till de säkerhetsnormer som är specifika för vissa flygplan, med det slutliga målet att främja en ökning av antalet passagerare som reser till regionen. Utbyggnaden av terminalen gjorde det dessutom möjligt att anpassa terminalen till den fortsatta trafikökningen och därmed hantera passagerarna i enlighet med en godtagbar säkerhets-, trygghets- och bekvämlighetsnivå, och att undvika trängsel och försenade säkerhetskontroller och därmed på- och avstigningen av flygplanen. Investeringsbidragen finansierade renoveringen och uppgraderingen av start- och landningsbanan för att hålla infrastrukturen i bra skick att kunna fortsätta att hantera de befintliga flygplanstyperna och trafikvolymen utan någon betydande kapacitetsökning, och för att förbättra flygplatsens verksamhet under högsäsong. Sammanfattningsvis hade den finansierade infrastrukturen därför tillfredsställande framtidsutsikter gällande användningen på medellång sikt när investeringsbidragen beviljades.

e) Likvärdigt och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen

(347) La Rochelle flygplats är öppen för de olika flygbolag som vill använda den utan några särskilda begränsningar. Tillträdet till infrastrukturen erbjuds därför på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt i den mening som avses i 2005 års luftfartsriktlinjer.

f) Avsaknad av påverkan på handeln i strid med allmänhetens intresse

(348) La Rochelle flygplats är, som nämnts ovan, en flygplats i kategori D enligt 2005 års luftfartsriktlinjer. I punkt 39 i luftfartsriktlinjerna kan ”finansieringen av små regionala flygplatser (kategori D) knappast förmodas snedvrida konkurrensen eller påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”.

(349) Av skälen 304 och 309 framgår dessutom att La Rochelle flygplats inte konkurrerar med en annan flygplats med samma affärsmodell som sannolikt skulle påverkas negativt av åtgärderna i fråga. Flygplatserna Niort och Rochefort betjänar olika marknadssegment och kan därför inte ersätta varandra fullt ut. Flygplatsen i Angoulême ligger inte i La Rochelles upptagningsområde.

(350) Dessutom användes investeringsbidragen i fråga inte för att finansiera betydande kapacitetsökningar, vilket skulle ha ändrat flygplatsens klassificering enligt 2005 års luftfartsriktlinjer. Investeringsbidragens främsta påverkan var således att underhålla flygplatsen i den mån flygplatsen, utan dessa bidrag, inte skulle ha kunnat fortsätta sin verksamhet eller endast ha kunnat göra det under sämre förutsättningar. Stödet har dock inte lett till någon ny kapacitet som skulle ha kunnat konkurrera med andra flygplatser, vilket framgår av tabell 11.

Tabell 11

Nyttjad kapacitet sett till passagerarvolym under perioden 2002–2010

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

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

Källa: de franska myndigheterna.

(351) Slutligen, efter det att investeringsbidragen hade beviljats, skedde ingen betydande omfördelning av flygbolagen från Angoulême till La Rochelle, och inga förbindelser från Angoulême drogs in och ersattes av nya förbindelser till samma destinationer från La Rochelle.

(352) Med hänsyn till alla övergripande positiva och negativa effekter av de berörda bidragen anser kommissionen att dessa investeringsbidrag inte har påverkat handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

g) Stödets nödvändighet och proportionalitet

(353) Det anses nödvändigt och proportionerligt att investera i en bättre drift och optimal användning av befintlig infrastruktur, särskilt när en del av infrastrukturen är oanvändbar eftersom den inte uppfyller säkerhetsnormerna ([80]) eller eftersom investeringen gör det möjligt att anpassa flygplatsen till en förutsebar ökning av antalet passagerare ([81]).

(354) När det gäller arbetet med att bygga ut start- och landningsbanan, taxibanan och uppställningsplatserna, som alla var underdimensionerade, var flygplatsens strategi att öppna nya flyglinjer och utveckla sin trafik, och detta krävde därför en utbyggnad av denna infrastruktur.

(355) När det gäller det arbete som utförts på terminalen var flygplatsinfrastrukturen inte lämplig för den fortsatta ökningen av passagerartrafiken, vilket ledde till förseningar och trängsel. Omdimensioneringen av flygplatsen var därför både nödvändig och proportionerlig för att kunna hantera inflödet av passagerare.

(356) Investeringsbidragen uppgick till 2 986 000 euro av en investering på 5 876 000 euro, dvs. en stödnivå på 50,8 %, vilket är godtagbart med tanke på flygplatskategorin.

(357) De uppgifter som finns tillgängliga visar dessutom att dessa stöd kan betraktas som nödvändiga och proportionerliga eftersom industri- och handelskammaren inte hade kunnat finansiera de berörda investeringarna utan dessa stöd och inte hade kunnat lämna något väsentlig högre eget bidrag än de gjorde.

(358) I tabell 12 sammanfattas La Rochelle flygplats nettointäkter under perioden 2002–2012 och dess självfinansieringskapacitet, som är summan av nettointäkterna och de icke-kontanta kostnaderna (främst avskrivningar och avsättningar för skulder och avgifter). Självfinansieringskapaciteten motsvarar de belopp som genereras av ett företags verksamhet och som är tillgängliga för att finansiera investeringar, företagets rörelsekapital, återbetalningar av lån, sparande och utdelningar till aktieägare.

([80]) Kommissionens beslut av den 16 maj 2006, statligt stöd NN 21/2006, United Kingdom – City of Derry Airport (EUT C 272, 9.11.2006, s. 13), skälen 57 och 58.

([81]) Kommissionens beslut 27 april 2010, statligt stöd N 41/2010, Latvia – State aid related to investments in Riga airport infrastructure (EUT C 143, 2.6.2010, s. 22), skälen 35–37.

Tabell 12

La Rochelle flygplats nettointäkter och självfinansieringskapacitet

(i tusentals euro)

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

Källa: de franska myndigheterna.

(359) Denna tabell visar att flygplatsen gick med förlust mellan 2002 och 2012. Dessutom varierade flygplatsens självfinansieringskapacitet mellan 298 000 och - 679 000 euro per år under den perioden. Under 2004 och 2005, när nästan alla investeringsbidrag betalades ut, var flygplatsens självfinansieringskapacitet endast - 84 000 euro respektive 5 000 euro, vilket var mycket lågt jämfört med investeringskostnaderna (sammanlagd kostnad för investeringarna 2004 och 2005: 5 830 000 euro) ([82]). De resurser som frigjordes genom flygplatsens verksamhet var alltså långt ifrån tillräckliga för att lämna något betydande bidrag till finansieringen av dessa investeringar.

(360) De tillgängliga uppgifterna visar att det ekonomiska resultatet var 19 000 euro år 2004 och -334 000 euro år 2005, de år då nästan alla investeringsbidrag betalades ut. Dessa siffror måste jämföras med flygplatsens nettointäkter efter bidragen, dvs. -738 000 euro år 2006 och -559 000 euro år 2007. Att finansiera hela eller en betydande andel av dessa investeringar med flygplatsens egna medel skulle alltså ha förvärrat dess redan stora förluster avsevärt.

(361) Med hänsyn till de långvariga förlusterna är det dessutom föga sannolikt att industri- och handelskammaren skulle ha kunnat finansiera en betydande andel av de berörda investeringarna genom att öka sin skuldsättning, som var ungefär 226 000 euro år 2005 och 341 000 euro 2006 ([83])

(362) Investeringsbidragen var därför nödvändiga för att genomföra de investeringar som de finansierade. De har med andra ord haft en stimulanseffekt, eftersom industri- och handelskammaren inte skulle ha gjort dessa investeringar utan bidragen. Dessutom uppfyller de proportionalitetsprincipen eftersom industri- och handelskammaren inte hade kunnat öka sitt bidrag till finansieringen av dessa investeringar i någon betydande omfattning.

h) Slutsats om investeringsstödets förenlighet

(363) Av de skäl som anges i detta avsnitt anser kommissionen att investeringsbidragen för perioden 2001–2005 utgör stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(364) Denna slutsats baseras på de kriterier som anges i 2005 års luftfartsriktlinjer för investeringsstöd till flygplatser. Den påverkar inte någon bedömning av eventuella framtida investeringsstöd till La Rochelle flygplats som kommissionen kan komma att göra på grundval 2014 års luftfartsriktlinjer.

([82]) Tabell som de franska myndigheterna lämnade den 14 november 2017 som svar på fråga 9.

([83]) Bilaga 6 till industri- och handelskammarens kompletterande slutgiltiga svar av den 14 november 2017 (affärsplan 2001–2014, låneposter och andra finansiella skuldposter).

7.1.3.2 Driftstödets förenlighet med den inre marknaden

(365) Som redan har visats har Frankrike begått ett uppenbart bedömningsfel genom att hävda att förvaltningen av La Rochelle flygplats som helhet utgjorde en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. I synnerhet kan inte den verksamhet som utfördes av förvaltaren av La Rochelle flygplats, som bestod av att hantera kommersiella passagerarflyg vid denna flygplats, betraktas som en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Eftersom de olika ekonomiska stödåtgärder som omfattas av denna granskning syftat till att finansiera verksamheten vid flygplatsen i dess helhet kan de inte ses om ekonomisk ersättning som beviljats för förvaltningen av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

(366) Inga av de ekonomiska stödåtgärder som är föremål för denna granskning härrörde heller från någon mekanism för ekonomisk ersättning vars parametrar ska ha fastställts på förhand, på ett objektivt och transparent sätt, och som bygger på metoder för kontroll och översyn av ersättningen liksom åtgärder för att undvika och återkräva eventuell överkompensation, vilket har visats ovan. På så sätt uppfyller inte de berörda åtgärderna de kumulativa villkor som fastställts av Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster ([84]), som i det aktuella fallet skulle ha tillämpats i tiden.

(367) Följaktligen kan dessa åtgärder inte anses förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 106.2 i EUF-fördraget.

(368) Kommissionen kommer att analysera de åtgärder som är föremål för denna granskning mot bakgrund av de olika kriterierna i artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(369) De berörda åtgärderna avser finansiering med koppling till driften av flygplatsen: förskotten med återbetalningsskyldighet till nollränta, underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning tillhandahöll La Rochelle flygplats mellan 2001 och 2005 och de subventioner som industri- och handelskammaren tog emot från lokala myndigheter för att marknadsföra La Rochelle flygplats.

(370) Dessa åtgärder utgör driftstöd eftersom de var avsedda att finansiera driften av La Rochelle flygplats snarare för specifika investeringar som gjordes inom flygplatsen. Detta driftstöd har beviljats olagligen före den 4 april 2014, det datum då 2014 års luftfartsriktlinjer trädde i kraft, i vilka kommissionen meddelar att den kommer att tillämpa de principer som anges i dessa luftfartsriktlinjer på samtliga ärenden avseende driftstöd till flygplatser, även om stödet beviljats före den 4 april 2014 ([85]).

(371) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer kan driftstöd som beviljats till flygplatser före den 4 april 2014 förklaras vara förenligt med den inre marknaden i en utsträckning som motsvarar de otäckta driftkostnaderna, om villkoren i avsnitt 5.1.2 uppfylls. ([86]) Villkoren i avsnitt 5.1.2 i 2014 års luftfartsriktlinjer analyseras nedan.

– *Stöden underlättar utvecklingen av en ekonomisk verksamhet*

(372) Förskotten med återbetalningsskyldighet och underfaktureringen finansierade La Rochelle flygplats rörelseunderskott och gjorde det möjligt för den att fortsätta sin verksamhet. När det gäller de subventioner från lokala myndigheter som var avsedda att bidra till åtgärderna för att marknadsföra La Rochelle flygplats var syftet med dessa subventioner att finansiera stödåtgärder vars syfte var att utveckla flygplatsens verksamhet.

(373) Som redan förklarats i skälen 329 och 332 har La Rochelle flygplats verksamhet en positiv inverkan på den ekonomiska utvecklingen i regionen La Rochelle, särskilt inom turismsektorn.

(374) Den lokala ekonomiska utvecklingen erkänns i 2014 års luftfartsriktlinjer som ett mål av allmänt ekonomiskt intresse som skulle kunna motivera beviljandet av driftstöd till förmån för en flygplats före den 4 april 2014, om vissa villkor uppfylls.

(375) Det är obestridligt att La Rochelle flygplats har lett till en stor tillströmning av turister till regionen La Rochelle och haft en positiv inverkan på regionen och den lokala ekonomin.

([84]) Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2011)*, EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).
([85]) Punkt 172 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([86]) Punkt 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(376) Denna positiva effekt bedömdes i ett meddelande från industri- och handelskammaren från 2008, om en strategi för kontrollerad tillväxt. I meddelandet anges att flygplatsens ekonomiska bidrag till storstadsområdet motsvarar vad lågprisflygpassagerarnas spenderar i den lokala ekonomin under deras vistelse (33 miljoner euro under 2007), liksom antalet arbetstillfällen som är baserade på flygplatsen (167 under 2008).

(377) I en rapport om utvecklingen av flygtrafiken och turismen som utarbetades av ODIT France 2008 rapporterades siffror som gjorde det möjligt att uppskatta La Rochelle flygplats totala ekonomiska bidrag till den lokala ekonomin till 100 miljoner euro 2008. Dessutom var 167 arbetstillfällen baserade på flygplatsen 2008.

(378) Dessutom beräknades utgifter per passagerare och totala utgifter under de årliga undersökningarna mellan 2006 och 2014, vars resultat är följande:

Tabell 13

Utgifter per passagerare och totala utgifter i regionen La Rochelle

(i euro)

År	Kostnader per passagerare	Totala utgifter
2006	336	17,8 miljoner
2007	471	33 miljoner
2008	367	27,4 miljoner
2009	Har inte bedömts	Har inte bedömts
2010	532,58	30 miljoner
2011	548,97	35 miljoner
2012	558,62	37 miljoner
2013	482,80	27,4 miljoner
2014	578,44	33 miljoner

Källa: de franska myndigheterna.

(379) Tabell 13 visar att flygplatsens ekonomiska bidrag till regionen La Rochelle ökade under perioden 2006–2014 och att kostnaderna per passagerare ökade från 336 euro 2006 till 578,44 euro 2014.

(380) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer måste man dock i affärsplanen, när en flygplats är belägen i samma upptagningsområde som en annan flygplats med ledig kapacitet, utifrån sunda passagerar- och godstrafikprognoser identifiera de sannolika effekterna på trafiken för de övriga flygplatserna inom det upptagningsområdet ([87]). La Rochelle flygplats konkurrerar inte i sitt upptagningsområde med någon annan flygplats med samma affärsmodell. Flygplatserna Niort och Rochefort betjänar olika marknadssegment och kan därför inte ersätta varandra fullt ut (se skälen 308 och 309). Flygplatsen i Angoulême ligger inte i La Rochelles upptagningsområde. Det kan alltså slås fast att man beaktande de sannolika effekterna av La Rochelles trafik på de närliggande flygplatserna och att väsentlig inverkan uteslöts.

(381) Kommissionen anser därför att det driftstöd som beviljats La Rochelle bidrar till målet om ekonomisk utveckling och anslutningsmöjligheter i regionen La Rochelle.

([87]) Punkt 114 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

b) Behovet av ett statligt ingripande och stödets lämplighet som politiskt instrument

(382) Driftstödet var nödvändigt för att säkerställa att La Rochelle flygplats var ekonomiskt livskraftig och fortsatte därför att drivas. Ur budgetsynpunkt var stödet i fråga nödvändigt eftersom flygplatsen inte var ekonomiskt livskraftig och hade ett kontantunderskott. Mot bakgrund av detta skulle flygplatsen inte ha kunnat finansiera mer med egna medel.

(383) I 2014 års luftfartsriktlinjer konstateras vidare att ”[u]nder rådande marknadsförhållanden kan [...] mindre flygplatser ha svårt att finansiera sin verksamhet utan offentlig finansiering ([88])”. I luftfartsriktlinjerna anges att flygplatser med upp till 700 000 passagerare per år kan sakna möjlighet att täcka en betydande del av sina driftkostnader. La Rochelle flygplats är en av de mindre flygplatserna, eftersom dess trafik inte förväntades överstiga 300 000 passagerare före 2020 och inte översteg 200 000 passagerare före 2007.

(384) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer bör man granska huruvida det finns andra mindre snedvridande politiska instrument eller stödinstrument som hade kunnat användas ([89]). Såsom redan har påpekats drogs flygplatsen med ett betydande driftunderskott varje år under perioden 2002–2012 (förutom 2004). I detta sammanhang var det därför svårt att planera andra instrument än subventioner till driften utan återbetalningsskyldighet, såsom subventionerna för marknadsföringsåtgärder och underfaktureringen, samt räntefria förskott med återbetalningsskyldighet utan en specifik återbetalningstid, för att hålla flygplatsen i drift och förse den med de likvida medel som krävdes för dess verksamhet.

(385) Driftstödet till La Rochelle flygplats var därför nödvändigt och lämpligt.

c) Stödets stimulanseffekt och proportionalitet

(386) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer bör man granska om den ekonomiska aktiviteten vid flygplatsen skulle vara avsevärt mindre i avsaknad av driftstöd, och om stöden har begränsats till det lägsta belopp som krävs för att den understödda verksamheten ska äga rum ([90]).

(387) Eftersom La Rochelle flygplats inte var ekonomiskt livskraftig skulle dess verksamhet ha minskat avsevärt för att säkerställa att dess finanser var balanserade eller till och med helt upphört utan stödåtgärder för att finansiera dess driftkostnader. Stödet hade därför en stimulanseffekt i den mening som avses i punkt 124 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(388) Av tabell 12 framgår dessutom att de olika driftsubventionerna var begränsade till de belopp som krävdes för att säkerställa flygplatsens ekonomiska lönsamhet, utan att gå längre än så. Med undantag för 2004, då räkenskapsresultatet var positivt (19 000 euro), var räkenskapsresultatet alltid negativt, vilket tyder på att driftstödet till flygplatsen aldrig överskred de belopp som krävdes för att upprätthålla ett balanserat räkenskapsresultat.

(389) Vad gäller de förskott med återbetalningsskyldighet som beviljats av industri- och handelskammarens avdelning för allmänna frågor specifikt, så följde de av skyldigheten att lägga fram en balanserad budget för flygplatsen, vilket industri- och handelskammaren krävde genom koncessionsavtalet. Storleken på förskotten fastställdes varje år i samband med att budgeten utarbetades, för att se till att den var balanserad. Utarbetandet av budgetarna för de flygplatser som sköts av industri- och handelskamrarna är föremål för strikta förfaranden som syftar till att säkerställa att de offentliga bidrag som är avsedda att balansera budgeten begränsas till ett minimum.

(390) Kommissionen anser därför att de olika driftstöd som togs emot av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning var begränsade till vad som var absolut nödvändigt.

d) Bedömning av konkurrenssnedvridningen och effekterna på handeln

(391) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer beaktar kommissionen, för att bedöma förenligheten hos de driftstöd som beviljades före den 4 april 2014, konkurrenssnedvridningar och effekterna på handeln ([91]).

([88]) Punkt 117 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([89]) Punkt 120 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([90]) Punkterna 124 och 125 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([91]) Punkterna 131 och 137 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

(392) Stöd som beviljas en unionsflygplats kan potentiellt ha en negativ effekt på övriga flygplatser i unionen. Alla unionsflygplatser konkurrerar med varandra för att locka till sig flygbolagen, inom ramen för den inre marknaden för lufttransport. När det rör sig om driftstöd som gör det möjligt för flygplatsen att förbli ekonomiskt lönsam beror intensiteten hos denna allmänna effekt på övriga flygplatser på omfattningen för den understödda flygplatsens verksamhet, vilket bland annat kan uttryckas i antalet passagerare, flyglinjer och avgångar.

(393) Man bör i detta avseende notera att La Rochelle flygplats under den berörda perioden (2001–2012) förblev en liten flygplats. La Rochelle flygplats är en av de mindre flygplatserna, eftersom dess trafik inte förväntas överstiga 300 000 passagerare före 2020 och inte översteg 200 000 passagerare per år före 2007. Verksamheten vid La Rochelle flygplats har alltså förblivit blygsam. Den allmänna effekten av de stöd som beviljats denna flygplats på alla andra flygplatser har alltså varit relativt begränsad.

(394) Emellertid kan effekterna av ett driftstöd till en viss flygplats på en annan flygplats vara mer intensiva om de två flygplatserna ligger nära varandra. När en av dem ligger i den andras upptagningsområde konkurrerar de särskilt för att locka till sig flygbolag som vill trafikera den region där de ligger. När det finns flyglinjer från båda dessa flygplatser till samma destination konkurrerar de två flygplatserna dessutom om att locka till sig passagerare, som önskar resa till denna destination, och som för detta ändamål kan välja mellan de två flygplatserna.

(395) Angoulême flygplats ligger inte i samma upptagningsområde som La Rochelle flygplats (se skälen 305–307).

(396) När det gäller Niort och Rochefort flygplats anser kommissionen av samma skäl som anges i skälen 308 och 309 att de berörda subventionerna till La Rochelle flygplats inte är av sådan art att de snedvrider konkurrensen med flygplatserna Niort och Rochefort.

(397) Således har driftstöden i fråga haft en begränsad inverkan på de flygplatser som ligger i närheten av La Rochelle flygplats.

(398) Med hänsyn till alla övergripande positiva och negativa effekter av de berörda stöden sammantaget anser kommissionen att dessa stöd inte har påverkat handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(399) Mot bakgrund av dessa uppgifter om de berörda stödens inverkan på konkurrensen och handeln, och med beaktande av dessa stöds betydande bidrag till den ekonomiska utvecklingen i det område där La Rochelle flygplats ligger, i synnerhet på grund av deras gynnsamma inverkan på den lokala turismen och näringslivet i regionen, anser kommissionen att stöden i fråga inte har påverkat konkurrensen och handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

e) Slutsats om driftstödets förenlighet

(400) Mot denna bakgrund utgör förskotten med återbetalningsskyldighet, underfaktureringen av de tjänster som tillhandahållits La Rochelle flygplats mellan 2001 och 2005 av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och subventionerna för marknadsföringsåtgärder stöd som är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(401) Denna slutsats grundas på de specifika kriterier som avses i 2014 års luftfartsriktlinjer för utvärdering av förenligheten hos driftstöd som beviljats till förmån för flygplatser före den 4 april 2014. Den påverkar inte någon bedömning av eventuella framtida stöd till La Rochelle flygplats som kommissionen kan komma att göra i framtiden på grundval av reglerna i 2014 års luftfartsriktlinjer för stöd som beviljas efter den 4 april 2014.

7.2. **Åtgärder till stöd för flygbolagen**

7.2.1 *Förekomst av stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget*

(402) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

(403) För att ett stöd ska betecknas som statligt stöd måste alltså samtliga följande krav vara uppfyllda:

— Stödmottagaren är ett företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, det vill säga bedriver ekonomisk verksamhet.

— Åtgärden i fråga finansieras med statliga medel och kan tillskrivas staten.

— Åtgärden ger mottagaren eller mottagarna en selektiv fördel.

— Den berörda åtgärden snedvrider eller riskerar att snedvrida konkurrensen och kan påverkan handeln mellan medlemsstaterna.

7.2.1.1 Begreppet företag

(404) För att avgöra om åtgärderna utgör statligt stöd måste man fastställa om mottagarna, Ryanair/AMS och Jet2, utgör företag i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Det kan dock inte bestridas att dessa båda företag utgör enheter som tillhandahåller tjänster inom lufttransport och reklam. I detta avseende bedriver de ekonomiska verksamheter.

7.2.1.2 Statliga medel och statens ansvar

(405) De olika avtal som är föremål för det formella granskningsförfarandet ingicks mellan å ena sidan flygbolagen, och å andra sidan industri- och handelskammaren.

(406) För det första påpekar kommissionen att det för att specifikt bedöma om åtgärderna i fråga kan tillskrivas staten (dvs. de offentliga stöd som beviljats enligt dessa avtal) är irrelevant att skilja mellan industri- och handelskammaren som helhet, industri- och handelskammarens allmänna avdelning och industri- och handelskammarens flygplatsavdelning. Industri- och handelskammarens flygplatsavdelning är inte en juridisk person som är åtskild från industri- och handelskammaren, och de olika avtalen har ingåtts av industri- och handelskammarens ordförande eller under dennes kontroll. Industri- och handelskammarens flygplatsavdelning är inte en särskild enhet med en egen beslutsautonomi, förutom i sådana frågor som gäller flygplatsens dagliga förvaltning. Därför anser man att det sätt som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och industri- och handelskammaren i sin helhet har agerat på måste bedömas tillsammans i fråga om deras förbindelser med flygbolagen och deras dotterbolag vid tillämpningen av marknadsekonomitestet. Kommissionen påpekar att denna strategi redan har följts i dess beslutspraxis ([92]).

(407) Såsom fastställs i avsnitt 7.1.1.2 är industri- och handelskammaren en offentlig myndighet, vars resurser måste betraktas som statliga medel och vars samtliga beslut kan tillskrivas staten inom ramen för rättspraxis om statligt stöd.

(408) Industri- och handelskammaren och Ryanair anger i sina synpunkter att de avtal som industri- och handelskammaren ingått med flygbolagen inte kan betraktas som att de kan tillskrivas staten.

(409) För det första bestrider Ryanair och industri- och handelskammaren statens ansvar för de olika åtgärderna och hävdar att staten inte har något inflytande över beslut som fattas av industri- och handelskammare och endast utövar en tillsynsfunktion. Ryanair och industri- och handelskammaren grundar främst sitt argument på att det inte finns någon funktionell integrering av industri- och handelskammaren i de statliga strukturerna, eftersom alla medlemmar i de styrande organen för industri- och handelskammare är näringsidkare eller företagsledare för kommersiella företag, utan att någon ställning reserveras för en företrädare för staten. Ryanair hänvisar också till ett yttrande från Conseil d'Etat som tycks visa att industri- och handelskammaren är fristående av staten. Enligt detta yttrande innebär det faktum att industri- och handelskamrarna är knutna till staten inte att dessa institutioner är underordnade, eftersom alla offentliga institutioner rent tekniskt måste vara knutna till en juridisk person.

(410) I motsats till vad Ryanair och industri- och handelskammaren hävdar i sina synpunkter är det i detta avseende irrelevant att industri- och handelskammare förvaltas av personer som väljs av näringsidkare och företagsledare utan att någon ställning reserveras för en företrädare för staten. Industri- och handelskammare fungerar i detta avseende som lokala och regionala myndigheter, som leds av lokala valda tjänstemän som är fristående från staten (i strikt bemärkelse) och inte av tjänstemän som utses av andra offentliga myndigheter. Dessutom består de nationella parlamenten också av valda företrädare. Parlamenten utgör dock en av de viktigaste offentliga myndigheterna i en demokratisk stat.

([92]) Kommissionens beslut om Nîmes flygplats, se fotnot 12, skäl 306.

(411) Dessutom är den grad av inflytande eller kontroll som staten utövar (i strikt mening) över handelskammarens och industrins verksamhet också helt irrelevant eftersom dessa organ själva är offentliga myndigheter. Industri- och handelskammarnas situation skiljer sig från offentliga företags, för vilka domstolen klargjorde kriterierna för att en åtgärd ska kunna tillskrivas staten i domen i Stardust Marine-målet ([93]). När det gäller en åtgärd som vidtas av ett offentligägt företag, vars främsta uppdrag är att bedriva en ekonomisk verksamhet, handlar det om att avgöra om de offentliga myndigheter som kontrollerar företaget, till exempel genom den andel kapital som de äger i detta företag, ligger bakom antagandet av den berörda åtgärden. Situationen för en industri- och handelskammare är annorlunda, eftersom ett sådant organ i sig är en del av den offentliga förvaltningen, eller en mellanstatlig myndighet, och därmed en offentlig myndighet som inrättats genom lag för att tillgodose allmänna intressen. För att avgöra om ett beslut från en industri- och handelskammare kan tillskrivas staten (enligt definitionen i rättspraxis om statligt stöd) är det därför inte nödvändigt att avgöra om en annan offentlig myndighet (till exempel staten i strikt mening eller en lokal myndighet) har varit inblandad i beslutet i fråga. I själva verket uppfyller ett sådant beslut nödvändigtvis kriteriet om att stödet ska tillskrivas staten.

(412) Detta tillvägagångssätt har tidigare följts av kommissionen i dess beslutspraxis och har bekräftats av rättspraxis. Kommissionen konstaterade därför följande i fråga om industri- och handelskammaren i Var: ”Genom sin ställning som offentlig institution enligt fransk lag bedriver den sin verksamhet inom ett visst geografiskt område, leds av valda medlemmar och förfogar över medel som drivs in genom en skatt på de företag som är införda i handels- och företagsregistret och tillhör därför kategorin ’offentliga myndigheter’ i den mening som avses i kommissionens direktiv 2000/52/EG. Därför är det inte nödvändigt att fastställa huruvida åtgärden ska tillskrivas staten i den mening som avses i rättspraxis i Stardust Marine-målet” ([94]). I synnerhet har tribunalen godkänt detta tillvägagångssätt i den senaste tidens domar om stöd som beviljats till flygbolag av industri- och handelskammaren i Nîmes respektive Pau: Kommissionen ansåg med rätta, på grundval av dessa fakta, att industri- och handelskammare såsom industri- och handelskammaren måste betraktas som offentliga myndigheter, vars samtliga beslut, precis som de beslut som fattas av den centrala förvaltningen eller lokala myndigheter, nödvändigtvis måste tillskrivas staten ([95]). Denna analys gäller även för industri- och handelskammaren i detta ärende.

(413) Industri- och handelskammaren anser också att den verksamhet som bedrivs i det aktuella fallet, driften av La Rochelle flygplats, är en ekonomisk verksamhet som bedrivs under normala konkurrensförhållanden med privata aktörer. Detta argument är dock överflödigt eftersom det inte finns något som hindrar en ekonomisk verksamhet från att bedrivas av ett statligt organ ([96]), såsom en industri- och handelskammare ([97]). Såsom framgår av avsnitt 7.1.1.2 ligger dessutom det främsta målet för industri- och handelskammare i de uppgifter av allmänt intresse som de tilldelas enligt lag. Industri- och handelskamrarnas industri- och handelsverksamhet bedrivs därmed utöver deras uppgifter av allmänt intresse och syftar till att bidra till fullgörandet av de uppgifterna.

(414) Av alla dessa skäl är industri- och handelskammarens och Ryanairs argument irrelevanta, och de olika avtal som ingåtts av industri- och handelskammarens och som är föremål för denna granskning måste anses kunna tillskrivas staten och inbegriper användningen av statliga medel.

(415) På grundval av ovanstående anser kommissionen därför att ingåendet av dessa avtal innebär att statliga medel används i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget och att besluten om att ingå dessa avtal kan tillskrivas staten.

7.2.1.3 Selektiv fördel till förmån för Buzz och easyJet

(416) När det gäller Buzz klargjorde Frankrike, såsom påpekas i avsnitt 3.2.2.3, att inga marknadsföringsbetalningar gjordes till Buzz, eftersom de marknadsföringsåtgärder och kommunikationsutgifter för Buzz som nämns i CRC:s rapport i själva verket gällde kommunikationsverksamhet som bedrevs inom ramen för ett avtal som ingicks med Maison de la France och inte med Buzz. Dessutom var dessa marknadsföringsåtgärder inte kopplade till Buzz. Det formella granskningsförfarandet undanröjde således kommissionens tvivel om förekomsten av eventuellt stöd till förmån för Buzz.

([93]) Dom av den 16 maj 2002, Frankrike/kommissionen, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punkt 52.

([94]) Se kommissionens beslut av den 22 juni 2006, statligt stöd N 563/2005 – Frankrike – Stöd till Ryanair för lufttrafiken mellan Toulon och London (EUT C 204, 26.8.2006, s. 4), skäl 16.

([95]) Se punkterna 85–89 i tribunalens dom i mål T-53/16, Ryanair DAC/kommissionen, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan. Se punkt 101 i tribunalens dom i mål T-165/15, Ryanair DAC/kommissionen, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan.

([96]) Se domstolens dom av den 23 april 1991, Höfner and Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punkt 21.

([97]) Se tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-53/16, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan, punkterna 90–91.

(417) När det gäller easyJet klargjorde Frankrike, såsom påpekas i avsnitt 3.2.2.4, att Easyjet i motsats till uppgifterna i CRC:s rapport inte fick någon finansiering för marknadsförings- eller reklamtjänster. Det formella granskningsförfarandet undanröjde således kommissionens tvivel om förekomsten av eventuellt stöd till förmån för easyJet.

7.2.1.4 Selektiv fördel till förmån för Flybe och Aer Arann som beviljats genom de avtal som ingåtts med industri- och handelskammaren under den granskade perioden

(418) De avtal som ingåtts med flygbolagen Flybe och Aer Arann ledde till betydande rabatter på avgifterna, vilket innebär en fördel för dessa flygbolag.

(419) Avtalen ingicks inom ramen för de villkor som anges i industri- och handelskammarens beslut om avgifter av den 27 mars 2008, som innehöll ett system med degressiva rabatter på flygplatsavgifter som var begränsade till tre år för lansering av nya flyglinjer eller fortsatt drift av befintliga flyglinjer under vintersäsongen.

(420) Det visar sig att rabattsystemet tillämpades på alla flygbolag som trafikerade eller ville bedriva trafik från La Rochelle och som uppfyllde villkoren i avgiftsbeslutet av den 27 mars 2008. Alla flygbolag kunde dra nytta av dessa rabatter för att starta nya flyglinjer eller fortsätta att trafikera befintliga flyglinjer under vintersäsongen. Dessutom finns det inget som tyder på att dessa villkor skulle ha lett till att rabatterna begränsades till vissa flygbolag.

(421) Eftersom rabattsystemet utformades och tillämpades på ett icke-diskriminerande sätt är den fördel som beviljats Flybe och Aer Arann inte selektiv ([98]). Följaktligen utgör det rabattsystem som tillämpats på Flybe och Aer Arann inte stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, eftersom villkoret om selektivitet inte är uppfyllt.

7.2.1.5 Förekomst av en fördel till förmån för Ryanair/AMS och Jet2 i de avtal som ingicks med industri- och handelskammaren under den granskade perioden

(422) När det gäller Ryanairs befrielse från banbelysningsavgifter klargjordes det i det formella granskningsförfarandet att befrielsen berodde på att Ryanairs flygningar ägde rum under dagen och därför inte krävde att belysning användes. Detta undantag medför därför ingen ekonomisk fördel för Ryanair.

(423) När det gäller de marktjänster som föreskrivs i de på varandra följande avtal som ingåtts med Ryanair, särskilt avtal 1, undanröjde det formella granskningsförfarandet kommissionens tvivel om huruvida att dessa tjänster faktiskt existerade. Såsom anges i skäl 72 agerade industri- och handelskammaren bara som en mellanhand mellan Ryanair och Atlantica (marktjänsteföretaget), och avtal 1 specificerade bara de priser som Atlantica fastställt. De marktjänster som tillhandahålls i de på varandra följande avtal som ingåtts med Ryanair medför därför inte någon ekonomisk fördel för Ryanair.

(424) När det gäller de övriga åtgärderna bör kommissionen, för att avgöra om de avtal som ingåtts ger de berörda flygbolagen en fördel, i princip undersöka om en flygplatsförvaltare som bedriver verksamhet under normala marknadsekonomiska villkor under liknande omständigheter skulle ha ingått liknande eller identiska affärsavtal som de som ingåtts av industri- och handelskammaren.

(425) Vid bedömningen av avtalen i fråga bör det noteras att både förekomsten av och beloppet för stödet i dessa avtal måste bedömas mot bakgrund av den situation som rådde när avtalen undertecknades ([99]). För att avgöra om flygplatsförvaltaren agerade som en rationell investerare i en marknadsekonomi som motiveras av vinstutsikter ([100]) måste därför de ingångna avtalen bedömas för varje berörd period, dvs. den tidpunkt då avtalen undertecknades.

([98]) Se bland annat domstolens dom av den 21 december 2016, kommissionen/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, punkterna 40–67.

([99]) Se punkterna 71–72 i tribunalens dom i mål T-165/15, Ryanair DAC/kommissionen, som det hänvisas till i fotnot 94.

([100]) Se domen i Alfa Romeo-målet, som det hänvisas till i fotnot 30, punkt 20, och domen i målet Alitalia/kommissionen, som det hänvisas till i fotnot 30, punkt 84.

(426) Efter att ha granskat olika metodologiska överväganden avseende den metod som använts för att å ena sidan tillämpa principen om en rationell operatör och å andra sidan tillämpa den metod som använts för att rekonstruera affärsplanerna kommer kommissionen att analysera de olika åtgärderna i fråga.

a) Metodologiska överväganden avseende den metod som används för att tillämpa principen om en rationell aktör

(427) Följande metodologiska frågor bör undersökas för att fastställa den metod som används för att tillämpa testet av principen om en rationell investerare:

— 1) Bör avtalen om marknadsföringstjänster och avtalen om flygplatstjänster analyseras var för sig eller tillsammans?

— 2) För marknadsekonomitestet, hur lämpligt är det, med hänsyn till analysen av tillkommande lönsamhet, att utföra en jämförande analys av villkoren i de avtal om flygplatstjänster som granskas inom ramen för det formella granskningsförfarandet med de flygplatsavgifter som fakturerats vid andra flygplatser?

— 3) Vilka fördelar skulle en hypotetisk marknadsekonomisk aktör ha tagit hänsyn till när avtalen om marknadsföringstjänster undertecknades?

— 4) Vilken tidsram skulle en marknadsekonomisk aktör ha valt för att bedöma fördelarna med att underteckna ett avtal om flygplatstjänster och/eller ett avtal om marknadsföringstjänster?

(1) Samlad analys av avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster

(428) För att kunna tillämpa kriteriet om en rationell privat investerare i en marknadsekonomi måste kommissionen avgöra om de avtal om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster som ingåtts av industri- och handelskammaren med Ryanair och AMS, enligt vad som avses i tabell 9, ska bedömas tillsammans ([101]).

(429) Frankrike har uppgett att man godtar ([102]) den metod som används i beslutet om att inleda förfarandet och som bestod av att samtliga avtal om flygplatstjänster och avtal om marknadsföringstjänster som har ingåtts tillsammans ska analyseras tillsammans.

(430) Ryanair bestrider dock detta tillvägagångssätt, eftersom man anser att de avtal om marknadsföringstjänster som ingåtts med AMS bör analyseras separat från de avtal om flygplatstjänster som ingåtts med Ryanair. AMS anser också att de avtal som företaget ingick med industri- och handelskammaren har ett eget kommersiellt intresse som skiljer sig från det i avtalet om flygplatstjänster.

(431) Det är därför lämpligt att undersöka om avtalen om marknadsföringstjänster har ett annat intresse än avtalen om flygplatstjänster, vilket Ryanair hävdar. Följande frågor måste besvaras:

— Bör Ryanair och dess dotterbolag AMS betraktas var för sig eller tillsammans för att fastställa förekomsten av en ekonomisk fördel?

— Vad utfördes av industri- och handelskammaren i samband med köpet av marknadsföringstjänsterna?

— Finns det en oskiljaktig koppling mellan avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster?

Samlad eller separat analys av Ryanair och AMS för att fastställa förekomsten av en ekonomisk fördel?

(432) När det gäller de avtal som ingåtts mellan å ena sidan industri- och handelskammaren och å andra sidan Ryanair och AMS, måste kommissionen först och främst fastställa om Ryanair och dess dotterbolag AMS vid den tidpunkt då avtalen undertecknades bör betraktas var för sig eller tillsammans för att fastställa om de gynnats av en ekonomisk fördel.

([101]) Det bör preciseras att frågan om den gemensamma bedömningen av avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster inte är tillämplig på Jet2. Industri- och handelskammarens flygplatsavdelning ingick ett enda avtal med Jet2, som inbegrep bestämmelser om flygplatstjänster och betalningen av ett marknadsföringsbidrag.

([102]) Svar från Frankrike av den 13 april 2012, punkt 253.

(433) Kommissionen påpekar först och främst att när avtalen undertecknades var AMS ett helägt dotterbolag till Ryanair, vars chefer var högre chefer för Ryanair ([103]), och att företaget bildades enbart i syfte att tillhandahålla marknadsföringstjänster på Ryanairs webbplats och inte bedrev någon annan verksamhet. AMS agerade utifrån Ryanairs intressen och kontrolleras av Ryanair, och AMS vinster går till Ryanair i form av utdelningar eller ett ökat värde för företaget. Mot denna bakgrund kan Ryanair antas ha utövat avgörande inflytande på AMS agerande.

(434) Dessutom, medan marknadsföringstjänsterna först köptes in inom ramen för två avtal med Ryanair den 1 december 2003 och den 1 januari 2004, var det därefter från AMS som industri- och handelskammaren köpte in marknadsföringstjänster inom ramen för avtal som ingick från och med den 1 april 2006. Det faktum att AMS ersatte Ryanair som leverantör av marknadsföringstjänster till industri- och handelskammaren visar också att Ryanair och dess dotterbolag AMS har anknytning till de olika avtal som ingåtts med industri- och handelskammaren.

(435) Kommissionen påpekar dessutom att de avtal om marknadsföringstjänster som ingåtts med AMS i sin förklaring anger att de endast är kopplade till Ryanairs åtagande att flyga från La Rochelle flygplats.

(436) Det faktum att AMS utför annan verksamhet än den som bedrivs av Ryanair kan därför inte skymma den mycket kompletterande karaktären hos dessa båda verksamheter: flygverksamhet och reklam för flygbolag.

(437) Slutligen påpekar kommissionen att denna strategi redan har tillämpats i sin beslutspraxis ([104]) nyligen och att den stöds av rättspraxis ([105]).

(438) Av alla dessa skäl anser kommissionen därför att åtgärderna till förmån för Ryanair och AMS bör bedömas tillsammans för att fastställa förekomsten av en ekonomisk fördel, då Ryanair och AMS i själva verket är en enda gemensam stödmottagare för åtgärderna i fråga ([106]).

Uppgifter som utfördes industri- och handelskammaren i samband med köpet av marknadsföringstjänster

(439) En första metod är att ta hänsyn till att industri- och handelskammaren har ingått avtalen om marknadsföringstjänster som flygplatsförvaltare ([107]) och att deras beteende alltså bör jämföras med beteendet hos en tänkt flygplatsförvaltare som vägleds av utsikterna till avkastning.

(440) En andra metod är att ta hänsyn till att industri- och handelskammaren har agerat som ett organ med ett uppdrag av allmänt intresse, nämligen den ekonomiska utvecklingen i La Rochelle och den tillhörande regionen, och att den har köpt dessa marknadsföringstjänster i syfte att fullgöra detta uppdrag, oberoende av sin roll som operatör av La Rochelle flygplats. Detta andra tillvägagångssätt grundar sig på det faktum att industri- och handelskammaren enligt lag har i uppgift att utveckla ekonomin.

([103]) Se rapporten från Aquitaines regionala revisionskammare om industri- och handelskammaren i Pau-Béarn, som utfärdades den 19 oktober 2006, där man särskilt drar slutsatsen att AMS helt enkelt är en avknoppning från Ryanair, som leds av två högre Ryanair-chefer. Rapporten finns på www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([104]) Se i detta avseende kommissionens beslut om flygplatsen i Pau, som det hänvisas till i fotnot 12, särskilt skäl 290. Kommissionens beslut (EU) 2017/1861 av den 29 juli 2016 om statligt stöd SA.33983 (2013/C) (f.d. 2012/NN) (f.d. 2011/N) – Italien – Ersättning till flygplatser på Sardinien för skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster (tjänst av allmänt ekonomiskt intresse) (EUT L 268, 18.10.2017, s. 1), i synnerhet skäl 353.

([105]) Se punkt 184 i tribunalens dom i mål T-165/15, Ryanair DAC/kommissionen, som det hänvisas till ovan i fotnot 53 och punkterna 207–212 i tribunalens dom i mål T-53/16, Ryanair DAC/kommissionen, som det hänvisas till ovan i fotnot 53.

([106]) Kommissionen kommer således ibland att använda benämningen Ryanair/AMS i resten av utvärderingen för att benämna stödmottagaren för åtgärderna i fråga.

([107]) Utan att det påverkar eventuella mål för den offentliga politiken för lokal ekonomisk utveckling som ledningsenheterna har kunnat bidra till genom de berörda avtalen.

(441) Enligt detta alternativa tillvägagångssätt bör det kontrolleras både att tjänsterna i fråga uppfyller ett ”verkligt behov” av den offentliga upphandlaren (t.ex. att de kan kopplas till en insats för att maximera de ekonomiska konsekvenserna av det stöd som betalats ut för regional utveckling) och att de förvärvades till ett pris som understeg eller motsvarade ”marknadspris” ([108]), oavsett om detta marknadspris fastställdes efter en anbudsinfordran eller via en alternativ metod.

(442) Kommissionen konstaterar att varken Frankrike ([109]) eller industri- och handelskammaren ([110]) uttryckligen angav i sina synpunkter att de agerade av politiska skäl när avtalen om marknadsföringstjänster ingicks.

(443) Det stämmer att Frankrike i skäl 210 betonade att åtgärderna skulle göra det möjligt för flygplatsens verksamheter att ha en positiv inverkan på den regionala utvecklingen och därför anser att det är naturligt att de lokala och regionala myndigheterna, som strävar efter att utveckla ekonomin och turismen på sitt territorium, använder tjänster som gör det möjligt för dem att främja den och locka till sig besökare. Kommissionen påpekar dock att industri- och handelskammaren inte instämmer i detta påstående (se skäl 445) och att det motsägs av synpunkterna efter inledandet av det formella granskningsförfarandet, som anges i skäl 212, där Frankrike uppgav att när det gäller de skäl som ledde till att industri- och handelskammaren ingick de avtal som är föremål för granskning, möjligheten att göra reklam för La Rochelle flygplats och dess region samt alla destinationer som trafikeras av flygplatsen, på en webbplats med lika många besökare som Ryanairs, utgjorde detta en möjlighet att locka ytterligare kunder, som industri- och handelskammaren, som ville öka flygplatsens trafik och intäkterna, naturligtvis utnyttjade. Enligt Frankrike har La Rochelle flygplats strategi för marknadsföringsstöd gett resultat eftersom den har lett till en kraftig ökning av antalet passagerare under perioden, vilket har lett till en stadig ökning av flygplatsavgifterna och av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna.

(444) Dessutom konstaterar kommissionen att Frankrike i det aktuella fallet – utöver de allmänna överväganden om regional utveckling som nämns i föregående skäl – inte har fastställt exakt hur man har kalibrerat finansieringen av flygbolag i syfte att uppnå detta mål av allmänt intresse, som dessutom varken har definierats exakt eller åtföljts av mätbara kriterier. Kommissionen konstaterar därför att Frankrike inte har utfört någon kvantifierad ekonomisk analys i förväg som skulle kunna användas för att fastställa att finansieringsåtgärderna absolut och otvetydigt har en ekonomisk effekt på uppnåendet av det regionala utvecklingsmålet av allmänt intresse.

(445) Industri- och handelskammaren har å sin sida tillhandahållit uppgifter som styrker den första metoden. I sina synpunkter av den 4 juni 2012 uppgav Industri- och handelskammaren att utsikterna till vinst var det som fick den att ingå marknadsföringsavtalen. Industri- och handelskammaren uppgav också att ”de överväganden som låg till grund för dess ingående av de granskade avtalen var rent kommersiella, och den kommersiella fördel som dessa avtal skulle generera för flygplatsen hade analyserats som sig bör. Möjligheten att göra reklam för La Rochelle flygplats och dess region samt alla destinationer som trafikeras av flygplatsen, på en webbplats med lika många besökare som Ryanairs, utgjorde en möjlighet att locka ytterligare kunder som industri- och handelskammaren, som ville öka flygplatsens trafik och intäkterna, naturligtvis utnyttjade.” I samma synpunkter drog industri- och handelskammaren slutsatsen att utöver att förbättra flygplatsens anseende och attraktionskraften hos den region som flygplatsen betjänar bidrog även de marknadsföringsavtal som La Rochelle flygplats ingick med AMS till den övergripande lönsamheten hos förbindelserna med Ryanair, eftersom reklamen i fråga gav upphov till tillkommande luftfartsrelaterade och icke-luftfartsrelaterade intäkter genom de utländska passagerare som Ryanair förde till flygplatsen och lockade till denna destination genom sin riktade och effektiva reklam. Dessa faktorer antyder att dess beteende enligt industri- och handelskammaren bör bedömas på samma sätt som en flygplatsförvaltares ([111]).

(446) Kommissionen anser att det första av de två ovannämnda tillvägagångssätten bör tillämpas. Det är vanligt att en flygplatsförvaltare inom ramen för sin ekonomiska verksamhet ingår avtal med flygbolag som fastställer olika avgifter och i vissa fall beviljar betydande incitament och marknadsföringsstöd till dessa flygbolag ([112]). I detta avseende anser kommissionen att ingåendet av avtal om marknadsföringstjänster i princip omfattas av en flygplatsförvaltares ekonomiska verksamhet ([113]).

([108]) Se till exempel tribunalens dom av den 28 januari 1999, BAI/kommissionen, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, punkterna 75 och 76, och tribunalens dom av den 5 augusti 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA, och Diputación Foral de Vizcaya/kommissionen, T-116/01 och T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, punkt 117.

([109]) Se skälen 205–214.

([110]) Se skälen 171–177.

([111]) Det marknadspris som Frankrike eller industri- och handelskammaren skulle ha betalat för att utveckla den regionala ekonomin genom stöd till flygbolag behöver därför inte fastställas här, eftersom det senare tillvägagångssättet inte är det som tillämpas av Frankrike eller industri- och handelskammaren.

([112]) Punkt 7 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

([113]) Det bör också noteras att det i avsnitt 3.5 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges att vid tillämpningen av principen om en privat investerare i en marknadsekonomi måste incitament och marknadsföringsstöd beaktas vid bedömningen.

(447) För att fastställa förekomsten av en fördel till förmån för flygbolagen bör därför den första metod som avses i skäl 439 användas. Denna består i att jämföra Industri- och handelskammarens agerande med agerandet hos en hypotetisk marknadsekonomisk aktör, som motiveras av vinstutsikter och som driver La Rochelle flygplats i Industri- och handelskammarens ställe. Kommissionen påpekar att detta tillvägagångssätt var det som redan tillämpades i 2014 års luftfartsriktlinjer ([114]) och i dess senaste beslutspraxis ([115]), som har bekräftats genom rättspraxis ([116]).

(448) Denna slutsats, som fastställts för de avtal som ingåtts med Ryanair och AMS, gäller även avtalet med Jet2, av samma skäl.

Avtalen om marknadsföringstjänster och avtalen om flygplatstjänster är oupplösliga

(449) Kommissionen har identifierat två scenarier. I det första fallet undertecknas ett eller flera avtal om marknadsföringstjänster samtidigt som ett avtal om flygplatstjänster och utgör en enda transaktion. I detta fall görs marknadsekonomitestet på alla avtal som utgör transaktionen. I det andra scenariot undertecknas inte avtalen om marknadsföringstjänster samtidigt som ett avtal om flygplatstjänster. I detta fall kommer bedömningen av transaktionen endast att fokusera på avtalen om marknadsföringstjänster. När det gäller det första Altmarkkriteriet anser kommissionen att det inte finns några belägg för att en marknadsekonomisk aktör skulle ha agerat som en privat investerare i en marknadsekonomi.

(450) Kommissionen anser därför att vart och ett av de avtal om marknadsföringstjänster som avses i tabell 9 bör bedömas för att fastställa om de kan vara oupplösligt kopplade till ett eller flera andra avtal om flygplatstjänster eller till och med, i tillämpliga fall, till andra avtal om marknadsföringstjänster. För att bedöma detta sambands oupplösliga karaktär anser kommissionen att det är nödvändigt att lämna följande synpunkter.

(451) För det första hindrar det faktum att vissa avtal om marknadsföringstjänster ingicks med AMS och inte med Ryanair inte att avtalen om marknadsföringstjänster bedöms tillsammans med avtalen om flygplatstjänster. Båda typerna av avtal ingicks av samma parter eftersom Ryanair och AMS, såsom fastställs i skälen 432–438, måste betraktas som en enda ekonomisk enhet.

(452) Andra faktorer som anges nedan pekar på mycket nära samband mellan vissa avtal om marknadsföringstjänster och avtal om flygplatstjänster som ingåtts tillsammans.

(453) För det första konstaterar kommissionen att det förfarande genom vilket avtalen om marknadsföringstjänster ingicks med AMS eller Ryanair har ett nära samband med ingåendet av avtalen om flygplatstjänster med Ryanair.

(454) Såsom visas i tabell 9 ingicks avtalen om marknadsföringstjänster nästan samtidigt som ett avtal om flygplatstjänster. De avtal om marknadsföringstjänster som ingicks med Ryanair den 1 december 2003 och den 1 januari 2004 undertecknades till exempel praktiskt taget samtidigt som avtalet om flygplatstjänster av den 10 december 2003. De avtal om marknadsföringstjänster som ingicks med AMS den 1 maj 2006 ingicks på ett liknande sätt bara en månad efter avtalet om flygplatstjänster av den 1 april 2006, och trädde i kraft den 1 maj 2006, med samma löptid på tre år.

(455) Industri- och handelskammaren utlyste dessutom inte något anbudsförfarande och övervägde inte heller några andra leverantörer än AMS och Ryanair, vilket stärker den oupplösliga kopplingen mellan förfarandena för ingåendet av båda typerna av avtal.

(456) För det andra bekräftar granskningen av innehållet i avtalen ett nära beroendeförhållande mellan avtalen om marknadsföringstjänster och de flyglinjer som Ryanair trafikerar från La Rochelle flygplats.

(457) För det första är de tjänster som tillhandahålls av AMS, även om de syftar till att främja La Rochelle och dess region, enbart inriktade på de flyglinjer som trafikeras av Ryanair och inget annat flygbolag.

([114]) Punkt 53 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([115]) Se t.ex. punkterna 314–330 i kommissionens beslut (EU) 2015/1227.
([116]) Se tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-165/15, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan, punkterna 329–334.

(458) För det andra visar bedömningen av de marknadsföringstjänster som ska utföras av AMS också att dessa tjänster genom avtal helt och hållet är inriktade på Ryanairs webbplats, som beskrivs som det ”huvudsakliga marknadsföringsverktyget” i flera avtal om marknadsföringstjänster ([117]), och särskilt på de versioner av webbplatsen som är tillgängliga från länder från vilka Ryanair trafikerar en flyglinje till La Rochelle. Enligt de olika avtalen om marknadsföringstjänster omfattar de marknadsföringstjänster som ska utföras av AMS följande: i) Införande av länkar på den sida som motsvarar destinationen La Rochelle på Ryanairs webbplats. ii) Införande av länkar till den webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren på de brittiska, belgiska, nederländska, portugisiska, irländska och norska hemsidorna på Ryanairs webbplats (som motsvarar avreseorterna för Ryanairs flyglinjer till La Rochelle flygplats). iii) Införande av punkter under avsnittet ”5 things to do” på destinationssidan för La Rochelle på Ryanairs webbplats. iv) Utskick av e-postmeddelanden som marknadsför La Rochelle till brittiska och irländska prenumeranter på Ryanairs webbplats ([118]). v) Presentation av La Rochelle på hemsidan för de norska och portugisiska språkversionerna av Ryanairs webbplats ([119]). Ryanairs webbplats är dock i första hand utformad som en plattform för biljettförsäljning för flyglinjer som trafikeras av Ryanair, och endast i mycket sekundär bemärkelse ett verktyg för att marknadsföra de destinationer som trafikeras av Ryanair, däribland La Rochelle ([120]).

(459) Dessutom, vilket förklaras i punkt 81–114, inbegriper de avtal om marknadsföringstjänster som ingicks med Ryanair (avtalen A och B) Ryanairs åtagande att trafikera vissa flyglinjer, medan avtalen D, G, H, I, J och K om marknadsföringstjänster uttryckligen anger att de är fast förankrade i Ryanairs åtagande att trafikera vissa flyglinjer ([121]) som omfattas av underliggande avtal om flygplatstjänster. Dessa klausuler visar att avtalet om marknadsföringstjänster inte skulle ha ingåtts om inte Ryanair trafikerat de flyglinjer som avses i avtalet om flygplatstjänster. Denna slutsats ifrågasätts inte för avtalen C, E och F, som endast är ändringar av befintliga avtal och vars nya bestämmelser inte ger upphov till några tvivel om sambandet mellan Ryanairs trafik på de ovannämnda flyglinjerna och marknadsföringstjänsterna.

(460) Slutligen avgörs de belopp som betalas till Ryanair enligt vissa avtal om marknadsföringstjänster (avtalen A och B) av antalet rotationer som Ryanair utför. För att illustrera detta anges följande i artikel 3 i avtalet med Ryanair: Om Ryanair inte uppnår en årlig genomsnittlig beläggning på 60 % på minst 340 rotationer under varje kalenderår kommer betalningen att räknas om i förhållande till antalet transporterade passagerare ([122]). Det faktum att denna bestämmelse ingår visar att det huvudsakliga syftet med avtalet om marknadsföringstjänster i allmänhet inte är att främja La Rochelle och dess region, utan mer specifikt att hjälpa Ryanair att uppnå kvantifierade mål för att transportera passagerare till La Rochelle.

(461) Av ovanstående följer att de tjänster som tillhandahålls i dessa avtal om marknadsföringstjänster har ett nära samband med de flygtransporttjänster som erbjuds av Ryanair, som det hänvisas till i avtalen om marknadsföringstjänster och omfattas av motsvarande avtal om flygplatstjänster. I stället för att vara utformad i allmänna termer för att öka antalet fritids- och affärsresor till La Rochelle och dess region riktar sig marknadsföringstjänsterna specifikt till de personer som sannolikt kommer att använda Ryanairs transporttjänster som omfattas av avtalen om marknadsföringstjänster, vilket innebär att deras främsta mål är att marknadsföra dessa tjänster.

(462) Avtalen om marknadsföringstjänster går alltså inte att skilja från de avtal om flygplatstjänster som ingåtts tillsammans som och från de luftfartstjänster som täcks av dessa. De sakförhållanden som beskrivs ovan visar också på att det inte finns något som stöder det hypotetiska argumentet att avtalen om marknadsföringstjänster skulle ha ingåtts även utan de berörda flyglinjerna (och därmed de avtal om flygplatstjänster som gällde dem).

([117]) Avtalen av den 1 april 2006 och den 17 september 2009 som ingicks med AMS.

([118]) Avtalen av den 1 april 2006, den 17 september 2009 och den 25 februari 2010 som ingicks med AMS.

([119]) Ändringen av avtalet av den 25 februari 2010.

([120]) Den mycket begränsade del av Ryanairs webbplats för att främja turismen, tillsammans med det faktum att regionen La Rochelle bara är en av dussintals destinationer som omfattas av kommersiella marknadsföringsåtgärder på Ryanairs webbplats, gör presentationen av regionen La Rochelle på Ryanairs webbplats mycket mindre betydelsefull än flygbolagets försäljning av biljetter och tjänster som flygbolaget säljer.

([121]) I artikel 1 i avtalen om marknadsföringstjänster anges följande: Detta avtal är fast förankrat i Ryanairs åtagande att trafikera flyglinjer.

([122]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Om Ryanair inte uppnår en årlig genomsnittlig beläggning på 60 % på minst 340 rotationer under varje kalenderår kommer betalningen att räknas om i förhållande till antalet transporterade passagerare.

(463) Det bör också noteras att Frankrike självt har betonat sambandet mellan de betalningar som fastställs i avtalen om marknadsföringstjänster och de flyglinjer som trafikeras av flygbolagen: *Utbyggnaden av en flygplats beror helt på den ökade passagerarvolymen, och därför är det nödvändigt att genomföra reklamkampanjer som syftar till att öka medvetenheten om de flyglinjer som flygplatsen betjänar, regionens turistmål osv. Offentliggörandet av annonser på webbplatser med höga besökssiffror utgör därför en viktig tjänst som tillhandahålls alla växande regionala flygplatser. Detta behov har skapat, särskilt bland lågprisföretag, praxis som består i att erbjuda flygplatser marknadsförings- och reklamtjänster* ([123]) (understrykning tillagd av kommissionen). Det framgår tydligt av detta uttalande att de betalningar som föreskrivs i avtalen om marknadsföringstjänster var en viktig del i affärsförbindelsen mellan industri- och handelskammaren och flygbolagen för driften och utvecklingen av flyglinjerna. Av detta följer också att syftet med dessa betalningar inte bara var att främja besök i La Rochelle och den därtill hörande regionen i allmänhet, utan framför allt att särskilt marknadsföra de flyglinjer som drivs av flygbolag som trafikerar La Rochelle flygplats.

(464) Mot denna bakgrund kommer kommissionen att basera sin särskilda bedömning av de avtal som det hänvisas till i tabell 9 på underlag som bland annat avser huruvida följande var identiska eller liknade varandra: i) De datum då avtalen undertecknades. ii) Den eller de berörda geografiska flyglinjerna. iii) Den passagerarvolym som anges i dessa. iv) Korshänvisningar mellan marknadsförings- och passagerartransportverksamhet. v) Alla andra faktorer som uppenbart kopplar samman avtalen. Av denna bedömning kan det därmed framgå att vissa avtal om marknadsföringstjänster inte ingick i en gemensam transaktion med ett avtal om flygplatstjänster (och därför måste bedömas individuellt), medan andra avtal bör bedömas tillsammans, som en uppsättning.

— *Avtalen 1-A*

(465) Kommissionen påverkar att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning undertecknade ett avtal om flygplatstjänster (avtal 1) den 10 december 2003, dvs. några dagar efter det att avtalet om marknadsföringstjänster A undertecknades (den 1 december 2003). Avtal A om marknadsföringstjänster (från den 1 maj 2003 till den 31 december 2003) omfattades dessutom helt och hållet av tillämpningsperioden för avtal 1, dvs. den 1 maj 2003 till den 30 april 2006. Slutligen är de årliga trafikplikterna i båda avtalen och på de flyglinjer som trafikeras identiska. Kommissionen anser därför att dessa båda avtal utgör en enda transaktion och att de därför bör bedömas tillsammans.

— *Avtal B*

(466) Kommissionen konstaterar att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning undertecknade avtal B om marknadsföringstjänster den 3 juni 2004, dvs. nästan sex månader efter det att avtal 1 om flygplatstjänster undertecknades, trots att det i avtalet anges att detta avtal ingicks den 1 januari 2004 ([124]).

(467) Även om de två avtalen löper ut samma dag och omfattar liknande trafikplikter och flyglinjer, framhåller kommissionen att Frankrike inte har motiverat att undertecknandet av avtalet skjuts upp till den 3 juni 2004, trots att det har fastställts att det ingicks den 1 januari 2004. Kommissionen drar därför slutsatsen att avtal B bör bedömas separat.

— *Avtalen 2-3-C-D*

(468) Kommissionen påpekar att Ryanair undertecknade två avtal om flygplatstjänster (avtalen 2 och 3) den 1 maj 2006, dvs. bara en månad efter det att avtalen C och D om marknadsföringstjänster undertecknades (den 1 april 2006). Dessa fyra avtal omfattar också samma verksamhetsperiod, dvs. den 1 maj 2006–30 april 2009. Dessutom avser avtalen 2 och C å ena sidan och avtalen 3 och D å andra sidan, som undertecknades med en månads mellanrum, samma flygplatser (London-Stansted för avtalen 2 och C och Dublin för avtalen 3 och D) och omfattar identiska trafikplikter (95 000 passagerare för London-Stansted och 45 000 passagerare för Dublin). Avtalen om marknadsföringstjänster för dessa två flygplatser är dessutom identiska. Det enda undantaget är trafikplikten, de belopp som betalas för marknadsföringstjänsterna och vad dessa marknadsföringstjänster omfattar. Detsamma gäller avtalen om flygplatstjänster, som är identiska, med undantag för trafikplikten. Kommissionen anser därför att dessa fyra avtal utgör en enda transaktion och att de därför bör bedömas tillsammans.

([123]) Svar från Frankrike av den 13 april 2012, punkt 247.

([124]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Detta avtal ingås den 1 januari 2004.

(469) Kommissionen påpekar att en av de viktigaste indikatorerna är att samtliga fyra avtal undertecknades omkring samma tidpunkt (mindre än en månad från varandra), medan det efterföljande avtalet (avtal E) undertecknades mer än ett år senare. Kommissionen konstaterar dessutom att de två avtalen om flygplatstjänster och de två avtalen om marknadsföringstjänster undertecknades samma datum (den 1 april respektive den 1 maj 2006). Slutligen betonar kommissionen att en separat bedömning av avtalen 2 och C, å ena sidan, och 3 och D, å andra sidan, under alla omständigheter inte skulle påverka den slutsats som dragits om den fördel som beviljats (se tabell 18).

— *Avtal E*

(470) Den 1 juni 2007 undertecknade industri- och handelskammarens flygplatsavdelning avtal F, som gällde marknadsföringstjänster för Ryanairs irländska webbplats. Denna ändring av avtal D undertecknades därför mer än ett år efter själva avtalet D, och till skillnad från de andra avtal om marknadsföringstjänster som bedöms ovan inte undertecknades parallellt med ett avtal om flygplatstjänster. Nästa avtal som undertecknades mellan industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair/AMS är dessutom avtal F, som undertecknades nästan 4 månader efter avtal E och som inte rör Ryanairs irländska webbplats. Avtalen E och F avser också två separata flyglinjer (Dublin respektive London-Stansted). Kommissionen anser därför att avtal E bör bedömas separat.

— *Avtal F*

(471) Den 21 september 2007 undertecknade industri- och handelskammarens flygplatsavdelning avtal F, som gällde marknadsföringstjänster för Ryanairs webbplats för Förenade kungariket. Denna ändring av avtal C undertecknades därför mer än ett år efter själva avtalet C, och liksom avtal E undertecknades det inte parallellt med ett avtal om flygplatstjänster. Nästa avtal som undertecknades mellan industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair/AMS är dessutom avtal G, som undertecknades nästan 2 år efter avtal F. Kommissionen anser därför att avtal F bör bedömas separat.

— *Avtalen G-H-I-J*

(472) Kommissionen påpekar att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning den 17 september 2009 undertecknade fyra avtal om marknadsföringstjänster avseende de flyglinjer som Ryanair trafikerar från La Rochelle till London Stansted (avtal G), Bryssel Charleroi (avtal H och J) och Dublin (avtal I). Dessa fyra avtal omfattar samma verksamhetsperiod, dvs. 1 januari 2009–31 december 2011. Dessutom är innehållet i avtalen G, H och I om marknadsföringstjänster identiskt, och de enda undantagen är trafikplikten samt priset och volymen med avseende på marknadsföringstjänsterna. När det gäller avtal J är detta ett ändring av avtal H, vars enda syfte är att tillämpa en höjning – om än en liten sådan – av den avgift för marknadsföringstjänster som redan fastställts i avtal H, som undertecknades samma dag. Kommissionen anser därför att dessa fyra avtal utgör en enda transaktion och att de därför bör bedömas tillsammans.

(473) Avtal om flygplatstjänster 5 undertecknades den 13 januari 2010. Det sträcker sig mellan den 1 maj 2009 och den 30 april 2012. Kommissionen framhåller att detta avtal gäller flygplatserna i London Stansted, Bryssel Charleroi och Dublin (med möjlighet för Ryanair att trafikera en eller flera andra flyglinjer till La Rochelle), liksom uppsättningen avtal G-H-I-J. Kommissionen konstaterar dock att tillämpningsperioden för avtal 5 skiljer sig från tillämpningsperioden för G-H-I-J, och att det undertecknades nästan fem månader senare. Kommissionen konstaterar att avtal 5 i själva verket inte medför någon trafikplikt för Ryanair och inte omfattar några marknadsföringstjänster som betalas till Ryanair/AMS. I själva verket formaliserar den endast retroaktivt det enhetsbelopp för flygplatsavgifter som Ryanair var skyldigt att betala från och med den 1 maj 2009. Kommissionen anser därför att avtal 5 inte bör bedömas som om det ingick i uppsättningen avtal G-H-I-J.

— *Avtalen 6-K*

(474) Kommissionen påpekar att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning undertecknade ett avtal om flygplatstjänster (avtal 6) den 1 februari 2010, dvs. mindre än en månad före det att avtalet om marknadsföringstjänster K undertecknades (den 25 februari 2006). Avtal 6 avser de flygplatstjänster som ska tillhandahållas Ryanair för flyglinjerna till London Stansted (Förenade kungariket), Dublin (Irland), Brussels Charleroi (Belgien) och Oslo Rygge (Norge) för perioden 28 mars 2010–31 mars 2013. Det omfattar även trafikplikt för Ryanair. Avtal K reglerar de marknadsföringstjänster som skulle tillhandahållas på de irländska, norska, nederländska och brittiska versionerna av Ryanairs hemsida under perioden 28 mars 2010–31 mars 2013. Mot denna bakgrund anser kommissionen att avtal 6 och avtal K bör bedömas tillsammans.

(475) När det gäller avtal 5 påpekar kommissionen, även om det liksom avtal K undertecknades i början av 2010, att det omfattar en period som föregår avtal K. Avtal 5 omfattar inte heller några flyglinjer till Norge, medan avtal K reglerar de marknadsföringstjänster som ska tillhandahållas på den norska versionen av Ryanairs hemsida. När det gäller nästa avtal som undertecknades industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair/AMS (avtal L om marknadsföringstjänster) undertecknades detta nästan fyra månader efter avtal K och avser Corks flygplats, som inte omfattas av avtal 6 om flygplatstjänster. Kommissionen anser därför att avtal 5 och avtal L inte kan knytas till avtalen 6-K.

— *Avtal L*

(476) Den 23 juni 2010 undertecknade industri- och handelskammarens flygplatsavdelning avtal L, som gällde marknadsföringstjänster för Ryanairs irländska webbplats. Denna ändring av avtal K undertecknades därför nästan fyra månader efter avtal K självt och undertecknades inte tillsammans med ett avtal om flygplatstjänster. Nästa avtal som undertecknades mellan industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair/AMS (avtal 7) undertecknades nästan 7 månader efter avtal L och rör inte Ryanairs irländska webbplats. Kommissionen anser därför att avtal L bör bedömas separat.

— *Avtalen 7-M och avtal N*

(477) Kommissionen påpekar att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning undertecknade ett avtal om flygplatstjänster (avtal 7) den 28 januari 2011, dvs. bara två veckor före det att avtalen M och N om marknadsföringstjänster undertecknades (den 11 februari 2011). Dessa tre avtal omfattar inte exakt samma verksamhetsperiod: avtal 7, som inte anger något slutdatum, är ett ändring av avtal 5 med ett slutdatum som i princip motsvarar den 30 april 2012, medan avtalen M och N skulle löpa ut den 30 mars 2013. I avtal 7 anges dessutom ett trafikåtagande på 17 000 passagerare per år, medan avtalen M och N endast omfattar marknadsföringstjänster, utan något trafikåtagande.

(478) Kommissionen konstaterar att det gemensamma syftet med avtalen 7 och M är den nya flyglinje som Ryanair avser att öppna från La Rochelle till Porto (Portugal). Med tanke på att datumen och flyglinjen sammanföll anser kommissionen att det faktum att avtal M om marknadsföringstjänster är kortare än avtal 7 om flygplatstjänster inte påverkar den allmänna iakttagelsen att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair uttryckligen beslutade sig för att organisera den operativa, kommersiella och finansiella förvaltningen av den nya flyglinjen till Porto gemensamt via dessa två avtal, på samma sätt som för andra destinationer som Ryanair trafikerade från La Rochelle flygplats.

(479) När det gäller avtal N är den enda faktor som är gemensam med avtalen 7 och M det faktum att datumet för undertecknandet sammanföll, eftersom avtal N är ett ändring av avtal K som endast omfattar de marknadsföringstjänster som är kopplade till den flyglinje som trafikeras till Oslo Rygge (Norge) (men som undertecknades mer än ett år senare). Såsom anges ovan omfattar avtal N inte någon trafikplikt. Avtal N har därför inget samband med avtal M och avtal 7, och kan separeras från dessa.

(480) Kommissionen påpekar slutligen att det efterföljande avtalet om marknadsföringstjänster mellan de två parterna ingicks den 26 oktober 2012, långt efter det att avtalen 7, M och N undertecknades ([125]). Av dessa olika skäl anser kommissionen därför att avtalen 7 och M utgör en enda transaktion och att de måste bedömas tillsammans, medan avtal N bör bedömas separat.

— *Slutsats om metoden för samlad bedömning av de avtal som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning ingick med Ryanair/AMS*

(481) Av ovanstående följer att vart och ett av följande uppsättningar avtal bör behandlas som en enda åtgärd för att bedöma deras lönsamhet. En del avtal om marknadsföringstjänster utgjorde inte en enda transaktion med ett avtal om flygplatstjänster. Dessa avtal om marknadsföringstjänster kommer att bedömas med beaktande av de intäkter som genererats av det gällande avtalet om flygplatstjänster.

([125]) Under alla omständigheter, utanför den period som omfattas av detta beslut.

Tabell 14

Förteckning över avtal som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och Ryanair/AMS

Nr	Avtal	Datum för undertecknande	Period som avtalet avser
1	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	10.12.2003	1.5.2003–30.4.2006
A	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.12.2003	1.5.2003–31.12.2003
B	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.1.2004	1.1.2004–30.4.2006
C	Avtal 1 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Förenade kungariket)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
D	Avtal 2 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Irland)	1.4.2006	1.5.2006–30.4.2009
2	Avtal 1 om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Förenade kungariket)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
3	Avtal 2 om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Irland)	1.5.2006	1.5.2006–30.4.2009
4	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.2.2007	1.2.2007–30.4.2009
E	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	1.6.2007	1.6.2007–30.9.2007
F	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	21.9.2007	28.10.2007–29.3.2008
G	Avtal 1 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Förenade kungariket)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
H	Avtal 2 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
I	Avtal 3 om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Irland)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
J	Ändring av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Belgien)	17.9.2009	1.1.2009–31.12.2011
5	Avtal om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	13.1.2010	1.5.2009–30.4.2012
6	Ändring 1 av avtalet om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair	1.2.2010	1.2.2010–31.3.2013
K	Avtal om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	25.2.2010	31.3.2010–30.3.2013
L	Ändring 1 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS	23.6.2010	1.6.2010–1.9.2010
7	Ändring 2 av avtalet om flygplatstjänster mellan industri- och handelskammaren och Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011–30.4.2012
M	Ändring 2 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011–30.3.2013
N	Ändring 3 av avtalet om marknadsföringstjänster mellan industri- och handelskammaren och AMS (Norge)	11.2.2011	31.3.2011–30.3.2013

— *Avtal med Jet2*

(482) Som redan nämnts i skälen 117–120 undertecknade industri- och handelskammaren ett avtal med Jet2 den 4 juli 2008. Först och främst innehåller detta avtal bestämmelser om flygplatstjänster och föreskriver att betydande rabatter beviljas på flygplatsavgifterna. I avtalet föreskrivs också betalning av ett marknadsföringsbidrag som är kopplat till driften av flyglinjen La Rochelle–Leeds. Detta avtal måste därför betraktas som en enda åtgärd vars lönsamhet, precis som de avtal som industri- och handelskammaren ingick med Ryanair/AMS, kommer att granskas av kommissionen i avsnitt 7.1.1.3.

(2) Val av analysmetod mellan en jämförande analys och en analys av tillkommande lönsamhet

(483) Enligt 2014 års luftfartsriktlinjer, genom tillämpning av principen om en marknadsekonomisk investerare, kan förekomsten av stöd till ett flygbolag som använder en viss flygplats i princip uteslutas när det pris som tas ut för flygplatstjänsterna motsvarar marknadspriset (jämförande analys) eller när en förhandsanalys – dvs. en analys som baseras på den information som fanns tillgänglig när stödet beviljades och på den då förutsebara utvecklingen – kan visa att avtalet mellan flygplats och flygbolag kommer att leda till en vinstökning för flygplatsen ([126]) (analys av tillkommande lönsamhet).

(484) Det bör först och främst noteras att kommissionen, enligt rättspraxis, utan att begå ett fel, i detalj kan analysera den lämpligaste bedömningsmetoden för att tillämpa marknadsekonomitestet. Enligt rättspraxis kan kommissionen föredra en metod framför en annan om den anser att metoden är lämpligare ([127]). I synnerhet har det i rättspraxis erkänts att det inte finns någon hierarki mellan de två metoderna ([128]).

(485) När det gäller den första metoden (jämförande analys) hyser kommissionen allvarliga tvivel om huruvida det för närvarande är möjligt att fastställa ett lämpligt riktmärke för att fastställa ett verkligt marknadspris för tjänster som tillhandahålls av flygplatser. Kommissionen bedömer därför att en analys av tillkommande lönsamhet är det lämpligaste tillvägagångssättet för att bedöma avtal mellan flygplatser och enskilda flygbolag ([129]).

(486) När det gäller denna analys vill kommissionen påminna om att både Frankrike och de berörda tredje parterna uppmanades att inkomma med synpunkter på tillämpningen av 2014 års luftfartsriktlinjer på detta ärende när dessa luftfartsriktlinjer antogs.

(487) I detta sammanhang bör det påpekas att tillämpningen av marknadsekonomitestet genom användning av ett genomsnittspris som observerats på andra liknande marknader (jämförande analys) kan vara avgörande när det går att identifiera ett marknadspris eller härleda det från andra marknadsindikatorer med rimlig säkerhet. Denna metod är dock inte lika användbar när det gäller flygplatstjänster. Kostnads- och intäktsstrukturerna brukar variera kraftigt mellan olika flygplatser. Dessa kostnader och intäkter beror nämligen på flygplatsens utveckling, hur pass attraktivt dess upptagningsområde är, antalet flygbolag som trafikerar flygplatsen, kapaciteten i fråga om passagerartrafik, infrastrukturernas skick och regelverket, som kan variera mellan medlemsstaterna, samt på de underskott och skyldigheter som flygplatsen ådragit respektive åtagit sig tidigare ([130]).

(488) Liberaliseringen av luftfartsmarknaden gör det dessutom ännu mer komplicerat att göra en strikt jämförande analys. Precis som detta ärende visar behöver kommersiella förbindelser mellan flygplatser och flygbolag inte nödvändigtvis bygga på en offentlig prislista för enskilda tjänster. I realiteten förekommer mycket stor variation i dessa kommersiella förbindelser. De omfattar riskdelning i fråga om besöksfrekvens och det eventuella relaterade kommersiella och finansiella ansvaret, omfattande stimulansmekanismer (till exempel i form av rabatter knutna till antalet flyglinjer eller resenärer) och variationer i fördelningen av risker under avtalens löptid. Transaktionerna är alltså svåra att jämföra på grundval av ett pris per start och landning eller per passagerare.

([126]) Punkt 53 i 2014 års luftfartsriktlinjer.

([127]) Se tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-165/15, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan, punkt 143.

([128]) Se tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-165/15, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan, punkt 145.

([129]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkterna 59 och 61.

([130]) Se kommissionens beslut 2011/60/EU av den 27 januari 2010 om statligt stöd C 12/08 – Slovakien – Avtal mellan Bratislava flygplats och Ryanair, punkterna 88 och 89 (EUT L 27, 1.2.2011, s. 24.).

(489) Ryanair anser att marknadsekonomitestet kan tillämpas genom att utföra en jämförande analys, med vissa europeiska flygplatser som riktmärke. I detta avseende anser Ryanair att vissa europeiska flygplatser är utbytbara mot La Rochelle flygplats på grund av deras likheter och har tillhandahållit den undersökning av den 1 juni 2012 som sammanställts av Oxera ([131]), med en jämförelse mellan de flygplatsavgifter som Ryanair betalar vid La Rochelle flygplats och de flygplatsavgifter som betalas vid dessa flygplatser och som betraktas som jämförbara. Kommissionen drar slutsatsen att de avgifter som betalas av La Rochelle inte är betydligt lägre. Ryanair har också tillhandahållit en ändring av undersökningen av den 1 juni 2012 ([132]) för att ta hänsyn till de betalningar som Ryanair/AMS erhållit enligt avtalen om marknadsföringstjänster.

(490) En jämförande metod är dock i detta fall opraktisk. Precis som har visats i det föregående, är de transaktioner som ska analyseras en komplex samling som består av ett avtal om flygplatstjänster och ett avtal om marknadsföringstjänster (ibland förenade i ett enda juridiskt underlag). Dessa transaktioner innehåller flera ”priser”, närmare bestämt de olika flygplatsavgifterna, priset för marktjänsterna och priset för marknadsföringstjänsterna, varav några är beroende av antalet passagerare medan andra är kopplade till antalet flygplansrörelser och ytterligare andra är schablonmässiga. Var och en av dessa transaktioner leder således till en komplex struktur av betalningsflöden mellan flygplatsförvaltaren och flygbolaget och dessa dotterbolag som består av intäkter från flygplatsavgifter, intäkter i samband med marktjänster och intäkter i samband med marknadsföringstjänster.

(491) Den analys som utfördes av Oxera och som lades fram av Ryanair den 10 april 2015 (ändring av studien av den 1 juni 2012) visar att det är mycket svårt att göra en lämplig jämförelse mellan flygplatsavgifter och marknadsföringsstöd till Ryanair vid de olika flygplatserna.

(492) För det första anges i Oxeras undersökning att ”det inte är möjligt att identifiera jämförbara flygplatser som används av Ryanair och som är likartade när det gäller alla tänkbara egenskaper och som också sannolikt kommer att agera som en marknadsekonomisk aktör. Den metod som använts var därför att identifiera en rad jämförelseflygplatser som liknar La Rochelle flygplats på grundval av en rad olika egenskaper”. ([133]) I det aktuella fallet konstaterar kommissionen att urvalskriterierna för de fem flygplatser ([134]) som beaktas vart och ett omfattar ett av de sju kriterier som anges i punkt 60 i 2014 års luftfartsriktlinjer, men att jämförelserna ändå liknar La Rochelle flygplats endast i förhållande till ett eller två av de sju kriterierna. Dessutom erbjuder bara flygplatserna i Grenoble (GNB) och Maastricht (MST) ett riktmärke som är specifikt för driften av La Rochelle flygplats, nämligen antalet passagerare och volymen med avseende på Ryanairs verksamheter vid dessa flygplatser. De övriga granskade flygplatserna valdes ut på grundval av kriterier (t.ex. ägandesystemet, förekomsten av offentlig finansiering eller regionens BNP, eller andelen lågprisbolag) som, med tanke på att deras koppling till mätningen av kostnaderna och intäkterna för varje flygplats är för avlägsen, är otillräckliga i sig för att ligga till grund för nivån på flygplatsavgifterna och för de marknadsföringstjänster som används vid riktmärkningen. Kommissionen ifrågasätter därför representativiteten hos det valda urvalet av jämförelseflygplatser.

— För det andra visar Oxeras siffror att de nettoavgifter som Ryanair betalar på de olika flygplatser som valts ut för jämförelsen skiljer sig åt i hög grad. I sin undersökning beräknade Oxera nivån på de flygplatsavgifter som Ryanair betalade till dessa fem flygplatser efter avdrag för alla marknadsföringsavgifter som betalades till AMS och Ryanair (vilket innebär att man i undersökningen jämför de flygplatsavgifter som Ryanair betalade efter avdrag för marknadsföringsintäkterna). Dessa siffror visar dock på stora skillnader mellan jämförelserna.

— Genomsnittliga nettoavgifter per rotation. De genomsnittliga nettoavgifter per rotation som Ryanair betalar till La Rochelle uppgår till [100; 150] % av de nettoavgifter som Ryanair betalar vid de fem flygplatser som används vid jämförelsen. Skillnaden mellan värdena visar dock att det inte finns någon homogen grupp av jämförbara flygplatser. De genomsnittliga nettoavgifter som Ryanair betalar till La Rochelle varierar därför beroende på året mellan [–50; 0 % och [150; 200] % av de genomsnittliga nettoavgifter som Ryanair betalar vid flygplatser som

([131]) Oxeras undersökning av den 8 oktober 2012*Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport*.

([132]) Ändring den 10 april 2015 till Oxeras undersökning av den 1 juni 2012, *Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport*.

([133]) Fri översättning av originaltexten på engelska: ”Det är inte möjligt att identifiera jämförbara flygplatser som används av Ryanair och som liknar LRH (La Rochelle flygplats) när det gäller alla tänkbara egenskaper och som också sannolikt kommer att uppträda som flygplatser som är marknadsekonomiska aktörer gör. Den metod som använts var därför att identifiera en rad jämförelseflygplatser som liknar LRH (La Rochelle flygplats) på grundval av en rad olika egenskaper.” Oxeras analys av den 10 april 2015, s. 3.

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

granskats av Oxera. Denna spridning visar tydligt att det använda stickprovet inte är homogent och representativt. På samma sätt är de nettoavgifter som Ryanair betalar mycket varierande och kan tredubblas inom loppet av ett år, vilket är ytterligare ett bevis på att det varken är möjligt eller lämpligt att göra en jämförelse mellan nettoavgifterna.

— Genomsnittliga nettoavgifter per passagerare. Liksom när det gäller nettoavgifterna per rotation visar skillnaden i värden att Oxeras urval av flygplatser inte gör det möjligt att göra en stabil eller rimlig jämförelse. Den genomsnittliga nettoavgift som Ryanair betalar till La Rochelle varierar därför beroende på året mellan [–50; 0 % och [150; 200] % av de genomsnittliga nettoavgifter som Ryanair betalar vid flygplatser som valts ut av Oxera, och nettoavgifterna per passagerare som betalas av Ryanair vid en viss flygplats kan variera upp till tre gånger beroende på år.

(493) Det är uppenbart att varken Ryanair eller Oxera har försökt fastställa ett marknadspris som för ett urval av flygplatser som är jämförbara med La Rochelle motsvarar nettopriset på flygplatsavgifter (flygplatsavgifter minus marknadsföringsstöd). Om en sådan jämförelse skulle göra det möjligt att fastställa ett marknadspris skulle Ryanairs erfarenhet av flera europeiska flygplatser säkert ha gjort det möjligt att fastställa detta.

(494) Även om det ändå skulle gå att använda en giltig jämförande analys för att fastställa huruvida de berörda priserna på de olika transaktioner som omfattas av denna granskning är lika stora som eller högre än de marknadspriser som har fastställts genom urvalet av jämförelsetransaktioner, skulle kommissionen med utgångspunkt i detta inte kunna konstatera att transaktionerna följde marknadspriserna om det visar sig att flygplatsförvaltaren när transaktionerna gjordes kunde förvänta sig att de eventuellt skulle leda till merkostnader som var högre än de ökade intäkterna. En marknadsekonomisk aktör har i själva verket inget intresse av att erbjuda varor eller tjänster till marknadspris när ett sådant beteende leder till ökad förlust ([135]).

(495) Därför anser kommissionen att den metod som förordas generellt i 2014 års luftfartsriktlinjer för luftfartssektorn för marknadsekonomitestet på förbindelser mellan flygplatser och flygbolag, det vill säga en analys av den extra (eller tillkommande) lönsamheten, ska tillämpas i detta fall. Denna metod är motiverad eftersom en flygplatsförvaltare kan ha ett objektivt intresse av att göra en transaktion med ett flygbolag när förvaltaren rimligen kan förvänta sig att denna transaktion kommer att öka lönsamheten (eller minska förlusterna) jämfört med en kontrafaktisk situation där transaktionen inte genomförs ([136]), och detta oberoende av alla jämförelser med de villkor som andra flygbolag erbjuds eller med de villkor som andra flygplatsförvaltare erbjuder.

(3) De potentiella fördelar som en marknadsekonomisk aktör skulle ha kunnat ta hänsyn till vid undertecknandet av avtalen om marknadsföringstjänster med flygbolag

(496) Av ovanstående framgår att för att kunna tillämpa marknadsekonomitestet måste industri- och handelskammarens agerande bedömas i förhållande till hur en hypotetisk marknadsekonomisk aktör som driver La Rochelle flygplats i dess ställe skulle agera. De aktuella avtalen om marknadsföringstjänster måste bedömas tillsammans med motsvarande avtal om flygplatstjänster, där de utgör en enda transaktion (se skäl 464 för bedömningskriterierna) ([137]). Trots att vissa avtal om marknadsföringstjänster inte ingick i en enda transaktion med ett avtal om flygplatstjänster, kommer de dessutom ändå att bedömas genom att ta hänsyn till de intäkter som genererades av det gällande avtalet om flygplatstjänster, i syfte att mäta lönsamheten hos avtalen om marknadsföringstjänster i fråga, vilket anges i skäl 481.

(497) Vid analysen av de transaktioner som anges i tabell 14 bör det fastställas vilka fördelar den tänkta marknadsekonomiska aktören, som vägleds av lönsamhetsutsikter, kan förvänta sig av marknadsföringstjänsterna. I detta avseende bör dessa tjänsters allmänna spridningseffekter för turismen och den ekonomiska verksamheten i regionen inte beaktas i sig. Det är bara dessa tjänsters inverkan på flygplatsens lönsamhet som räknas, eftersom det bara är dem som den tänkta marknadsekonomiska aktören i den här analysen skulle ta hänsyn till ([138]).

([135]) Se tribunalens dom av den 13 december 2018, Ryanair DAC/kommissionen, T-165/15, som det hänvisas till i fotnot 53 ovan, punkterna 176–178.

([136]) Det vill säga om den förväntade tillkommande lönsamheten för transaktionen är positiv.

([137]) Ett visst avtal om marknadsföringstjänster ska analyseras tillsammans med motsvarande avtal om flygplatstjänster, som om de utgjorde en enda transaktion. Dock finns det lika många separata transaktioner som ”par” avtal om marknadsföringstjänster och avtal om flygplatstjänster.

([138]) Kommissionens meddelande om begreppet statligt stöd, i fotnot 71, punkt 77.

(498) Även om marknadsföringstjänsternas konsekvenser inte har bevisats är det inte otänkbart att de kan öka passagerartrafiken något på de flyglinjer som omfattas av avtalen om marknadsföringstjänster och motsvarande avtal om flygplatstjänster, eftersom de är utformade för att främja dessa flyglinjer. Ryanair har dock uppgett att förekomsten av ett avtal om marknadsföringstjänster endast hade en mycket liten inverkan på beläggningen hos företagets flygplan, eftersom åtgärderna för att hantera avkastningen (anpassning av priserna till efterfrågan) anpassades för att uppnå målen om beläggning ([139]). Avtalen om marknadsföringstjänsters inverkan på ökningen av antalet passagerare har därför inte bekräftats av Ryanair. Det förefaller därför som om de huvudsakliga konsekvenserna av avtalen om marknadsföringstjänster är att uppmuntra Ryanair att flyga till La Rochelle flygplats.

(499) Det behöver fastställas om en tänkt marknadsekonomisk aktör som förvaltar La Rochelle flygplats i industri- och handelskammarens ställe rimligen hade kunnat förutse och kvantifiera andra vinster än dem som följer av den positiva inverkan på starten av, upprätthållandet av och utnyttjandet av de flyglinjer som avses i avtalet om marknadsföringstjänster under driftperioden för dessa flyglinjer, enligt vad som föreskrivs i avtalet om marknadsföringstjänster eller i avtalet om flygplatstjänster.

(500) Ryanair underbyggde denna hypotes i sin undersökning av den 17 januari 2014. Undersökningen bygger på tanken att de marknadsföringstjänster som köps in av en flygplatsförvaltare som industri- och handelskammaren stärker flygplatsens varumärke och därför på ett varaktigt sätt ökar antalet passagerare som använder flygplatsen utöver de flyglinjer som omfattas i avtalet om marknadsföringstjänster och avtalet om flygplatstjänster under den period då de flyglinjer som omfattas av dessa avtal utnyttjas. Av undersökningen framgår framför allt att marknadsföringstjänsterna enligt Ryanair ger varaktiga positiva effekter för antalet besök vid flygplatsen, även efter det att avtalet om marknadsföringstjänster har löpt ut.

(501) I detta sammanhang bör det påpekas att inga uppgifter i ärendet tyder på att industri- och handelskammaren räknade med eller kvantifierade eventuella positiva effekter av avtalen om marknadsföringstjänster utöver de flyglinjer som omfattades av avtalen eller, ur tidsynpunkt, utöver den föreskrivna driftperioden för de berörda flyglinjerna, när de avtal om marknadsföringstjänster som omfattas av det formella granskningsförfarandet ingicks. Dessutom har varken Frankrike eller industri- och handelskammaren föreslagit någon metod för att uppskatta det eventuella värde som en tänkt marknadsekonomisk aktör som förvaltar La Rochelle flygplats i industri- och handelskammarens ställe skulle ha tillskrivit dessa effekter vid bedömningen av det lämpliga i att ingå avtal om marknadsföringstjänster och avtal om flygplatstjänster. De marknadsföringstjänster som köptes från Ryanair/AMS riktade sig i första hand till personer som sannolikt skulle använda de flyglinjer som avses i avtalen om marknadsföringstjänster.

(502) Denna slutsats, som fastställts för de avtal som ingåtts med Ryanair och AMS, gäller även avtalet om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster med Jet2, av samma skäl.

(503) När det gäller effekternas varaktighet verkar den för övrigt också mycket osäker. Det är tänkbart att marknadsföringen av La Rochelle och regionen på Ryanairs webbplats har kunnat locka personer som besöker webbplatsen att köpa biljetter till Ryanairs flygningar till La Rochelle när de har sett denna reklam, eller kort därefter. Däremot är det inte särskilt sannolikt att minnet av denna reklam som visats vid besök på Ryanairs webbplats har dröjt sig kvar och påverkat deras köp av flygbiljetter under längre tid än några veckor. En reklamkampanj kan få långvarig effekt när marknadsföringsinsatserna genomförs med hjälp av en eller flera reklamkanaler som konsumenterna ofta är exponerade för under en viss period. En reklamkampanj som till exempel inbegriper reguljära tv- och radiokanaler, populära webbplatser och/eller olika reklamaffischer som visas utanför eller inne i offentliga lokaler kan ha en varaktig effekt om konsumenterna regelbundet kommer i kontakt med dessa medier. Däremot är det inte särskilt sannolikt att en marknadsföringsinsats som är begränsad till vissa sidor enbart på Ryanairs webbplats kan få någon effekt som varar särskilt mycket längre än själva marknadsföringsinsatsen. I själva verket är det mycket sannolikt att de flesta inte besöker Ryanairs webbplats tillräckligt ofta för att de ska få ett varaktigt minne av reklamen för en viss region på webbplatsen.

(504) Frankrike och industri- och handelskammaren har inte lämnat några uppgifter under det formella granskningsförfarandet som motsäger detta. Denna uppfattning stärks också betydligt av två faktorer:

([139]) Skrivelserna av den 15.12.2009, 13.6.2014 och 29.3.2019 i synnerhet.

(505) För det första har en del av de marknadsföringsinsatser som avses i de avtal som ingicks med Ryanair/AMS i första hand samband med hemsidan på Ryanairs webbplats. Dessa tjänster bestod helt enkelt av en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammaren för ofta begränsade eller mycket korta tidsperioder:

— Ingen visningsperiod för de länkar som avses i avtalen A och B.

— Visning av den sponsrade länken under 56 dagar per år under tre års tid enligt avtal C.

— Visning av den sponsrade länken under 212 dagar per år i tre år enligt avtal D, men för 2007 förkortades visningsperioden till 45 dagar enligt avtal E om ändring av avtal D.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs brittiska webbplats under 22 dagar per år under tre års tid enligt avtal G.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs nederländska/belgiska webbplats under 95 dagar under det första året och 160 dagar under det andra och tredje året enligt avtal H.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs irländska webbplats under 200 dagar per år under tre års tid enligt avtal I.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs belgiska webbplats under tio dagar per år under tre års tid enligt avtal J.

— Visning av den sponsrade länken under 90 dagar på Ryanairs irländska, norska och nederländska webbplats och under 50 dagar per år på dess brittiska webbplats under tre års tid enligt avtal K.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs irländska webbplats under 70 dagar enligt avtal L.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs portugisiska webbplats under 365 dagar enligt avtal M under en period på 2 år.

— Visning av den sponsrade länken på Ryanairs norska webbplats under sex veckor (ungefär 42 dagar) under det första året och fyra veckor (ungefär 24 dagar) under det andra och tredje året enligt avtal N.

(506) Både karaktären hos dessa marknadsföringsverksamheter (visning av en enda länk med ett begränsat reklamvärde), deras korta livslängd och den oregelbundenhet som den visades med under den aktuella perioden (eftersom endast Porto-flyglinjen marknadsfördes kontinuerligt under två år) skulle ha avsevärt begränsat effekten av dessa verksamheter när de väl hade löpt ut, särskilt eftersom de var begränsade till Ryanairs webbplats och inte visades i några andra medier. Med andra ord är det inte troligt att dessa marknadsföringsinsatser med sin reklam hade kunnat göra ett bestående intryck och skapat ett varaktigt intresse för La Rochelle och dess region hos de personer som de riktade sig till.

(507) För det andra gällde de övriga marknadsföringsaktiviteterna i avtalen med Ryanair/AMS endast de sidor på Ryanairs webbplats som rörde destinationen La Rochelle. Som en allmän regel vänder sig denna sista typ av reklamverksamhet endast mot en publik som per definition är begränsad, och som inte exponeras återkommande för reklamen. När det gäller La Rochelles destinationssida på Ryanairs webbplats är det dessutom mindre sannolikt att den besöks oftare än webbplatsens hemsida, eftersom den avser en specifik Ryanair-destination och inte flygbolagets samtliga verksamheter. Med tanke på att det inte är särskilt sannolikt att La Rochelles destinationssida på Ryanairs webbplats kommer att besökas ofta är det osannolikt att de marknadsföringsåtgärder som visas på den sidan kommer att skapa ett bestående minne av vad som lockar i La Rochelle och den därtill hörande regionen hos de personer som har tillgång till den. Dessutom är det mycket sannolikt att en besökare, för det mesta, kommer att besöka sidan om La Rochelle på Ryanairs webbplats eftersom att han eller hon har ett potentiellt intresse av denna destination eller av Ryanairs förbindelser till destinationen. Det är därför osannolikt att reklamen på denna sida kommer att skapa nytt intresse för denna destination bland personer som inte är medvetna om eller inte har något intresse av denna destination.

(508) Här bör det påpekas att de marknadsföringsavtal som Ryanair har lämnat in och som har ingåtts mellan privata företag som inte är verksamma vid flygplatser (bilhyra, lokala turistupplevelser) och AMS får sitt marknadsföringsvärde av möjligheten att sälja turistprodukter eller turisttjänster till passagerare som kommer att resa med Ryanair. Med potentiella resenärer avses möjliga passagerare till en flygplats för en tydligt definierad destination efter sitt besök på Ryanairs webbplats (köp av biljetter, sökning efter tillgängliga flyg osv.), och är alltså målgruppen för marknadsföringsbudskap som ska locka dem att köpa en produkt eller tjänst vid destinationsflygplatsen. Värdet på Ryanairs marknadsföringstjänster är alltså baserat på förmågan att rikta in sig på kunder till Ryanair som redan har valt sin destinationsflygplats eller vars besök på Ryanairs webbplats visar att de är benägna att välja en viss destinationsflygplats, för att locka dem att köpa en turisttjänst vid slutdestinationen. Kommissionen utesluter inte

att den marknadsföring som AMS erbjuder på Ryanairs webbplats har ett värde för vissa tredjepartsföretag som vill sälja tjänster eller varor till Ryanairs kunder, t.ex. ett biluthyrningsföretag eller ett lokalt vandringsföretag. Så är dock inte fallet för en flygplatsförvaltare som vill åstadkomma en varaktig ökning av antalet passagerare som använder flygplatsen. Såsom förklaras i skäl 501 är det mycket sannolikt att personer som konsulterar sidan för La Rochelle på Ryanairs webbplats redan har ett potentiellt intresse av den destinationen eller av Ryanairs tjänster. För industri- och handelskammaren är därmed inverkan av de marknadsföringsverksamheter som utförs på de sidor på Ryanairs webbplats som omfattar destinationen La Rochelle, när det gäller att locka till sig passagerare, mycket låg eller rent av obefintlig.

(509) Även om marknadsföringstjänsterna har kunnat stimulera antalet resenärer på de flyglinjer som omfattas av avtalet om marknadsföringstjänster under den period då tjänsterna tillhandahölls, är det sannolikt att denna effekt har varit obefintlig eller försumbar efter den perioden eller på andra flyglinjer.

(510) Av Ryanairs undersökningar den 17 och 31 januari 2014 framgår för övrigt att de fördelar med avtalet om marknadsföringstjänster som går utöver de flyglinjer som omfattas av dessa avtal eller utöver driftperioden för dessa flyglinjer, enligt vad som anges i avtalen om marknadsföringstjänster och flygplatstjänster, är ytterst osäkra och inte går att kvantifiera med någon grad av tillförlitlighet som en marknadsekonomisk aktör skulle anse vara tillfredsställande.

(511) Enligt Ryanairs undersökning av den 17 januari 2014 är till exempel den framtida tillkommande lönsamheten efter det att avtalet om flygplatstjänster har löpt ut osäker till sin natur ([140]). För övrigt föreslås i undersökningen två metoder för att i förväg utvärdera de positiva effekterna av avtalen om marknadsföring: en kassaflödesmetod och en kapitaliseringsmetod.

(512) Den kassaflödesbaserade metoden innebär att man bedömer fördelarna med avtalen om marknadsföringstjänster och avtalen om flygplatstjänster i form av framtida intäkter för flygplatsförvaltaren till följd av marknadsföringstjänsterna och avtalet om flygplatstjänster, med avdrag för motsvarande kostnader. Den strategi som utgår från kapitalisering består av att betrakta den förbättring av flygplatsens varumärke som marknadsföringstjänsterna ger upphov till som en immateriell tillgång som erhållits till det pris som föreskrivs i avtalet om marknadsföringstjänster.

(513) I undersökningen avslöjas emellertid vidden av de svårigheter som den strategi som utgår från kapitalisering ger upphov till, exempelvis med hänvisning till bristen på trovärdighet i fråga om de resultat som en sådan metod kan ge, varför den strategi som utgår från flödet av likvida medel förordas. I undersökningen anges bland annat följande: ”Kapitaliseringsmetoden skulle endast ta hänsyn till den andel av marknadsföringsutgifterna som kan hänföras till en flygplats immateriella tillgångar. Det kan dock vara svårt att fastställa den andel av marknadsföringskostnaderna som är inriktad på att generera förväntade framtida intäkter för flygplatsen (dvs. en investering i flygplatsens immateriella tillgångar) jämfört med att generera löpande intäkter för flygplatsen”. ([141]) Studien understryker också att ”för att tillämpa den kapitaliseringsbaserade metoden är det nödvändigt att uppskatta längden av den genomsnittliga tid som en flygplats skulle kunna hålla kvar en kund som ett resultat av AMS marknadsföringskampanj. I praktiken skulle det vara mycket svårt att uppskatta den genomsnittliga kvarhållningstiden för kunder efter en AMS-ledd kampanj på grund av otillräckliga uppgifter ([142]).

(514) I Ryanairs undersökning av den 31 januari 2014 föreslogs en praktisk tillämpning av kassaflödesmetoden. Enligt denna metod ska ett slutvärde beräknas för dagen då avtalen om marknadsföringstjänster löper ut för de fördelar med avtalen om marknadsföringstjänster och avtalen om flygplatstjänster som uppstår efter det att avtalet om marknadsföringstjänster löper ut. Detta slutvärde baseras på den förväntade tillkommande lönsamheten av avtalen om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster för det sista året för tillämpningen av avtalet om flygplatstjänster.

([140]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Framtida tillkommande lönsamhet efter det att avtalet om flygplatstjänster löpt ut är i sig osäkra.

([141]) Fri översättning av originaltexten på engelska: ”Kapitaliseringsmetoden skulle endast ta hänsyn till den andel av marknadsföringsutgifterna som kan hänföras till en flygplats immateriella tillgångar. Det kan dock vara svårt att fastställa den andel av marknadsföringskostnaderna som är inriktad på att generera förväntade framtida intäkter för flygplatsen (dvs. en investering i flygplatsens immateriella tillgångar) jämfört med att generera löpande intäkter för flygplatsen.”

([142]) Fri översättning av originaltexten på engelska: ”För att tillämpa den kapitaliseringsbaserade metoden är det nödvändigt att uppskatta den genomsnittliga tid en flygplats skulle kunna hålla kvar en kund som ett resultat av AMS marknadsföringskampanj. I praktiken skulle det vara mycket svårt att uppskatta den genomsnittliga kvarhållningstiden för kunder efter en AMS-ledd kampanj på grund av otillräckliga uppgifter.”

Metoden utgår från den förväntade tillkommande lönsamheten för det sista året för tillämpningen av avtalet om flygplatstjänster och projicera det på framtiden med en lika lång livslängd som giltighetstiden för avtalet om flygplatstjänster, justerat efter tillväxttakten för luftfartsmarknaden i Europa och en sannolikhetsfaktor som antas återspegla förmågan hos avtalet om flygplatstjänster och avtalet om marknadsföringstjänster att bidra till flygplatsens vinster efter det att avtalen har löpt ut. Denna förmåga att ge varaktiga vinster är enligt undersökningen av den 31 januari 2014 resultatet av en rad faktorer, däribland ökad ryktbarhet och ett starkare varumärke, samt externa nätverkseffekter och återkommande passagerare ([143]), utan att några närmare upplysningar lämnas om detta. Dessutom tar denna metod hänsyn till en diskonteringstakt som återspeglar kapitalkostnaden.

(515) Vad beträffar sannolikhetsfaktorn föreslås i undersökningen en nivå på 30 %, vilket anses vara rationellt. Denna mycket teoretiska undersökning innehåller dock inga seriösa belägg för detta, vare sig kvantitativa eller kvalitativa. Den utgår inte från några fakta rörande Ryanairs verksamhet, lufttransportmarknaderna eller flygplatstjänster som motiverar denna faktor på 30 %. Den visar ingen koppling mellan denna sats och de faktorer som nämns mycket kortfattat (allmän kännedom, starkt varumärke, externaliteter för nätverket och återkommande passagerare) och som antas leda till att vinsterna med avtalen om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster fortsätter efter det att avtalen löpt ut. Slutligen hänvisar den inte alls till det specifika innehållet i de marknadsföringstjänster som anges i de olika avtalen med AMS för att bedöma i vilken utsträckning dessa tjänster kan påverka de ovannämnda faktorerna.

(516) Inte heller visar den att det med någon form av sannolikhet går att säga att de vinster som ett avtal om marknadsföringstjänster och ett avtal om flygplatstjänster har genererat för flygplatsförvaltaren under avtalens sista tillämpningsår kommer att fortsätta att genereras när avtalen har löpt ut. Framför allt styrks inte hur tillväxttakten för luftfartsmarknaden i Europa är relevant för värderingen av effekterna av ett avtal om flygplatstjänster och ett avtal om marknadsföringstjänster för en viss flygplats.

(517) Ett slutvärde som beräknas enligt den metod som Ryanair föreslår skulle alltså med stor sannolikhet inte beaktas av en omdömesgill marknadsekonomisk aktör som bedömde intresset för att ingå ett avtal.

(518) Undersökningen av den 31 januari 2014 visar därför att både kassaflödesmetoden och kapitaliseringsmetoden skulle leda till mycket osäkra och otillförlitliga resultat.

(519) Varken Frankrike eller någon av de berörda tredje parterna har för övrigt lämnat några uppgifter som kan visa att den metod som Ryanair föreslår i denna undersökning, eller någon annan metod för att i någon kvantifierad form ta hänsyn till de vinster som kvarstå efter det att avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster löpt faktiskt tillämpas av flygplatsförvaltare som är jämförbara med den aktör som driver La Rochelle flygplats. Frankrike har inte heller lämnat några kommentarer om undersökningarna av den 17 och den 31 januari 2014 och har alltså inte godkänt slutsatserna i dem.

(520) Marknadsföringstjänsterna är som tidigare påpekas dessutom tydligt inriktade på personer som sannolikt kommer att använda de flyglinjer som omfattas av avtalen om marknadsföringstjänster. Om driften av dessa flyglinjer inte förlängs efter utgången av avtalet om flygplatstjänster är det osannolikt att marknadsföringstjänsterna kan fortsätta att få positiva effekter för passagerartrafiken vid flygplatsen efter avtalets utgång. Det är mycket svårt för en flygplatsförvaltare att bedöma hur sannolikt det är att ett flygbolag kommer att fortsätta att trafikera en flyglinje efter den period för vilken bolaget har åtagit sig att trafikera flyglinjen enligt avtalet om flygplatstjänster. I synnerhet lågprisflygbolag har visat att de har en mycket dynamisk hantering när det gäller att starta upp och stänga flyglinjer. Enligt en rapport från Oxera som tagits fram åt ACI Europé stängdes mellan 15 % och 20 % av de flyglinjer som trafikeras av europeiska flygplatser med färre än 5 miljoner passagerare under 2011 ([144]). När en sådan transaktion som dem som avses i det formella granskningsförfarandet avslutas skulle en rationell marknadsekonomisk aktör alltså inte kunna räkna med att flygbolaget skulle vilja fortsätta trafikera flyglinjen efter det att avtalet har löpt ut.

([143]) Fri översättning av originaltexten på engelska: Inklusive en mer framträdande plats och ett starkare varumärke, vid sidan av externa nätverkseffekter och återkommande passagerare.

([144]) Undersökning av den 15 september 2017, utförd av Oxera, om den fortsatta utvecklingen av flygplatskonkurrensen i Europa, figur 4.8, s. 41. https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.

(521) Dessutom bör det påpekas att ett slutvärde som beräknas enligt den metod som föreslås av Ryanair i undersökningen av den 31 januari 2014 endast kan bli positivt (och alltså få en positiv effekt på den preliminära avkastningen på avtalet om flygplatstjänster och avtalet om marknadsföringstjänster) när den förväntade tillkommande lönsamheten av dessa kontrakt vid det sista tillämpningsåret för avtalet om flygplatstjänster är positiv. Metoden går ut på att skilja ut den förväntade tillkommande lönsamheten vid det sista tillämpningsåret för avtalet om flygplatstjänster och att göra en prognos utifrån den, baserat på två faktorer. Den första faktorn motsvarar den totala tillväxten på den europeiska luftfartsmarknaden och återspeglar den väntade trafikökningen. Den andra faktorn är en faktor på 30 % som på ett schematiskt sätt representerar sannolikheten för att utgående avtal ska uppmuntra ingåendet av liknande avtal i framtiden, så att liknande finansiella flöden uppstår. Därigenom kommer även slutvärdet att vara negativt om den förväntade framtida tillkommande lönsamheten under det sista tillämpningsåret för avtalet om flygplatstjänster är negativ (eller högst noll), vilket speglar det faktum att ingåendet av avtal som liknar dem som just löpt ut, i likhet med dessa, sänker flygplatsens lönsamhet för varje år.

(522) I Ryanairs undersökning av den 31 januari 2014 berörs detta hypotetiska scenario ytligt, då man begränsar sig till att ange följande, utan vare sig synpunkter eller motiveringar, i en fotnot: […] inget slutvärde kan beräknas om den tillkommande lönsamheten minus AMS betalningar är negativ under den ifrågavarande periodens sista år ([145]). I enlighet med vad som kommer att visas i skälen 580–642 nedan leder emellertid alla de avtal som berörs av detta ärende till preliminära tillkommande flöden som är negativa varje år, och inte bara totalt, i fråga om nettonuvärde. Detta innebär att för dessa avtal skulle ett ”slutvärde” som beräknats med den metod som föreslagits av Ryanair vara noll eller till och med negativt. Om man tar hänsyn till ett sådant slutvärde skulle man därför inte ifrågasätta slutsatsen att de olika avtalen medför en ekonomisk fördel.

(523) Slutligen, i en tredje undersökning av den 26 september 2014, upprepade Ryanair att avtalen om flygplatstjänster och avtalen om marknadsföringstjänster genererar tillkommande lönsamhet under den tid då de är i kraft och ett slutvärde efter det att de löpt ut. Enligt Ryanair ökar undertecknandet av ett första avtal med Ryanair möjligheten att ett nytt avtal ingås när det löper ut, med Ryanair eller andra flygbolag. Slutvärdet för avtalen om marknadsföringstjänster ligger dessutom i en ökning av trafiken till flygplatsen efter det att avtalet löpt ut, till följd av dess förbättrade anseende. Ryanair föreslår visserligen en metod för att testa dess hypoteser empiriskt, men kan inte genomföra den eftersom den inte har de nödvändiga uppgifterna. Slutligen tar man i rapporten inte hänsyn till eventuella externa nätverkseffekter i sin analys.

(524) Av ovanstående framgår att den enda fördel som en rationell investerare i en marknadsekonomi skulle förvänta sig av ett avtal om marknadsföringstjänster och skulle kvantifiera när den fattar beslut om huruvida ett sådant avtal ska ingås, tillsammans med ett avtal om flygplatstjänster, skulle vara av två slag: i) Å ena sidan utsikterna att flygbolag vill trafikera La Rochelle flygplats i enlighet med de avtal om flygplatstjänster som flygbolagen motiverades att ingå till följd av avtalen om marknadsföringstjänster, och ii) å andra sidan en potentiell marginell positiv effekt av marknadsföringstjänsterna på antalet passagerare som använder de flyglinjer som omfattas av avtalen i fråga (viss stimulans av trafiken på de flyglinjer som omfattas av avtalen om marknadsföringstjänster och motsvarande avtal om flygplatstjänster). Övriga eventuella fördelar skulle anses vara alltför osäkra för att beaktas i kvantifierbara termer och inget tyder på att industri- och handelskammaren har tagit hänsyn till dem.

(4) Vilken tidsram skulle en marknadsekonomisk aktör ha valt för att bedöma fördelarna med att underteckna ett avtal om flygplatstjänster och/eller ett avtal om marknadsföringstjänster?

(525) Vid bedömningen av intresset för att ingå ett avtal om flygplatstjänster och/eller ett avtal om marknadsföringstjänster skulle en marknadsekonomisk aktör ha valt de berörda avtalens giltighetstid som tidshorisont. Aktören skulle med andra ord ha bedömt merkostnaderna och de tillkommande intäkterna under avtalens tillämpningsperiod.

([145]) I fotnot 17 i undersökningen av den 31 januari 2014 anges följande (fritt översatt från engelska): […] inget slutvärde kan beräknas om den tillkommande lönsamheten minus AMS betalningar är negativ under den berörda periodens sista år.

(526) Det verkade inte vara befogat att använda en längre period. Vid den tidpunkt då avtalen slöts skulle en omdömesgill marknadsekonomisk aktör inte ha räknat med att dessa avtal skulle förlängas när de löpte ut eftersom, vilket förklaras i skäl 520, lågprisföretag som Ryanair och Jet2 är kända för att utveckla sin verksamhet mycket snabbt när det gäller att öppna och stänga flyglinjer, eller att öka eller minska antalet avgångar.

(527) För vissa avtal var startdatumet för den verksamhet som omfattades av avtalet inte det datum då avtalet undertecknades. I detta fall användes det faktiska startdatumet och inte datumet för underskriften som utgångspunkt för situationer där datumet för undertecknandet föregår det faktiska startdatumet ([146]).

(528) I situationer där Ryanair inte trafikerade vissa flyglinjer under den period som omfattas av avtalet baseras marknadsekonomitestet på avtalets planerade löptid, eftersom det faktum att avtalet skulle sägas upp i förtid varken var känt eller kunde förutses vid den tidpunkt då avtalet ingicks. En flygplatsförvaltare skulle ha baserat sina trafikprognoser på Ryanairs åtaganden när avtalet undertecknades och som var bundna av företaget.

(529) Nedan kommer kommissionen att granska de avtal som ingåtts med vart och ett av flygbolagen när det gäller trafik, intäkter och merkostnader mot bakgrund av de antaganden som gjorts, innan den i sin tur lägger fram resultatet av analysen av dessa avtal.

(5) Slutsatser om den metod som används för att tillämpa kriteriet om en marknadsekonomisk aktör

(530) Det framgår av ovanstående att kommissionen, för att tillämpa marknadsekonomitestet på de berörda åtgärderna, måste analysera varje avtal om marknadsföringstjänster tillsammans med motsvarande avtal om flygplatstjänster (vare sig det senare ingår i de avtal som förtecknas i tabell 14 eller om det endast var i kraft när avtalet om marknadsföringstjänster ingicks ([147])) och bedöma om en hypotetisk marknadsekonomisk aktör, som motiveras av utsikterna till vinst och driften av La Rochelle flygplats, i industri- och handelskammarens ställe, skulle ha undertecknat dessa avtal. För detta ändamål bör man fastställa vilken tillkommande lönsamhet från avtalen som en marknadsekonomisk aktör skulle ha förväntat sig när avtalen undertecknades, genom en beräkning för avtalens hela löptid av

— den framtida tillkommande trafik som förväntas av genomförandet av dessa avtal, eventuellt med hänsyn tagen till inverkan av marknadsföringstjänsterna på beläggningen för de flyglinjer som omfattas av avtalen,

— de framtida tillkommande intäkter som förväntas av genomförandet av dessa avtal, inklusive intäkter från luftfartsavgifter och marktjänster som genererats av de flyglinjer som omfattas av avtalen, samt intäkterna från icke-luftfartsverksamhet till följd av den ytterligare trafik som genererats av genomförandet av dessa avtal,

— de framtida merkostnader som förväntas av genomförandet av dessa avtal, inklusive driftkostnader och eventuella tillkommande investeringskostnader som genereras av de flyglinjer som omfattas av avtalen, samt kostnaderna för marknadsföringstjänsterna.

(531) Dessa beräkningar bör ge de framtida årliga flöden som motsvarar skillnaden mellan de tillkommande intäkterna och merkostnaderna, vid behov diskonterade med en procentsats som återspeglar flygplatsförvaltarens kapitalkostnad. Ett positivt nettonuvärde visar i princip att de berörda avtalen inte medför någon ekonomisk fördel, medan ett negativt nettonuvärde visar att det föreligger en ekonomisk fördel.

(532) Det bör påpekas att i en sådan bedömning är industri- och handelskammarens och Ryanairs argument om att priserna på de marknadsföringstjänster som industri- och handelskammaren köpte är lika stora eller lägre än dem som kan betraktas som marknadspriser för sådana tjänster inte är relevanta. En tänkt marknadsekonomisk aktör som vägleds av utsikterna till avkastning skulle inte vara beredd att köpa sådana tjänster, ens till ett pris som var lägre än eller lika med marknadsvärdet, om aktören förutsåg att de merkostnader som uppstår av dessa avtal är större än de tillkommande intäkterna i nuvärde, trots dessa tjänsters positiva effekter på de berörda flyglinjerna. I ett sådant fall skulle den inte vara villig att betala marknadspriset och den skulle därför logiskt sett besluta sig för att klara sig utan tjänsterna i fråga.

([146]) Se tabell 9.
([147]) Se skäl 496.

b) Metodologiska överväganden avseende rekonstruktionen av affärsplaner

(533) Under förfarandets gång har kommissionen uppmanat Frankrike att lämna sina uppskattningar av merkostnader, intäkter och lönsamhet med anknytning till de olika avtal som ingicks mellan industri- och handelskammaren och Ryanair/AMS, som kan ha gjorts innan dessa avtal ingicks. Enligt de uppgifter som Frankrike har lämnat har La Rochelle flygplats inte utfört någon analys innan avtalen om marknadsföringstjänster undertecknades och har därför tillhandahållit en retroaktiv rekonstruktion av de affärsplaner som motsvarar vart och ett av de avtal om marknadsföringstjänster som avses i tabell 9, samt en rekonstruktion av affärsplanen i det avtal som ingåtts med Jet2 (med beaktande av de relevanta parametrarna i motsvarande avtal om flygplatstjänster för analysen av de avtal som ingåtts med dessa två flygbolag). Denna retroaktiva analys syftar dock till att upprepa den ekonomiska analys som borde ha gjorts innan avtalen om marknadsföringstjänster undertecknades, med beaktande av de uppgifter som då fanns tillgängliga för flygplatsen.

(1) Modell som använts för rekonstruktionen av affärsplaner

(534) Frankrike har retroaktivt rekonstruerat affärsplanerna med hjälp av ett ”referensscenario” med de antaganden som rimligen skulle ha gjorts av en marknadsekonomisk aktör. Denna analys bygger på antaganden om trafik, flygplanens beläggning, luftfartsrelaterade och icke-luftfartsrelaterade intäkter per passagerare, driftkostnader per passagerare, marknadsföringskostnader och avtalens löptid. För att beräkna nettonuvärdet för varje avtal rekonstruerade Frankrike en affärsplan med följande intäkts- och kostnadsposter:

Tabell 15

Modell som använts för rekonstruktionen av affärsplaner

Avtal [x]			
	År N	År n + 1	Osv.
Antal rotationer per år (a)	*Se avtal*		
Antal passagerarplatser (b)	*Se avsnitt 7.2.1.5 b.2 nedan*		
Antal passagerarplatser som erbjöds (c)	*c = a * b * 2*		
Genomsnittlig beläggning (d)	*Se avsnitt 7.2.1.5 b.2 nedan*		
Total passagerarvolym (ankommande och avresande) (e)	*e =c * d*		
Landningsavgift (f)	*f = a* enhetsavgift som fastställts av industri- och handelskammaren eller som ingår i avtalet om flygplatstjänster*		
Parkeringsavgift för flygplan (g)	*0 (se avsnitt 7.2.1.5 b 3 nedan)*		
Belysningsavgift (h)	*0 (se avsnitt 7.2.1.5 b 3 nedan)*		
Avgift för personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet (i)	*i = e * enhetsavgift som fastställts av industri- och handelskammaren eller som ingår i avtalet om flygplatstjänster/2*		
Passageraravgift (j)	*j = e * enhetsavgift som fastställts av industri- och handelskammaren eller som ingår i avtalet om flygplatstjänster/2*		
Marktjänster (k)	*0*		
Sammanlagda luftfartsrelaterade intäkter (l)	*l = f + g + h + i + j + k*		
Icke-luftfartsrelaterade intäkter (m)	*m = e * enhet, extra marginal (se avsnitt 7.2.1.5 b.3 nedan).*		

Avtal [x]			
	År N	År n + 1	Osv.
Totala intäkter (n)	***n = l + m***		
Merkostnader (o)	*o = e * merkostnadsenhet (se avsnitt 7.2.1.5 b.4 nedan).*		
Marknadsföringskostnader (p)	*Se marknadsföringsavtalet*		
Totala kostnader (q)	***q =o + p***		
Extra kassaflöde (r)	***r = n - q***		
Nettonuvärde	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *där* — *v avser året för avtalet i fråga, v = 0 motsvarar avtalets början,* — *u avser avtalets totala löptid (i år),* — r_v*är det extra kassaflödet (r) för år (v) av avtalet,* — *t är den valda diskonteringssatsen,* [1]		

[1] För samtliga avtal har Frankrike tillämpat en diskonteringssats på 6 %. Denna rabatt motsvarar den som Frankrike har föreslagit i liknande ärenden som kommissionen redan har uppmanats att pröva (se t.ex. kommissionens beslut om flygplatsen Pau, som nämns i fotnot 12). Eftersom kommissionens rekonstruktion av affärsplanerna (i referensscenariot) å andra sidan leder till årliga tillkommande flöden som alla är negativa under den period som omfattas, är avtalens nettonuvärde per definition negativt oavsett vilken diskonteringssats som används.

(535) Kommissionen anser i allmänhet att Frankrikes antaganden om intäkter per passagerare och avtalens löptid är rimliga, men att andra antaganden från Frankrikes sida är inte alltid rimliga eller realistiska. För det första har Frankrike begått metodiska felaktigheter i alla rekonstruktioner (t.ex. genom att underskatta de tillkommande driftkostnaderna för luftfarten och inkludera bidrag från lokala myndigheter för att täcka de allmänna marknadsföringskostnaderna som tillkommande intäkter). För det andra, vilket kommer att fastställas i avsnittet om individuell bedömning av avtalen, påverkas vissa affärsplaner, vid sidan av de metodfel som är gemensamma för samtliga rekonstruktioner som Frankrike har utfört, av andra specifika metodproblem.

(536) Därför gjorde kommissionen en egen analys genom att rekonstruera, i ett referensscenario, merkostnaderna och de tillkommande intäkterna för de olika avtalen, såsom de skulle ha bedömts i förväg av en marknadsekonomisk aktör, för att tillämpa marknadsekonomitestet.

(537) Kommissionen utförde också en sårbarhetsanalys av hur nettonuvärdet för dessa avtal beräknades, genom att variera vissa av antagandena. För att göra detta använde kommissionen avsiktligt antaganden som per definition är orealistiska eftersom de inte användes i referensscenariot (ett scenario där man redan har en positiv inställning till flygbolaget). Sannolikheten för att dessa antaganden förverkligas, eller de större och direkta förändringar i förvaltningen av flygplatsen som de skulle kräva, är mycket låg (se punkterna 575–578) Beräkningen av nettonuvärdet till följd av förändringen av dessa parametrar (vars samtidiga förekomst också statistiskt sett är mer än osannolik) är det ”oförsiktiga” scenariot (se skälen 574–578). I vilket fall som helst skulle detta scenario vara uppenbart orealistiskt för en förnuftig och rationell investerare, som inte skulle ha något annat val än att utesluta det.

(538) Skillnaderna i bedömning mellan Frankrike och kommissionen (särskilt antagandena om driftkostnader och marknadsföringskostnader) ger upphov till stora skillnader i resultatet vid beräkningen av nettonuvärdet för de olika avtalen. De olika antagandena om trafiken har en betydande inverkan på vissa avtal, medan antagandena om beläggningen har en begränsad inverkan på resultatet av beräkningen av nettonuvärdet för avtalen, utan att ändra kommissionens slutsats om huruvida nettonuvärdet är negativt eller positivt.

(1) Tillkommande trafik och antal förväntade rotationer (avtal med Ryanair och AMS)

(539) Kommissionens analys bygger på den tillkommande trafik (det vill säga antalet ytterligare passagerare) som en marknadsekonomisk aktör som förvaltar La Rochelle flygplats i industri- och handelskammarens ställe hade kunnat förutse när avtalen ingicks. För 2006 års avtal (marknadsföringsavtal C och D och avtal 2 och 3 om flygplatstjänster) innebär detta fastställande av antalet passagerare som förvaltaren av La Rochelle flygplats kunde ha förväntat sig under 2006 skulle använda Ryanairs flyglinje La Rochelle–London Stansted under avtalets löptid.

(540) Prognosen gällande tillkommande trafik beräknades utifrån det antal flyglinjer och antal avgångar som angavs i de olika avtalen om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster, och antalet rotationer per år som detta resulterar i. Vissa avtal omfattar mål när det gäller antalet rotationer, andra avtal innehåller mål när det gäller passagerarantal, medan andra inte nämner några mål.

(541) För retroaktiva avtal, som undertecknas efter deras genomförandedatum (t.ex. avtal A), har endast trafik som genererats efter undertecknandet beaktats, eftersom ett avtal inte kan generera trafik innan det har undertecknats.

(542) Kommissionens trafikprognoser är till största delen lägre än de prognoser som industri- och handelskammaren använder för att rekonstruera sina affärsplaner i efterhand, särskilt för vissa marknadsföringsavtal som undertecknats utan trafikmål. I ett fall är de prognoser som antagits av kommissionen högre än de som antagits av flygplatsen. Dessa korrigeringar kommer att beskrivas för varje åtgärd (de avtal som presenteras i tabell 14).

(543) Kommissionen framhåller rent allmänt att överskattningar av trafiken har koppling till följande analytiska problem: För det första överskrider Frankrikes rekonstruktion den trafikvolym som ingår i avtalen. En rationell aktör skulle inte göra en sådan överskattning utan ytterligare förklaringar (som inte lämnats av Frankrike för något av avtalen).

(544) För det andra, för vissa retroaktiva avtal (avtalets startdatum föregår det datum då det undertecknades), grundade Frankrike sin rekonstruktion på den trafik som redan hade uppnåtts innan avtalet undertecknades. Det är tveksamt om en rationell operatör skulle ådra sig kostnader för marknadsföringstjänster i samband med flyglinjer som redan trafikerades. En rationell operatör skulle i stället förlita sig på den framtida trafik som genereras av avtalet om marknadsföringstjänster. Argumentet att en rationell investerare kunde ha övervägt affärsförbindelsen under en längre tidsperiod än avtalets strikta löptid bygger inte på någon ekonomisk undersökning eller bevisning, vilket visas i skälen 525–529.

(545) Dessutom beaktade kommissionen kapaciteten hos de flygplan som användes av Ryanair, främst Boeing 737-800 (189 passagerarplatser) och i mindre utsträckning Boeing 737-300 (148 passagerarplatser) eller BAe 146-300 (110 passagerarplatser).

(546) Kommissionen har tillämpat en beläggning som varierar från år till år och motsvarar det genomsnitt som observerats under de två föregående åren (med en genomsnittlig nivå på 80 % för 2003 och 2004, såsom den tillämpas av industri- och handelskammaren). Detta antagande är mest trovärdigt eftersom det innebär att en flygplatsförvaltare använder den mest direkt relevanta information som den förfogar över vid utarbetandet av affärsplanen. Denna metod gör det också möjligt att från 2005 och framåt använda den beläggning som observerats under perioder då marknadsföringsavtalen var i kraft och därmed återspegla den eventuella fördelaktiga effekten av marknadsföringstjänsterna på antalet passagerare som använder flyglinjerna. Kommissionen konstaterar att mellan 2003 och 2013 minskade beläggningen för Ryanairs flygplan till La Rochelle flygplats från 81 % till 70 %, medan La Rochelle flygplats använde mycket mer optimistiska antaganden (mellan 75 % och 85 %) för sina affärsplaner.

Tabell 16

Flygplanens beläggning

År	Flygplanens beläggning	Känd genomsnittlig nivå för de två år som föregår datumet 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]) För 2003 och 2004 är de två föregående åren inte relevanta (inga Ryanair-flygningar). Scenariot med 80 % (Frankrikes referensscenario) användes.

(547) När tillämpningsperioden för ett avtal inte sammanfaller med hela kalenderår har kommissionen tagit hänsyn till detta genom att för varje tillämpningsår för avtalet beräkna den preliminära trafiken i förhållande till antalet dagar under det år då avtalet skulle tillämpas.

(1) Tillkommande intäkter (avtal med Ryanair och AMS)

(548) För varje transaktion som omfattas av analysen har kommissionen försökt fastställa de tillkommande intäkterna, det vill säga de intäkter som är ett resultat av transaktionen, såsom en marknadsekonomisk aktör skulle ha förutsett dem.

(549) I enlighet med principen om en ”gemensam kassa” anser kommissionen att intäkter från både luftfartsverksamheter och från icke-luftfartsverksamheter bör beaktas.

— *Luftfartsrelaterade intäkter*

(550) När det gäller intäkter från luftfartsverksamhet utgörs dessa av behållningen från de olika avgifter som flygbolaget ska betala till flygplatsförvaltaren, det vill säga

— landningsavgiften, det vill säga ett belopp per rotation,

— passageraravgiften, det vill säga ett belopp per rotation,

— avgiften för marktjänster, som tas ut i form av ett fast belopp per rotation som fastställs i de olika avtalen om flygplatstjänster,

— parkeringsavgiften, det vill säga ett belopp per rotation,

— avgiften för banbelysning, dvs. ett belopp som ska betalas på grundval av tillämpningen av reglerna för civil luftfart vid förflyttningar på natten eller vid dålig sikt,

— avgiften för assistans till personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

(551) Den landningsavgift och passageraravgift som industri- och handelskammaren har tillämpat utgörs i princip av de lagstadgade avgifter som är en ersättning för tillgången till flygplatsinfrastrukturen och som gäller för alla flygbolag som använder infrastrukturen efter ett samrådsförfarande och som offentliggörs. För de olika avtalen om flygplatstjänster har kommissionen som preliminära enhetsbelopp för landningsavgiften och passageraravgiften valt de offentliggjorda avgifter som gällde vid den tidpunkt då avtalen ingicks, genom att inkludera en indexering på 2 % per år eftersom det var rimligt att tro att de lagstadgade avgifterna skulle höjas varje år på grund av inflationen. Systemet med lagstadgade flygplatsavgifter föreskriver ingen automatisk indexering, utan gör det frivilligt för förvaltaren att anpassa avgifterna över tid efter ett samrådsförfarande. Under dessa förhållanden anser kommissionen att en marknadsekonomisk aktör hade gjort ett antagande om att avgifterna skulle höjas varje år för att följa inflationen, genom att utgå från en inflationstakt på 2 %, vilket motsvarar den takt som Europeiska centralbanken (ECB) menar gäller för euroområdet ([148]).

(552) Avgifterna för marktjänsterna är inte lagstadgade utan fastställs i bilaterala förhandlingar. Vid La Rochelle flygplats tillhandahålls marktjänsterna av Atlantica. Flygplatsen har därför inte tagit hänsyn till dessa tjänster i sin affärsplan, utan endast de hyror som Atlantica betalar till La Rochelle flygplats (under ”icke-luftfartsrelaterad vinst”).

(553) Parkeringsavgifterna motsvarar flygplanens användning av parkeringsinfrastruktur och utrustning, utom privat infrastruktur. Beloppen beror på hur länge flygplanen står parkerade och deras egenskaper. De affärsplaner som utarbetats för att bedöma lönsamheten i de avtal som ingåtts med Ryanair och Jet2 innehåller dock inte några bestämmelser om betalning av parkeringsavgiften, i teorin eftersom parkeringstiden är kortare än två timmar, för vilket flygbolagen inte är skyldiga att betala avgiften.

(554) Avgiften för banbelysning fastställs i det avgiftsintervall som flygplatsen offentliggör för varje luftfartygs flygning i mörker eller vid dålig sikt och som kräver att banbelysning används. I de affärsplaner som utarbetats för att bedöma lönsamheten för de avtal som ingåtts med Ryanair och Jet2 föreskrivs dock ingen belysningsavgift, eftersom flygningarna sker under dagen.

(555) Slutligen måste även avgiften för assistans till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet beaktas. Denna gäller för varje avresande passagerare (0,50 euro per passagerare från och med juni 2008).

(556) För att beräkna inkomsten från de ovannämnda flygplatsavgifter som en marknadsekonomisk aktör skulle ha förväntat sig från varje avtal har kommissionen använt de prognoser avseende antalet rotationer (för landningsavgiften) och antalet motsvarande passagerare (för passageraravgiften och personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet) som fastställdes för varje avtal och multiplicerat dessa med enhetsbeloppen för varje avgift.

— *Icke-luftfartsrelaterade intäkter*

(557) La Rochelle flygplats bedömde de tillkommande icke-luftfartsrelaterade marginalerna för passagerartrafik. Dessa marginaler omfattar bilparkeringar, restauranger och andra verksamheter på flygplatsen samt marginaler för bränsleförsäljning och hyra. Detta är marginaler och inte intäkter, eftersom kostnaderna för insatsvaror dras av. När affärsplanerna rekonstrueras behöver därför inga kostnader dras av för att fastställa flygplatsförvaltarens tillkommande marginal.

(558) Kommissionen anser i allmänhet att det är sannolikt att en rationell marknadsekonomisk aktör skulle ha fastställt den tillkommande icke-luftfartsrelaterade marginalen vid ingåendet av ett nytt avtal på grundval av de tillkommande icke-luftfartsrelaterade marginalerna från föregående år, vilket motsvarar den bästa uppskattningen. Detta är den bedömning som gjorts av La Rochelle flygplats. När det gäller La Rochelle flygplats tar kommissionen dock hänsyn till de investeringar som gjordes mellan 2003 och 2013 och som omfattade uppförande av parkeringsplatser, restauranger och butiker. Att enbart beakta tidigare marginaler som observerats vid bedömningen av lönsamheten för ett nytt avtal skulle innebära att man underlåter att ta framåtblickande hänsyn till kända projekt

([148]) Ett mål för ECB är att upprätthålla prisstabilitet och en årlig inflation på mindre än, men i närheten av, 2 % på medellång sikt. Se http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html.

som rör utvecklingen av annan verksamhet än luftfartsverksamhet (till exempel i anslutning till nya investeringar som tas i drift) och därmed alltför strikt begränsar tillväxtutsikterna för tillkommande icke-luftfartsrelaterade intäkter. Kommissionen har därför rekonstruerat affärsplanerna genom att utgå från att när ett nytt avtal undertecknas så motsvarar den icke-luftfartsrelaterade marginalen per passagerare den genomsnittliga icke-luftfartsrelaterade marginalen för det föregående året multiplicerad med en ”framåtblickande” korrigeringskoefficient som återspeglar de förväntade utsikterna till nya investeringar (bilparkeringar, handelsområden). Korrigeringskoefficienten varierar från år till år beroende på vilka projekt som flygplatsen planerar, och den icke-luftfartsrelaterade marginal som förutspås motsvarar den som rimligen kan förväntas av flygplatsförvaltaren under flera år (och inte bara under det efterföljande året).

Tabell 17

Genomsnittlig icke-luftfartsrelaterad marginal

År	Icke-luftfartsrelaterad marginal år n-1 (euro per passagerare)	”Framåtblickande” korrigeringskoefficient	”Framåtblickande” genomsnittlig icke-luftfartsrelaterad marginal som tillämpats av kommissionen
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) Ökningen av den korrigeringskoefficient som tillämpats under några år återspeglar införandet av nya icke-luftfartsrelaterade tjänster under perioden (parkering 2006, restaurang 2008, butiker 2009). I avsaknad av en bedömning från industri- och handelskammaren av de förväntade icke-luftfartsrelaterade marginalerna vid undertecknandet av nya avtal är denna metod ett sätt att bedöma de förväntade marginalerna för nya icke-luftfartsrelaterade verksamheter. De tillkommande icke-luftfartsrelaterade marginaler per passagerare som tillämpas av kommissionen är i genomsnitt [15–20 %] högre än de som anmälts av industri- och handelskammaren, och de rekonstruktioner som kommissionen genomför maximerar därför den tillkommande lönsamheten för de avtal som ingåtts mellan flygplatsen och Ryanair. Kommissionen påpekar att den genomsnittliga årliga marginalkorrigeringen till och med är högre än den som Oxera föreslog i sin undersökning av den 4 december 2015 ([149]), enligt vilken starten av Ryanairs verksamhet vid ett urval av 29 flygplatser lett till en ökning med omkring 12,0–13,7 % av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna per avresande passagerare, i reala termer.

([149]) Oxeras undersökning av den 4 december 2015, *The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues*.

(560) Kommissionen anser också att en investerare i en marknadsekonomi skulle ha beräknat indexeringen av denna marginal över tiden för varje år som omfattas av nya avtal för att återspegla inflationen. Kommissionen tillämpade en procentsats på 2 % per år i detta avseende ([150]).

(561) Under alla omständigheter valde kommissionen att använda antaganden om icke-luftfartsrelaterade vinster som översteg dem som La Rochelle använde för att ta hänsyn till utvecklingen av parkeringsverksamheten, cateringverksamheten och den kommersiella verksamheten under perioden 2003–2013.

(1) Merkostnader (avtal med Ryanair och AMS)

(562) De merkostnader som en marknadsekonomisk aktör som förvaltar flygplatsen i industri- och handelskammarens ställe kunde förvänta för varje transaktion (som innefattar ett avtal om flygplatstjänster och ett avtal om marknadsföringstjänster) omfattar följande tre kategorier:

— Kostnader för inköp av marknadsföringstjänster.

— Tillkommande investeringskostnader till följd av investeringar som görs på grund av transaktionen.

— Tillkommande driftkostnader, det vill säga driftkostnader (personal, olika inköp) som kan uppstå till följd av att transaktionen genomförs.

(563) När det gäller kostnaderna för avtalen om marknadsföringstjänster påpekar kommissionen att Frankrike felaktigt har uteslutit de bidrag som beviljats av de lokala myndigheterna (departementet Charente-Maritime och La Rochelles regionmyndighet) för att täcka flygplatsens allmänna marknadsföringskostnader, från marknadsföringskostnaderna.

(564) Såsom fastställs i skälen 294–302 skulle Frankrike ha inkluderat samtliga belopp som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning betalade Ryanair, eftersom bidragen från de olika lokala myndigheterna utgör finansiering av flygplatsens normala driftkostnader. Det var därmed industri- och handelskammarens flygplatsavdelning som förfogade över de budgetanslag som var avsedda att finansiera marknadsföringstjänsterna och som stod för all tillhörande förvaltningsrisk.

(565) Det bör dessutom erinras om att La Rochelle flygplats agerande för att avgöra om de avtal som ingåtts med Ryanair och Jet2 medförde en fördel för dessa företag måste jämföras med agerandet hos en flygplatsförvaltare som bedriver verksamhet under normala marknadsekonomiska förhållanden. En marknadsekonomisk aktör måste per definition finansiera sin egen verksamhet. I punkt 63 i 2014 års luftfartsriktlinjer anges dessutom att för att ett avtal med ett flygbolag ska anses vara förenligt med principen om en marknadsekonomisk aktör måste flygplatsen visa att den kan bära alla kostnader som uppstår genom avtalet.

(566) I 2014 års luftfartsriktlinjer anges också att ”[v]id bedömningen av om en överenskommelse som en flygplats ingår med ett flygbolag uppfyller marknadsekonomitestet bör de inkomster från icke-luftfartsverksamheter som väntas följa av flygbolagets verksamhet beaktas jämte flygplatsavgifterna, efter avdrag för rabatter, marknadsföringsstöd eller stimulanssystem” ([151]) och anger att ”[a]llt offentligt stöd, t.ex. marknadsföringsavtal som ingås direkt mellan offentliga myndigheter och flygbolaget, avsett att delvis kompensera flygplatsens normala kostnader för överenskommelsen med flygbolaget kommer också att beaktas” ([152]).

([150]) Av samma skäl tillämpade kommissionen en indexering på 2 % på flygplatsavgifter och tillkommande driftkostnader.
([151]) Punkt 64 i 2014 års luftfartsriktlinjer.
([152]) 2014 års luftfartsriktlinjer, punkt 62.

(567) Om offentliga finansiella bidrag skulle kunna uteslutas från marknadsföringskostnaderna i affärsplanerna skulle detta innebära att alla olönsamma projekt eller transaktioner skulle kunna klara marknadsekonomitestet, enbart genom att en tillräcklig offentlig subvention har beviljats. Detta tillvägagångssätt skulle göra artikel 107 i EUF-fördraget verkningslös och skulle strida mot principen om att analysen av förekomsten av statligt stöd innebär att fastställa huruvida företaget har fått ”ekonomiska fördelar som det inte skulle ha erhållit enligt normala marknadsmässiga villkor” ([153]).

(568) Av de skäl som anges ovan anser kommissionen att eventuellt offentligt stöd som är öronmärkt för marknadsföringskostnader (även om det inte är specifikt för ett visst avtal eller flera avtal tillsammans) inte kan dras av från marknadsföringskostnaderna i den lönsamhetsanalys som ligger till grund för marknadsekonomitestet. Kommissionen har därför tagit hänsyn till alla belopp som anges i de olika avtalen om marknadsföringstjänster vid rekonstruktionen av affärsplanerna med koppling till undertecknandet av de avtal som avses i tabell 14.

(569) De avgifter för marknadsföringstjänster som anges i avtalen motsvarar inte nödvändigtvis de belopp som verkligen betalades ut, eftersom vissa händelser efter avtalets ingående ledde till avvikelser från de belopp som angavs från början. Det gäller framför allt när avtal sägs upp i förväg. Dessa händelser bör emellertid inte beaktas vid tillämpningen av principen om marknadsekonomiska aktörer, eftersom de ägt rum efter det att avtalen ingicks.

(570) När det gäller de tillkommande investeringskostnaderna bör det påpekas att enligt Frankrike har det inte behövts några investeringar på La Rochelle flygplats till följd av de olika avtal som omfattas av den här granskningen. Därmed, och eftersom det inte finns något i ärendet som visar att en marknadsekonomisk aktör skulle ha väntat sig att behöva göra vissa investeringar på grund av ett eller flera avtal, däribland dem som omfattas av det formella granskningsförfarandet, har inga tillkommande investeringskostnader beaktats i den här analysen.

(571) För att beräkna de tillkommande driftkostnaderna kan kommissionen inte använda den rekonstruktion som Frankrike och industri- och handelskammaren tillhandahåller. Industri- och handelskammaren har uppskattat de rörliga kostnaderna till högst 55 000 euro per år (exklusive marknadsföringskostnader) för trafik på omkring 200 000 passagerare, dvs. en genomsnittlig kostnad på 0,27 euro per passagerare, men ingen förklaring har lämnats om den metod som använts för att få fram denna uppskattning. Denna uppskattning återspeglar inte heller de faktiska merkostnaderna för La Rochelle flygplats: Det är inte bara uppskattningen på 0,27 euro per passagerare som skiljer sig åt väsentligt från de beräkningar som tillhandahållits av Oxera ([154]) för andra flygplatser för vilka kommissionen har inlett formella granskningsförfaranden ([155]), utan La Rochelle flygplats finansiella uppgifter visar även att de tillkommande luftfartsrelaterade driftkostnaderna uppgår till i genomsnitt 3,83 euro per passagerare under perioden.

(572) Kommissionens rekonstruerade de tillkommande driftkostnaderna, exklusive marknadsföringskostnaderna, baserat på den information som Frankrike lämnat (flygplatsens resultaträkning och balansräkning). För att göra detta gick kommissionen vidare på följande sätt:

— De årliga driftkostnaderna för passagerartransporten baserat på industri- och handelskammarens flygplatsavdelnings bokföring. Dessa kostnader är begränsade till driftkostnader och tar inte hänsyn till kapitalkostnaderna (avskrivningar). Detta antagande underskattar sannolikt de verkliga merkostnaderna, eftersom en del av avskrivningen av investeringarna motsvarar kostnader i samband med den tillkommande driften av flygplatsen för att hantera nya passagerare (Oxera, som fått i uppdrag av Ryanair att analysera situationen vid andra flygplatser, tog hänsyn till vissa avskrivningar för att beräkna tillkommande driftkostnader) ([156]).

([153]) Domstolens dom av den 29 april 1999, Konungariket Spanien/kommissionen, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41. Se även kommissionens beslut (EU) 2018/628 av den 11 november 2016 om det av Österrike införda statliga stödet SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) till flygplatsen i Klagenfurt, Ryanair och andra flygbolag som använder flygplatsen (EUT L 107, 26.4.2018, s. 1), skäl 381 b.

([154]) Studier av den 13 juni, 11 september, 22 september, 10 oktober och 6 november 2014 som genomförts av Oxera.

([155]) Kommissionens beslut av den 16 oktober 2013, Spanien, Påstått stöd till Ryanair och andra flygbolag och eventuellt stöd till Girona och Reus flygplatser, SA.33909 (2013/C) (f.d. 2013/NN, f.d. 2011/CP) (EUT C 120, 23.4.2014, s. 24); kommissionens beslut av den 30 maj 2012, Frankrike, Beauvais flygplats, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (EUT C 279, 14.9.2012, s. 23); kommissionens beslut av den 4 april 2012, Frankrike, Carcassonnes flygplats, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (EUT C 254, 23.8.2012, s. 11).

([156]) Oxeras undersökning av den 31 maj 2013 *Economic MEIP Assessment:. profitability analysis – La Rochelle*, som bifogades Ryanairs synpunkter av den 31 maj 2013, avsnitt 2.5, s. 10 och 12.

— Avdrag för driftkostnader med koppling till de offentliga uppdragen och som täcktes av statlig finansiering.

— Avdrag för kostnader som täcks av subventioner kopplade till skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster eller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

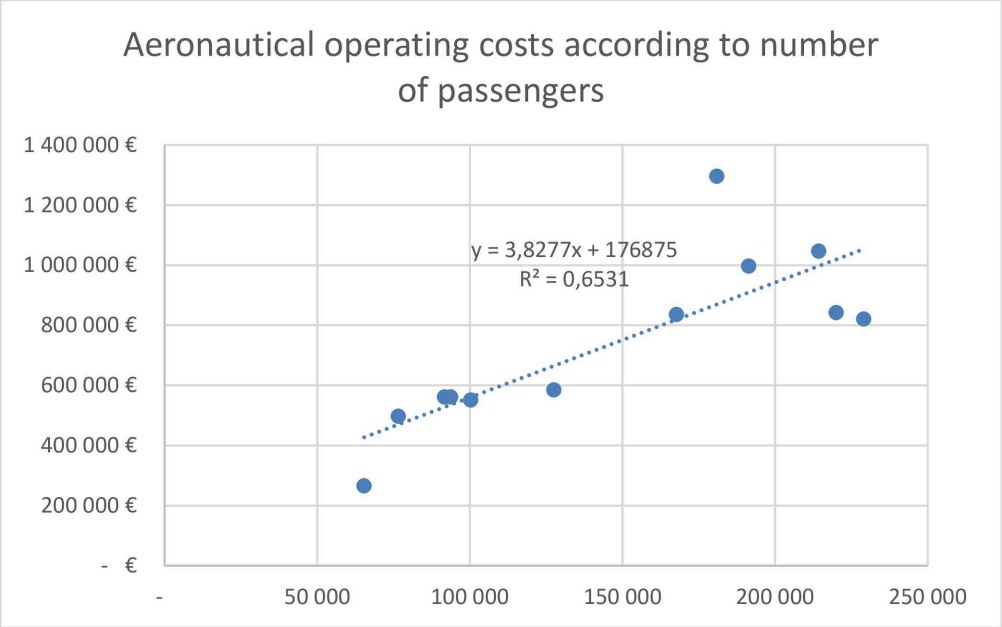
— Avdrag för kostnader som motsvarar betalningarna för de marknadsföringstjänster som anges i de marknadsföringsavtal som ingåtts med flygbolagen (med tanke på att dessa kostnader redan beaktas separat vid rekonstruktionen av lönsamheten för de omtvistade åtgärderna). De redovisas således under kostnadspost p i tabell 15.

— Avdrag för driftkostnader i samband med icke-luftfartsrelaterade intäkter. I avsaknad av uppgifter från industri- och handelskammaren uppskattade kommissionen driftkostnaderna för icke-luftfartsrelaterade intäkter. Denna uppskattning gjordes genom att man tillämpade procentandelen icke-luftfartsrelaterade intäkter av flygplatsens totala intäkter på de årliga driftkostnaderna ([157]). Denna procentandel varierade mellan 19 % och 41 % mellan 2001 och 2010, med ett genomsnitt på 26 %. Denna metod kan å sin sida överskatta driftkostnaderna för icke-luftfartsrelaterade intäkter, eftersom icke-luftfartsrelaterade tjänster proportionellt sett är mer kapitalintensiva och kräver mindre driftkostnader än luftfartsrelaterade tjänster ([158]). Detta är hur som helst den bästa möjliga uppskattningen i avsaknad av andra uppgifter från Frankrike.

— Analys av utvecklingen av driftkostnaderna för luftfarten beräknad på grundval av förändringar i antalet passagerare. I diagrammet nedan visas förhållandet mellan de luftfartsrelaterade driftkostnaderna och antalet passagerare och den jämförande utvecklingen av de luftfartsrelaterade driftkostnaderna och antalet passagerare. Detta diagram visar tydligt att de luftfartsrelaterade driftkostnaderna ökar i linje med passagerartrafiken, vilket inte skulle vara fallet om merkostnaderna begränsades till 55 000 euro per 200 000 passagerare.

Diagram 1

Luftfartsrelaterade driftkostnader enligt antalet passagerare



Källa: data från La Rochelle flygplats; kommissionens analys.

([157]) Som erhållits efter avdrag för kostnader i samband med offentliga uppdrag, kostnader som täcks av ersättning för offentliga tjänster eller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, marknadsföringskostnader och avskrivningar.

([158]) Uppförandet av butiker eller parkeringar medför till exempel betydande anläggningskostnader, men relativt låga driftkostnader när koncessionen väl har beviljats.

(573) Denna analys visar att förändringen av antalet passagerare och utvecklingen av driftkostnaderna också har ett nära samband. Denna analys är fortfarande avgörande, trots mer oberäkneliga årliga kostnadsförändringar (som Frankrike inte har motiverat). De tillkommande luftfartskostnader som rekonstrueras på grundval av årliga uppgifter, justerade för den årliga inflation som registrerats av Frankrike, uppgår till 3,83 euro per passagerare för 2006 (halvvägs mellan 2001 och 2011). För denna kostnad kommer kommissionen att tillämpa en förändring motsvarande en inflationstakt på 2 % för övriga år (negativt före 2006, noll 2006 och positivt efter 2006) ([159]).

(1) Sårbarhetsanalys

(574) När kommissionen rekonstruerade affärsplanerna för varje uppsättning avtal utförde den systematiskt en sårbarhetsanalys för att testa den berörda rekonstruktionens robusthet. För detta ändamål anpassade kommissionen följande fyra parametrar för att (oskäligt och oförsiktigt) öka lönsamheten för den aktuella uppsättningen avtal (vilket ledde till ett alltför optimistiskt scenario för flygplatsförvaltaren och de flygbolag som hade ingått de relevanta avtalen): antal rotationer per år, luftfartygens beläggning, belopp för icke-luftfartsrelaterade intäkter och luftfartsrelaterade tillkommande driftkostnader.

(575) För antalet rotationer per år, vilket kommer att anges för varje avtalen som förtecknas i tabell 14, fastställde kommissionen ett mer ambitiöst rotationsmål än vad som följde av villkoren i de analyserade avtalen. Detta mål fastställdes godtyckligt och grundades inte på några fakta eller lagar eller någon prognos. En försiktig flygplatsförvaltare skulle inte höja målet på ett sådant sätt i referensscenariot för sin affärsplan.

(576) I det alternativa scenariot använde kommissionen en beläggning på 85 % för luftfartygen, som inte observerades vid något tillfälle under den aktuella perioden, men som kommissionen har antagit i sina rekonstruktioner i andra nyligen fattade beslut om franska flygplatser. En rationell flygplatsförvaltare skulle inte öka beläggningen på ett sådant sätt i referensscenariot för sin affärsplan, eftersom den inte återspeglar de berörda flyglinjernas särdrag.

(577) För icke-luftfartsrelaterade intäkter ökade kommissionen i sitt alternativa scenario den icke-luftfartsrelaterade enhetsmarginalen med 20 % jämfört med referensscenariot, för vilket beräkningsmetoden beskrivs i skälen 557–561 och redan bygger på mer gynnsamma antaganden än de som Frankrike tillhandahållit. En försiktig flygplatsförvaltare skulle inte utgå från en sådan ökning i referensscenariot för sin affärsplan, eftersom den inte bygger på några realistiska utsikter.

(578) För tillkommande driftkostnader tillämpade kommissionen i sitt alternativa scenario en minskning på 50 % jämfört med referensscenariot, för vilken beräkningsmetoden beskrivs i skälen 533 och 534.

(579) Det nettonuvärde som beräknats som ett resultat av att anpassa dessa fyra parametrar ger således ett alternativt scenario som kommissionen betraktar som ett ”försiktigt scenario”.

a) Enskild analys av de uppsättningar avtal som ingåtts med Ryanair/AMS

(580) Frankrike lämnade in en individuell analys av varje avtal om marknadsföringstjänster (med hänsyn tagen till de avtal om flygplatstjänster som var i kraft). Kommissionen anser visserligen att vissa avtal är kopplade till varandra och därför bör betraktas som en enda transaktion, men att en lönsamhetsanalys kommer att göras för varje avtal om marknadsföringstjänster, för att bekräfta analysen per uppsättning avtal.

([159]) Kommissionen förespråkade en flerårig rekonstruktion av tillkommande driftkostnader snarare än en rekonstruktion från år till år. I teorin skulle en rekonstruktion från år till år, baserad på de finansiella uppgifterna för föregående år, också simulera kunskap om de tillkommande driftkostnader som industri- och handelskammaren skulle ha haft när ett nytt avtal undertecknades. De uppgifter som Frankrike lämnat medgav dock inte denna typ av analys, eftersom de finansiella uppgifterna innehöll betydande oförklarliga ökningar eller minskningar mellan varje år. En analys från år till år skulle alltså ha visat att merkostnaderna under vissa år var negativa, vilket innebär att industri- och handelskammaren skulle ha haft ett intresse av att investera alltför stora belopp i nya avtal med flygbolag, medan merkostnaderna under andra år skulle ha varit så pass höga att det skulle ha varit fördelaktigt för industri- och handelskammaren att stänga flygplatsen. I avsaknad av faktorer som gör det möjligt att återställa de årliga finansiella flödena förlitade sig kommissionen därför på en flerårig strategi.

(581) Resultaten av rekonstruktionen av lönsamheten för de uppsättningar avtal (som anges i tabell 14) som Frankrike och kommissionen har genomfört i sitt referensscenario och ”oförsiktiga” scenario (och för de enskilda avtal eller uppsättningar avtal som nämns i följande avsnitt) visas i följande tabell:

Tabell 18

Nettonuvärde för avtal och uppsättningar av avtal som ingåtts med Ryanair/AMS

(tusen euro)

	Nettonuvärde		
Uppsättning avtal	Frankrikes scenario	Kommissionens referensscenario	”Oförsiktigt” scenario
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	har inte rekonstruerats	[- 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	har inte rekonstruerats	[- 250; - 150]	[- 100; 0]
GHIJ	har inte rekonstruerats	[- 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	har inte rekonstruerats	[- 400; - 300]	[- 150; - 50]

(582) De egenskaper som är specifika för varje uppsättning avtal och som är relevanta för denna analys kommer att beskrivas i följande avsnitt. För det första kommer kommissionen att undersöka om rekonstruktionen av affärsplanerna för det aktuella avtalet eller den aktuella uppsättningen avtal är metodiskt sund. Kommissionen har i detta sammanhang redan nämnt att Frankrike har begått fel som var gemensamma för alla avtal (eller som åtminstone förekom ofta i de flesta av dem), särskilt när det gäller

— överskattningen av den förväntade trafiken ([160]),

— den osunda bedömningen av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna ([161]),

([160]) Se skälen 543–546.
([161]) Se skälen 557–561.

— det faktum att de lokala myndigheternas bidrag till de allmänna marknadsföringsutgifterna uteslöts från de tillkommande intäkterna ([162]) när kostnaderna för avtalen om marknadsföringstjänster beräknades,

— underskattningen av de luftfartsrelaterade tillkommande driftkostnaderna ([163]),

— det faktum att man ofta använde sig av en omotiverad flygplansbeläggning ([164]).

(583) Såsom redan har angetts i skälen 535 och 536 påverkas rekonstruktionerna av varje affärsplan, vid sidan av de gemensamma metodfel som nämns ovan, av andra specifika metodproblem, vilka kommer att beskrivas i följande skäl för varje uppsättning avtal. Kommissionen kommer att lägga fram sin egen analys genom att rekonstruera ett ”referensscenario” och ett ”oförsiktigt” scenario, såsom förklaras i skäl 574.

(1) Avtalen 1-A

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal A*

(584) Frankrike har föreslagit en rekonstruktion av avtal A på grundval av parametrarna för avtal 1 om flygplatstjänster.

(585) Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som beskrivs i avsnitt 7.2.1.5 b, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal A av andra specifika metodproblem.

(586) I den rekonstruerade affärsplanen för avtal A fastställde Frankrike antalet tillkommande rotationer till följd av avtalet om marknadsföringstjänster till 350. I detta sammanhang överskattades antalet flyglinjer som skulle trafikeras av Ryanair, vars enda fasta åtagande var att trafikera 340 flyglinjer under året.

(587) Frankrike har också felaktigt utgått från att en rationell operatör skulle ha gått med på att betala för marknadsföringstjänsterna innan avtalet undertecknades (avtal A undertecknades den 1 december 2003 för perioden 1 maj 2003–31 december 2003).

(588) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal A som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanerna för avtalen 1-A*

(589) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalen 1-A. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal ([165]) iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

— En kapacitet på 110 passagerarplatser per flygplan för avtal A (under 2013 använder Ryanair flygplan med en kapacitet på 110 passagerarplatser, och när avtalet undertecknades i december 2013 kunde industri- och handelskammarens flygplatsavdelning inte ha varit omedveten om detta.

— Antalet tillkommande rotationer: 40 enligt avtal A (uppskattning av antalet tillkommande rotationer som förväntades mellan undertecknandet av avtal A den 1 december 2003 och dess sista giltighetsdatum den 31 december 2003 ([166])).

([162]) Se skälen 563–568.
([163]) Se skälen 570–573.
([164]) Se skälen 542–547.
([165]) Se skälen 539–579 för närmare uppgifter om var och en av dessa parametrar.
([166]) Uppskattningen uppnåddes enligt följande: Frankrike förklarade att Ryanair 2003 hade trafikerat 288 rotationer från La Rochelle flygplats, samtliga till London Stansted. Denna siffra var mer eller mindre slutgiltig från och med den 1 januari 2003, då industri- och handelskammarens flygplatsavdelning undertecknade avtal A med Ryanair. En investerare skulle ha använt dessa historiska trafiksiffror för att uppskatta antalet flygningar per år som kunde förväntas för den återstående månaden av avtalet, som återstod att genomföra (december 2003). Om denna siffra fördelas över avtalets löptid (8 månader) kan antalet flygningar uppskattas tidsproportionerligt för avtalets sista månad (december 2003) som 288*1/8, eller 36. Som en försiktighetsåtgärd avrundade kommissionen denna siffra uppåt, till 40 rotationer.

— En flygplansbeläggning uppskattad till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då marknadsföringsavtalet undertecknades (80 %, enligt Frankrikes uppskattning).

— Full betalning för de marknadsföringstjänster som anges i avtalen.

(590) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen 1-A i tabell 18 är nettonuvärdet för denna uppsättning avtal negativt.

(591) Såsom anges i skälen 574–579 ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. För att öka lönsamheten för de aktuella avtalen anpassade kommissionen, såsom förklarats, fyra mycket parametrar på ett mycket gynnsamt sätt för att öka lönsamheten hos de granskade avtalen: En beläggning på 85 %, en icke-luftfartsrelaterade marginal som ökades med 20 %, tillkommande driftkostnader som minskades med 50 % och slutligen en ökning av antalet rotationer per år. När det gäller denna sista parameter, som justerats individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, antog kommissionen för avtal A hypotetiskt scenario (som inte har styrkts av Frankrike) där det avtal om flygplatstjänster som undertecknades den 1 december 2003 antogs för att återspegla de förhandlingspositioner som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair hade per den 1 april 2003 och kännedomen om trafiken per den 1 december 2003. I denna hypotetiska situation uppskattas antalet rotationer per år till 288, vilket motsvarar det faktiska antalet rotationer som utfördes, som var mer eller mindre kända den 1 december 2003. I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtalen 1-A fortfarande negativt.

(2) Avtal B

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal B*

(592) Frankrike har föreslagit en rekonstruktion av avtal B på grundval av parametrarna för avtal 1 om flygplatstjänster.

(593) Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som beskrivs i skäl 539–579, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal B av andra specifika metodproblem.

(594) För det första är det tveksamt om en rationell aktör skulle ha undertecknat ett avtal där Ryanairs åtaganden om marknadsföringstjänster var ännu mindre specifika än för avtal A ([167]). En rationell aktörs enda mål är att driva flygplatsen med vinst. En ökning av trafiken är dock inte en garanti för att marknadsföringstjänsterna blir lönsamma, och en rationell operatör är angelägen om att få maximala ekonomiska resultat av sina utgifter. En rationell aktör skulle därför eftersträva maximal effektivitet från alla upphandlade marknadsföringstjänster. Det är därför tveksamt om en förvaltare som bryr sig om lönsamhet skulle underteckna ett avtal där villkoren inte var exakt definierade eller kvantifierade (antalet länkar som visades, den tid som dessa visades på Ryanairs webbplats och visningsfrekvensen är inte definierade) och vars effektivitet eller ändamålsenlighet inte kan bedömas av flygplatsförvaltaren. Ingen rationell aktör skulle vara beredd att underteckna ett avtal utan att ens kunna göra en utförlig bedömning av dess konsekvenser för användningen av de berörda flyglinjerna och transaktionens lönsamhet.

(595) Kommissionen påpekar vidare att Frankrikes rekonstruktion påverkas av ett annat specifikt metodfel. Frankrike beaktade en löptid på tre hela år med 340 rotationer per år, även om avtalet endast omfattar två år och fyra månader, vilket påverkar antalet rotationer och den marknadsföringsavgift som används för rekonstruktionen.

(596) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal B som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

([167]) Ryanairs enda åtagande att marknadsföra La Rochelle anges på följande sätt i avtal A: Ryanair ska tillhandahålla webblänkar till turistwebbplatser i linje med destinationen (förutom webbplatser som har en direkt bokningstjänst online för boende, bilhyra eller andra tjänster som tillhandahålls direkt av Ryanair) för att underlätta den internetbaserade marknadsföringen av tjänsterna till användare av Ryanairs webbplats www.ryanair.com.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtal B*

(597) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtal B. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal ([168]) iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

— En enhetskapacitet per flygplan på 148 passagerare (enligt vad som föreslagits av Frankrike).

— Antalet tillkommande rotationer: 199 rotationer per år för avtalets första år (som undertecknades den 3 juni 2004), 340 rotationer per år för avtal B:s andra år, 123 för avtal B:s sista år (som löpte ut den 30 april 2006).

— En flygplansbeläggning uppskattad till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då marknadsföringsavtalet undertecknades (80 %, vilket också uppskattades av Frankrike, utan att någon motivering tillhandahölls).

— Full betalning för de marknadsföringstjänster som ingick i avtalen.

(598) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen B i tabell 18 är nettonuvärdet för dessa avtal negativt.

(599) Såsom anges i avsnitt 7.2.1.5 b 5 ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. För att öka lönsamheten för de aktuella avtalen anpassade kommissionen, såsom förklarats, fyra mycket parametrar på ett orimligt och orationellt sätt för att öka lönsamheten hos de granskade avtalen: En beläggning på 85 %, en icke-luftfartsrelaterade marginal som ökades med 20 %, tillkommande driftkostnader som minskades med 50 % och slutligen en ökning av antalet rotationer per år. När det gäller denna sista parameter, som justerats individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, antog kommissionen för avtal B hypotetiskt scenario (som inte har styrkts av Frankrike) där det avtal om marknadsföringstjänster som undertecknades den 3 juni 2004 antogs för att återspegla de förhandlingspositioner som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning och Ryanair hade per den 1 januari 2004 och kännedomen om trafiken per den 3 juni 2004. I denna teoretiska situation antas antalet rotationer per år uppgå till 340. I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtal B fortfarande negativt.

(1) Avtalen 2-3-C-D

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtalen C och D*

(600) Frankrike föreslog att avtalen C och D skulle rekonstrueras separat baserat på de ekonomiska parametrarna för avtal 2 respektive 3 om flygplatstjänster. Såsom anges i skälen 468 och 469 utgör avtalen 2-3-C-D i själva verket en enda åtgärd. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som beskrivs i avsnitt 7.2.1.5 b, påverkas rekonstruktionen av affärsplanerna för avtalen C och D dessutom av andra specifika metodproblem. Frankrike tillämpade en beläggning på 80 % för avtalen C och D, som inte baserades på någon detaljerad ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle följa en metod för att uppskatta den framtida trafiken. Frankrike uppskattade antalet rotationer per år till 340 för avtal C och 156 för avtal D för åren 2007 och 2008, men samtidigt som landet justerade denna siffra tidsproportionerligt till 104 för 2006 fördelade det inte någon rotation till 2009, trots att det i avtal D angavs att Ryanair skulle trafikera flygplatsen fram till avtalets utgångsdatum den 30 april 2009 (se skäl 92). Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtalen C och D som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanerna för avtalen 2-3-C-D*

(601) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalen 2-3-C-D. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

([168]) Se avsnitt 7.2.1.5 b för närmare bestämmelser om var och en av dessa parametrar.

— Full betalning för de marknadsföringstjänster som anges i avtalen.

— En flygplansbeläggning uppskattad till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då avtalen undertecknades (78 %, jämfört med 80 % enligt Frankrikes uppskattning).

— 340 rotationer per år för avtal C och 160 per år för avtal D, enligt avtalen (95 000 passagerare för avtal C och 45 000 för avtal D).

(602) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen 2-3-C-D i tabell 18 är nettonuvärdet för denna uppsättning avtal negativt. Som en försiktighetsåtgärd beräknade kommissionen även nettonuvärdet separat för avtalen 2-C och 3-D, med samma ändrade parametrar som för uppsättningen avtal 2-3-C-D i referensscenariot, och detta var också negativt.

(603) I likhet med avtalen 1-A ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte dupliceradе kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som är specifik för varje rekonstruktion av affärsplanen, behåller sårbarhetsanalysen 340 rotationer per år för avtal C och 160 per år för avtal D, som i referensscenariot. I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtalen 2-3-C-D och för avtalen 2-C och 3-D, fortfarande negativt.

(1) Avtal E

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal E*

(604) Frankrike föreslog en rekonstruerad affärsplan för avtal E baserat på avtal 4 om flygplatstjänster, och konstaterade att avtalet skulle leda till en ökning av antalet tillkommande rotationer per år (50). Frankrike underbyggde dock inte denna siffra.

(605) Avtal E ändrade avtal D genom att för 2007 korta ner den period under vilken den länk som utsetts av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning skulle visas på Ryanairs irländska webbplats från 212 till 45 dagar, och sänka priset på marknadsföringstjänsten från […] euro till […] euro. Kommissionen konstaterar att för åren 2006 och 2007 uppgick inte det genomsnittliga antalet passagerare som faktiskt transporterades på Dublinturen till 45 000, utan till omkring 20 000 passagerare per år (vid tidpunkten för undertecknandet av avtal E i juni 2007 var det lätt att bedöma trafikprognoserna för 2007 i den mån flygbolagen planerar sina tidtabeller före IATA-säsongen, dvs. april–oktober och november–mars). Parterna hade uppenbarligen för avsikt att skära ner på kostnaden för marknadsföringstjänsten för att spegla de observerade trafikvolymerna, som var betydligt lägre än de i avtal D. En rationell operatör skulle därmed ha tagit i beaktande en förväntad trafikvolym på omkring 20 000 passagerare per år, vilket observerades under den period som passerat inom ramen för samma avtal, trots Ryanairs avtalsmässiga åtagande att uppnå en passagerarvolym på 45 000 passagerare per år. I synnerhet anges ingen straffavgift i avtalet om Ryanair inte uppfyller trafikmålen. Den enda konsekvensen av att företaget inte uppfyllde trafikmålen var omförhandlingen av avtal D (med en sänkning av det belopp som betalats för marknadsföringstjänster till […] euro för månaderna mellan juni och september, såsom anges i skäl 94) och undertecknandet av avtal E för att återspegla regleringen av trafiksiffrornas reglering till omkring 20 000 passagerare ([169]).

(606) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal E som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtal E*

(607) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtal E. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen en särskild parameter, nämligen en trafikvolym som motsvarar genomsnittet av de trafikvolymer som observerades under 2006 och 2007, dvs. omkring 20 000 passagerare (eller 70 rotationer med den korrigerade beläggningen).

([169]) Det är uppenbart att trafiken på flyglinjen La Rochelle–Dublin förblev stabil, med ett passagerarantal på mellan 14 000 och 20 000 per år mellan 2007 och 2011.

(608) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtal E i tabell tabell 18 är nettonuvärdet för detta avtal negativt.

(609) I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A (ändringar som var orimliga och oförsiktiga), med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, tog kommissionen hänsyn till följande för avtal E:

— En trafikvolym som motsvarar genomsnittet under 2005 och 2006, dvs. omkring 20 000 passagerare (eller 70 rotationer med den korrigerade beläggningen).

(610) I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för det rekonstruerade avtalet E fortfarande negativt.

(1) Avtal F

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal F*

(611) Frankrike föreslog en rekonstruktion för avtal F, som baserades på avtal 4 om flygplatstjänster. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal F av andra specifika metodproblem:

— Frankrike beaktade en löptid på tre hela år, även om avtalet endast omfattade de tre månaderna vintern 2007/2008.

— Frankrike uppskattar att marknadsföringsbetalningarna för åren 2007, 2008 och 2009 uppgår till […] euro, […] euro och […] euro. Enligt avtalet uppgick dock marknadsföringstjänsten, nämligen att under vintern 2007/2008 skicka ut ytterligare fem reklammejl till de 255 000 engelsktalande prenumeranterna på Ryanairs utskickslista, endast till […] euro.

— För åren 2007, 2008 och 2009 använde Frankrike beläggningar på 75 %, 76 % och 80 %, som inte baserades på någon utförlig ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle dock följa en metod för att uppskatta hypoteser om framtida trafik.

— Frankrike ansåg att avtal F kunde leda till en avsevärd ökning av de tillkommande rotationerna per år (400). Avtalet var dock begränsat till att skicka fem reklammejl (se ovan). Enligt kommissionen är det, med tanke på dess ytterst begränsade omfattning (i fråga om varaktighet, volym och typ av tjänster som erbjuds och den allmänna ineffektiviteten hos dessa tjänster, vilket anges i skäl 524, samt det låga avgiftsbelopp som betalades till Ryanair/AMS), omöjligt att detta avtal skapar en ökad efterfrågan som styrker att Ryanairs rotationer skulle ökas till 400. Frankrike lade inte heller fram någon bevisning till stöd för denna hypotes.

(612) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal F som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtal F*

(613) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtal F. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen den specifika parameter där inga ytterligare rotationer var aktuella. Ingen rationell investerare skulle förvänta sig en ökning av den trafik som trafikeras av Ryanair enbart på grundval av detta ändrade avtal, vars mycket begränsade karaktär beskrivs i skäl 611. Frankrike har inte lämnat några belägg för något motsvarande formellt eller informellt åtagande från Ryanairs sida att öka trafiken eller för en marknadsundersökning som fastställer ett orsakssamband mellan den typ av marknadsföringstjänster som omfattas av det ändrade avtalet och den förväntade trafikökningen.

(614) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtal F i tabell tabell 18 är nettonuvärdet för detta avtal negativt.

(615) I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruerad affärsplan, tog kommissionen hänsyn till att

— i det alternativa scenariot kunde en förvaltare hypotetiskt sett ha förväntat sig att trafiken skulle stå i proportion till storleken på marknadsföringsbidraget baserat på den trafik som ingick i det ursprungliga avtalet C. Med andra ord, om en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro i avtal C motsvarade ett trafikåtagande på 95 000 passagerare, så skulle en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro (enligt avtal F) ha kunnat få förvaltaren att förvänta sig trafik på 95 000*(50 000/578 000) = 8 213 passagerare, eller omkring 30 rotationer ([170]).

(616) I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för det rekonstruerade avtalet F fortfarande negativt.

(1) Avtalen G-H-I-J

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtalen G-H-I-J*

(617) Frankrike föreslog en separat rekonstruktion för avtalen G, H, I och J, baserat på avtalen 4 och 5 om flygplatstjänster. Frankrike uppskattade antalet rotationer till 200 per år för avtal G, 35 per år för det första året och därefter 60 per år för avtal H, 70 per år för avtal I och 35 per år för det första året och därefter 60 per år för avtal J. Såsom anges i skälen 472 och 473 utgör dock avtalen G, H, I och J i själva verket en enda åtgärd. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för vart och ett av avtalen G, H, I och J dessutom av andra specifika metodproblem:

— Frankrike tillämpade en beläggning på 75–80 % för avtal G och 85 % för avtalen H, I och J, som inte baserades på någon detaljerad ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle dock följa en metod för att uppskatta hypoteser om framtida trafik.

— När det gäller avtal J ansåg Frankrike att det kunde leda till en ökning av antalet tillkommande rotationer per år (35 år 2009, 60 år 2010 och 60 år 2011). Såsom anges i skälen 472 och 473 måste dock avtal J bedömas tillsammans med avtalen G, H och I.

— Även om avtal J skulle kunna särskiljas från avtalen G, H och I, vilket inte är fallet, vill kommissionen påpeka att det inte kunde ha rekonstruerats i enlighet med Frankrikes förslag. I egenskap av en ändring av avtal H, som undertecknades samma dag, är dess omfattning begränsad till att offentliggöra en kommersiell länk som utsetts av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning på Ryanairs webbplats för Belgien under ännu en period på 10 dagar, till ett belopp av […] euro. Som jämförelse kan nämnas att avtal H, som undertecknades samma dag och som kompletterar avtal J, omfattar samma tjänst på Ryanairs webbplats för Nederländerna/Belgien under en period på 95 dagar till ett belopp på […] euro under det första året och 160 dagar med ett belopp på […] euro under vart och ett av de två följande åren. Frankrike utgår från att avtal H genererar ett antal tillkommande rotationer på 35 år 2009, 60 år 2010 och 60 år 2011. För en motsvarande tjänst för en tidsperiod som är 10–16 gånger kortare antog Frankrike att avtal J genererade ett antal tillkommande rotationer som motsvarade avtal H.

Kommissionen anser därför att den uppskattning av trafiken enligt avtal J som Frankrike har rekonstruerat är uppenbart orealistisk och att det är omöjligt för detta avtal att generera en ökad efterfrågan som styrker Frankrikes föreslagna ökning. Frankrike lade inte heller fram någon bevisning till stöd för denna hypotes.

([170]) Genom att utgå från en beläggning på 85 %, vilket redan har styrkts i skäl 576. Antalet rotationer avrundat uppåt till närmaste tiotal.

(618) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtalen G, H, I och J som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtalen G-H-I-J*

(619) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalen G-H-I-J. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal använder sig kommissionen av följande specifika parametrar:

— Full betalning för de marknadsföringstjänster som anges i avtalen.

— En flygplansbeläggning uppskattad till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då marknadsföringsavtalet undertecknades (72 %).

— Antal rotationer: 200 per helt år för avtal G, 40 per helt år för det första året 2009 och sedan 60 per helt år för avtalen H och J ([171]), 70 per helt år för avtal I.

— Eftersom avtalen undertecknades den 17 september 2009 justerades de ovannämnda rotationerna tidsproportionerligt för 2009.

(620) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen G-H-I-J i tabell 18 är nettonuvärdet för dessa avtal negativt. Som en försiktighetsåtgärd beräknade kommissionen även nettonuvärdet separat för avtalen G, H, J och I, med samma ändrade parametrar som för uppsättningen avtal G-H-I-J i referensscenariot, och detta var också negativt.

(621) I likhet med avtalen 1-A ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, antog kommissionen att antalet rotationer för vart och ett av avtalen G, H och I skulle motsvara det antal rotationer som uppskattades i tredje strecksatsen i skäl 619, utan någon tidsproportionerlig korrigering för det sena undertecknandet av avtalet, som i referensscenariot (dvs. även om avtalet undertecknades retroaktivt är antalet rotationer detsamma som för ett helt år), dvs. 200 per helt år för avtal G, 40 per helt år för det första året 2009 och sedan 60 per helt år för avtal H och 70 per helt år för avtal I.

(622) För avtal J, i det alternativa scenariot kunde en förvaltare hypotetiskt sett ha förväntat sig att trafiken skulle stå i proportion storleken på marknadsföringsbidragen baserat på den trafik som ingick i avtalen G, H och I. Med andra ord, om en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro i avtalen G, H och I motsvarade ett trafikåtagande på 79 000 passagerare, så skulle en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro (enligt avtal J) ha kunnat få förvaltaren att förvänta sig en trafik på 79 000*([…]/[…]) = 2 983 passagerare, eller omkring 10 rotationer per år ([172]). I detta alternativa scenario kunde en förvaltare ha förväntat sig 320 rotationer per år för 2009, 340 för 2010 och 340 för 2011 för avtalen G-H-I-J.

(623) I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtalen G-H-I-J och för avtalen G, H, I och J separat, fortfarande negativt.

(1) Avtalen 6-K

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal K*

([171]) Se skälen 99–101 för egenskaperna hos dessa två avtal som gör att de inte kan skiljas åt.

([172]) Genom att utgå från en beläggning på 85 %, vilket redan har styrkts i skäl 576. Antalet rotationer avrundat uppåt till närmaste tiotal.

(624) Frankrike föreslog en rekonstruktion av avtalen 6-K. Frankrike uppskattade antalet rotationer till 370 för 2010, sedan 400 per år 2011 och 2012. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen 6-K av andra specifika metodproblem:

— Den årliga avgiften för marknadsföringstjänster som användes vid rekonstruktionen för åren 2010, 2011 och 2012 uppgår till […] euro. Enligt avtal K är ersättningen för marknadsföringstjänster emellertid […] euro.

— För åren 2010, 2011 och 2012 använde Frankrike beläggningar på 80 %, 80 % respektive 85 %, som inte baserades på någon utförlig ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle följa en metod för att uppskatta den framtida trafiken.

(625) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtalen 6-K som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtalen 6-K*

(626) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalen 6-K. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

— Full betalning för de marknadsföringstjänster som anges i avtalen.

— En flygplansbeläggning uppskattad till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då avtalen 6-K undertecknades (75 %).

— 370 rotationer per år. Avtal 6 om flygplatstjänster innehåller ett åtagande från Ryanair om att trafikera flyglinjer till London Stansted (53 000 passagerare per år), Dublin (17 000 passagerare per år), Charleroi (17 000 passagerare per år) och Oslo Rygge (17 000 passagerare per år). Detta motsvarar omkring 370 rotationer med en beläggning på 75 %.

(627) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen 6-A i tabell 18 är nettonuvärdet negativt.

(628) I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A-B, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, beaktade kommissionen de hypoteser som Frankrike lagt fram, nämligen 370 år 2010, och 400 år per år 2011 och 2012. I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för de rekonstruerade avtalen 6-K fortfarande negativt.

(1) Avtal L

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal L*

(629) Frankrike föreslog en rekonstruktion för avtal L, som baserades på avtal 6 om flygplatstjänster. Frankrike uppskattade antalet rotationer till 40 per år. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal L av andra specifika metodproblem:

— Frankrike beaktade en löptid på tre hela år, även om marknadsföringstjänsten endast skulle tillhandahållas under 70 dagar, vilket är mindre än tre månader.

— Frankrike uppskattar att marknadsföringsstödet för åren 2010, 2011 och 2012 uppgår till […] euro per år. I avtalet anges dock en enda marknadsföringstjänst, utan att det föreslås att den ska upprepas varje år.

— För åren 2010, 2011 och 2012 använde Frankrike beläggningar på 75 %, 77 % respektive 80 %, som inte baserades på någon utförlig ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle dock följa en metod för att uppskatta hypoteser om framtida trafik.

— Frankrike anser att avtalet F skulle kunna leda till en betydande ökning av de tillkommande rotationerna per år (40 per år, eller 120 för perioden 2010–2012). Avtalet är dock begränsat till att under en kort period (70 dagar) offentliggöra en enda länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning. Enligt kommissionen är det, med tanke på dess ytterst begränsade omfattning (i fråga om varaktighet, volym och typ av tjänster som erbjuds och den allmänna ineffektiviteten hos dessa tjänster, vilket anges i skäl 524, samt det låga avgiftsbelopp som betalades till Ryanair/AMS), omöjligt att detta avtal skapar en ökad efterfrågan som styrker att Ryanairs rotationer skulle ökas till 120. Frankrike lade inte heller fram någon bevisning till stöd för denna hypotes.

(630) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal L som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtal L*

(631) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtal L. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parametrar: inga tillkommande rotationer och ingen förbättring av flygplanens beläggning. Ingen rationell investerare skulle förvänta sig en ökning av den trafik som trafikeras av Ryanair enbart på grundval av detta ändrade avtal, vars mycket begränsade karaktär beskrivs i skäl 110. Frankrike har inte lämnat några belägg för något motsvarande formellt eller informellt åtagande från Ryanairs sida att öka trafiken eller för en marknadsundersökning som fastställer ett orsakssamband mellan den typ av marknadsföringstjänster som omfattas av det ändrade avtalet och den förväntade trafikökningen. Avtal L om marknadsföringstjänster omfattar inget trafikåtagande från Ryanairs sida.

(632) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtal L i tabell 18 är nettonuvärdet för detta avtal negativt.

(633) I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, tog kommissionen för avtal L hänsyn till att

— i det alternativa scenariot kunde en förvaltare relativt hypotetiskt ha förväntat sig att trafiken skulle stå i proportion storleken på det marknadsföringsbidrag som betalades till Ryanair/AMS för marknadsföringstjänsterna baserat på den trafik som ingick i det ursprungliga avtalet 6-K. Med andra ord, om det i avtal 6-K föreskrevs en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro motsvarande ett trafikåtagande på 104 000 passagerare, så skulle en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro (enligt avtal L) ha kunnat få förvaltaren att förvänta sig ett antal rotationer motsvarande trafik på 104 000*([…]/[…]), eller omkring 20 rotationer ([173]).

— I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för det rekonstruerade avtalet F fortfarande negativt.

([173]) Genom att utgå från en beläggning på 85 %, vilket redan har styrkts i skäl 576. Antalet rotationer avrundat uppåt till närmaste tiotal.

(1) Avtalen 7-M

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal M*

(634) Frankrike föreslog en rekonstruerad affärsplan för avtal M, som baserades på avtal 7 om flygplatstjänster. Frankrike uppskattade antalet rotationer till 70 under 2011, 80 under 2012 och 85 under 2013. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal M av andra specifika metodproblem:

— Frankrike tillämpade en beläggning på 85 % för de tre år som omfattas av rekonstruktionen för avtal M, vilket inte baserades på någon utförlig ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle dock följa en metod för att uppskatta hypoteser om framtida trafik.

— Frankrike uppskattade att antalet tillkommande rotationer skulle uppgå till 70, 80 respektive 85 för de tre kalenderår som omfattades av avtalet (2011, 2012 och 2013), dvs. totalt 235 rotationer. Avtalet är dock begränsat till att på Ryanairs webbplats för Portugal offentliggöra ut en länk till den webbplats som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning utsett under 365 dagar per år, och att främja La Rochelle som en flaggskeppsdestination på Ryanairs portugisiska webbplats under fyra veckor per år (för ett årligt belopp på […] euro). Dessutom ska de tjänster som omfattas av detta avtal endast tillhandahållas under två år och en rationell investerare skulle därför inte ha tagit fram någon affärsplan för ett tredje år. Enligt kommissionen är det, med tanke på dess ytterst begränsade omfattning (i fråga om varaktighet, volym och typ av tjänster som erbjuds och den allmänna ineffektiviteten hos dessa tjänster, vilket anges i skäl 524, samt det låga avgiftsbelopp som betalades till Ryanair/AMS), omöjligt att detta avtal skulle skapa en ökad efterfrågan som styrker en ökning av Ryanairs rotationer. Frankrike lade inte heller fram någon bevisning till stöd för denna hypotes.

(635) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal M som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtalen 7-M*

(636) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalen 7-M. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

— Flygplanens beläggning uppskattas till den genomsnittliga beläggningen under de två år som föregick det år då avtalen undertecknades (76 %).

— Antalet tillkommande rotationer, som uppskattades till 60. På grundval av denna beläggning och den nominella kapaciteten hos den typ av flygplan som används av Ryanair (189 passagerarplatser för en Boeing 737-800) beräknade kommissionen att antalet rotationer som motsvarade Ryanairs åtagande att transportera 17 000 passagerare enligt avtal 7 uppgick till 60.

(637) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalen 7-M i tabell 18 är nettonuvärdet för dessa avtal negativt. Som en försiktighetsåtgärd beräknade kommissionen även nettonuvärdet separat för avtalen 7-M-N (som undertecknades samtidigt), med samma ändrade parametrar som för avtalen 7-M i grundscenariot, och detta var också negativt.

(638) I likhet med avtalen 1-A ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, ansåg kommissionen att en förvaltare inte kunde ha förväntat sig 70 och 80 rotationer per år för de två åren av avtal M (jämfört med 60 och 60 i referensscenariot), vilket Frankrike föreslår. I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtalen 7-M fortfarande negativt ([174]).

([174]) Som en försiktighetsåtgärd bedömde kommissionen även nettonuvärdet hos en hypotetisk uppsättning avtal 7-M-N för att förekomma alla rent hypotetiska frågor om huruvida avtal N borde ingå i avtalen 7-M (varje sådan fråga är högst osannolik med mot bakgrund av de skäl som kommissionen redogör för i skälen 477–480 för att särskilja mellan avtalen 7-M och N). Det visar sig alltså att en rekonstruktion av avtalen 7-M-N skulle ha gett ett negativt nettonuvärde på - 371 000 euro i referensscenariot och - 145 000 euro i det alternativa scenariot.

(1) Avtal N

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtal N*

(639) Frankrike föreslog en rekonstruerad affärsplan för avtal N, som baserades på avtal 6 om flygplatstjänster. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla rekonstruktioner som Frankrike har utfört och som anges ovan, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtal N av andra specifika metodproblem:

— Avtal N ändrar avtal K och riktar in sig på ytterligare resenärer (utöver dem som omfattas av avtal K) från Oslo (Rygge). Den omfattar inkludering på Ryanairs norska webbplats en länk till en webbplats som utsetts av industri- och handelskammarens flygplatsavdelning under sex veckor per år under det första året (tre veckor under det andra året) och en reklambanner för La Rochelle på Ryanairs norska webbplats under fyra månader per år (tre månader under det andra året) för endast […] euro under det första året och […] euro under det andra året, eller […] euro under avtalets varaktighet. Avtal N innehåller inga ytterligare trafikåtaganden.

— För åren 2011 och 2012 använde Frankrike beläggningar på 80 % och 82 %, som inte baserades på någon utförlig ekonomisk motivering. En rationell investerare skulle dock följa en metod för att uppskatta hypoteser om framtida trafik.

— Frankrike ansåg att avtal N kunde leda till en mycket betydande ökning av antalet tillkommande rotationer per år (400 eller 800) under avtalets löptid. Omfattningen för detta är dock extremt begränsad. De tjänster som beskrivs ovan är mycket begränsade i fråga om varaktighet, volym (begränsad visning av en enda länk och en enda banderoll på Ryanairs mycket välfyllda webbplats, vars övergripande effektivitet kommissionen betvivlar, såsom anges i skäl 524) och ett till den avgift som betalas till Ryanair/AMS. Kommissionen betvivlar därför att detta avtal kunde ge upphov till en ökande efterfrågan som styrker att Ryanairs rotationer ökades med 800. Frankrike lade inte heller fram någon bevisning till stöd för denna hypotes.

(640) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtal N som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtal N*

(641) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtal N. Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parameter:

— Inga tillkommande rotationer. Ingen rationell investerare skulle förvänta sig en ökning av Ryanairs trafik enbart baserat på detta ändrade avtal, som inte innehåller något åtagande från Ryanairs sida om att öka antalet rotationer. Denna ståndpunkt bekräftas av det faktum att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning endast betalade för marknadsföringstjänster på denna flyglinje (enligt avtal K) baserat på Ryanairs motsvarande trafikåtaganden enligt avtal 6. Frankrike har dock inte lämnat några belägg för något motsvarande formella eller informella åtagande från Ryanairs sida att öka den inledande trafiken i samband med undertecknandet av avtal N, eller för en marknadsundersökning som fastställer ett orsakssamband mellan den typ av marknadsföringstjänster som omfattas av det ändrade avtalet och den förväntade trafikökningen. Marknadsföringsavtalet N innehåller inget trafikåtagande från Ryanairs sida.

— Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtal N i tabell 18 är nettonuvärdet för detta avtal negativt.

— I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens referensscenario. I detta syfte duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, med undantag för ökningen av antalet rotationer per år. För denna sista parameter, som justerades individuellt för varje rekonstruktion av affärsplanen, anser kommissionen att en förvaltare i det alternativa scenariot relativt hypotetiskt kunde ha förväntat sig att trafiken skulle stå i proportion till storleken på marknadsföringsbidraget baserat på den trafik som ingick i det ursprungliga avtalet K. Med andra ord, om en avgift för marknadsföringstjänster på […] euro i avtal K motsvarade ett trafikåtagande på 17 000 passagerare, så skulle en avgift för marknadsföringstjänster på […]

euro under det första året ([…] euro under det andra året) enligt avtal F, kunnat ha fått förvaltaren att förvänta sig ett antal passagerare motsvarande trafik på 17 000 *([…]/[…]) ([175]), eller omkring 30 rotationer ([176]) under det första året (20 rotationer under det andra året med samma formel).

(642) I detta alternativa scenario är nettonuvärdet för avtal N fortfarande negativt.

(1) Avtal 4 och 5

(643) Avtalen 4 och 5 är fristående avtal om flygplatstjänster som inte är kopplade till några avtal om marknadsföringstjänster. De omfattar inte någon ersättning som betalas till Ryanair/AMS.

(644) Såsom anges i skäl 70 motsvarar avgifterna för flygplatsavgifterna i avtalen om flygplatstjänster med Ryanair (inklusive avtalen 4 och 5) de priser som tillämpas för alla flygbolag enligt den allmänna prislista som godkänts av Cocoeco. Följaktligen ger inte dessa avtal Ryanair/AMS en selektiv fördel.

a) Analys av avtalet av den 4 juli 2008 med Jet2

— *Metod*

(645) Avtalet mellan industri- och handelskammaren och Jet2 innehåller, såsom anges i skälen 117 och 119, både klausuler om flygplatsavgifter och klausuler om priserna på marknadsföringstjänsterna. Det metodiska tillvägagångssätt som anges för de avtal som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och Ryanair gäller därför också för analysen av lönsamheten för avtalet mellan industri- och handelskammaren och Jet2 med undantag för de faktorer som beskrivs i skälen 646–653.

(646) När det gäller de icke-luftfartsrelaterade intäkterna baserar sig flygplatsens verksamhet, till skillnad från avtalen med Ryanair och AMS, inte på de tillkommande intäkterna per passagerare, utan på provisioner per passagerare på

— 0,57 euro för biluthyrningsföretag,

— 0,47 euro för bränsle,

— 0,97 euro för parkering,

— 0,10 euro för butiker från och med 2009,

— eller, med hänsyn till inflationen, en tillkommande enhetsinkomst på 2,01 euro under det första året, 2,14 euro under det andra året och 2,17 euro under det tredje året.

(647) När det gäller driftkostnaderna har Frankrike lagt fram en uppskattning av summan av personalkostnaderna och övriga rörliga kostnader som fasta belopp, på vilka den synliga inflationen på 2 % tillämpas under avtalets sista år. Frankrike har inte motiverat dessa kostnader. Kommissionen konstaterar att den genomsnittliga kostnaden per passagerare, beräknad baserat på de uppgifter som lämnats av Frankrike, uppgår till 0,37–0,38 euro under de tre åren, vilket är något högre än den kostnad som används för avtalen med Ryanair och AMS. Kommissionen konstaterar, liksom Frankrikes kostnader för dessa rekonstruktioner (0,27 euro), att merkostnaderna för det avtal som ingicks med Jet2 är uppenbart underskattade (se skälen 571 och 573 i detta sammanhang).

— *Frankrikes rekonstruktion av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008*

(648) Frankrike föreslog en rekonstruktion av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008. Förutom de metodfel som är gemensamma för alla de rekonstruktioner som Frankrike har gjort för avtalen med Ryanair/AMS (och som reproduceras för Jet2-avtalet), såsom anges i skäl 582, påverkas rekonstruktionen av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008 av andra specifika metodproblem:

([175]) Detta är Oslo Rygges andel av den totala trafik som planeras enligt avtal 6 och som hänförs till den marknadsföringsavgift som fastställs per år enligt avtal K (986 200 euro).

([176]) Genom att utgå från en beläggning på 85 %, vilket redan har styrkts i skäl 576. Antalet rotationer avrundat uppåt till närmaste tiotal.

— Frankrike uppskattade det trafikmål som användes i rekonstruktionen för 2008, 2009 och 2010 till 7 874, 12 189 respektive 12 361 passagerare. Den motsvarande årliga avgiften för marknadsföringstjänsterna uppskattades till […] euro, […] euro och […] euro. Avtalet med Jet2 omfattade dock ett åtagande på enbart 2 000 passagerare per flyglinje som startades per säsong (Edinburgh och Leeds) bara för det första året, vilket motsvarar 4 000 passagerare och inte 7 874 som Frankrike föreslagit. För det andra och det tredje året innehöll avtalet inget fast åtagande avseende den trafik som Jet2 tillhandahåller eller avgiften för marknadsföringstjänster (avtalet innehöll endast bestämmelser om senare omförhandlingar beroende på vilka flygscheman som slutligen antogs). Även i den rekonstruktion som föreslås av Frankrike förutsätter därför ovannämnda prognoser gällande trafik och avgift för marknadsföringstjänster för det andra och tredje åren att industri- och handelskammarens flygplatsavdelning hade tillgång till tillförlitliga trafikuppskattningar. Frankrike har inte lämnat in några handlingar som visar att Jet2 vid den tidpunkt då avtalet undertecknades hade gjort några formella eller informella åtaganden som industri- och handelskammarens flygplatsavdelning kunde förlita sig på för att bilda sig en fast uppfattning om Jet2:s trafikåtaganden från La Rochelle flygplats efter det första året.

— För de tre åren utgick Frankrike från beläggningar på 70 %, 71 % respektive 72 %, som inte är baserade på någon utförlig ekonomisk motivering, särskilt eftersom betalningen av avgiften för marknadsföringstjänster under det första året krävde en mycket lägre beläggning, på 60 %. En rationell investerare skulle följa en metod för att uppskatta den framtida trafiken.

(649) Kommissionen anser därför att den rekonstruktion av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008 som Frankrike har lagt fram inte kan godtas.

— *Kommissionens rekonstruktion av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008*

(650) Kommissionen rekonstruerade affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008 Förutom de korrigerade parametrar som gäller för samtliga avtal iakttog kommissionen följande specifika parametrar:

— Trafiken uppskattas till 4 000 passagerare för det första året och noll för de två sista åren. Som anges ovan skulle ingen försiktig flygplatsförvaltare förvänta sig trafikmål utan ett visst åtagande, hur pass informellt det än är, från flygbolaget. Kommissionen begränsade därför sin bedömning till det första året.

— Flygplanens beläggning uppskattades till genomsnittet av beläggningarna för Ryanairs trafik under de två år som föregick det år då avtalet undertecknades (73 %). En rationell operatör kunde ha baserat sina uppskattningar på den faktiska beläggningen för ett flygbolag som trafikerar flera flyglinjer från La Rochelle flygplats. Den beläggning som kommissionen använder är i själva verket högre än den som föreslås av Frankrike, och troligen högre än vad en rationell operatör skulle kunna förvänta sig för en ny flyglinje och ett nytt flygbolag som är mindre känt än Ryanair, som redan hade bedrivit verksamhet på flygplatsen under flera år.

— Användning av en extra icke-luftfartsrelaterad intäkt som motsvarade den som användes för Ryanair (2,35 euro under 2008, 2,40 euro under 2009 och 2,45 euro under 2010). Denna försiktiga hypotes utgår från att alla passagerare har samma köpbeteende (oavsett vilket flygbolag som används).

(651) Som framgår av resultatet av rekonstruktionen av affärsplanen för avtalet av den 4 juli 2008 i tabell 19 är nettonuvärdet för detta avtal negativt.

(652) I likhet med de andra avtalen ansåg kommissionen också att det var klokt att genomföra en sårbarhetsanalys för att testa stabiliteten i rekonstruktionens grundscenario. För detta ändamål duplicerade kommissionen de parameterändringar som tillämpades på avtalen 1-A, som undertecknades med Ryanair, med undantag av följande parametrar:

— När det gäller antalet rotationer per år skulle en förvaltare ha kunnat utgå från det hypotetiska antagandet att Jet2 skulle trafikera två flyglinjer under det första året och under det andra och tredje året.

— När det gäller beläggningen har kommissionen tagit hänsyn till de faktorer som Frankrike föreslagit (se skäl 648).

— När det gäller flygplatsavgifterna tillämpade kommissionen de avtalade rabatterna.

— När det gäller ersättningen för marknadsföringstjänsterna tog kommissionen ett belopp på […] euro för de tre år som omfattas av avtalet, förutsatt att de två flyglinjerna skulle behållas under hela avtalets löptid.

(653) I detta alternativa scenario framgår det tydligt av tabell 19 att nettonuvärdet för det rekonstruerade avtalet av den 4 juli 2008 är mycket försiktigt positivt (3 511 euro). Med tanke på den mycket optimistiska karaktären hos de antaganden som gjorts (särskilt den 50-procentiga minskningen av de tillkommande driftkostnaderna och en 20-procentig ökning av de icke-luftfartsrelaterade intäkterna) och den mycket försiktigt positiva siffran för nettonuvärdet som rekonstrueras i detta alternativa scenario, anser kommissionen att det är mycket osannolikt att en rationell förvaltare skulle ha valt att underteckna avtalet av den 4 juli 2008 med Jet2, med tanke på det negativa nettonuvärdet i referensscenariot.

Tabell 19

Nettonuvärde för det avtal av den 4 juli 2008 som ingicks med Jet2

(tusen euro)

	Nettonuvärde		
Avtal om marknadsföringstjänster	Frankrikes scenario	Kommissionens referensscenario	Kommissionens alternativa scenario
Jet2	[0; 100]	[- 100; 0]	[0; 100]

a) Slutsats om förekomsten av en fördel

(654) Den analys som beskrivs i skälen 580–653, särskilt tabellerna 18 och 19, visar att nettonuvärdet för alla avtal enligt vilka ersättning betalades till Ryanair/AMS och Jet2 för marknadsföringstjänster är negativt ([177]). Av skäl 531 framgår att vart och ett av dessa avtal ger Ryanair/AMS eller Jet 2 en fördel. Tvärt emot, vilket anges i skäl 644, ger avtal 4 och 5 inte Ryanair/AMS någon ekonomisk fördel.

7.2.1.6 Selektiv karaktär hos den fördel som beviljats Ryanair/AMS och Jet2

(655) Med undantag av avtal 4 och 5 om flygplatsavgifter som ingåtts med Ryanair föreskrivs i de avtal eller uppsättningar avtal som industri- och handelskammaren ingått med Ryanair/AMS och Jet2 att dessa flygbolag ska ersättas för de marknadsföringstjänster som dessa tillhandahåller. Ersättningen för dessa marknadsföringstjänster är utmärkande för förbindelserna mellan flygplatsen och dessa flygbolag eftersom den följer av direkta förhandlingar mellan industri- och handelskammaren och varje flygplats som berörs, snarare än från priser som gäller för alla flygbolag. Avtalen innehåller villkor som har avtalats specifikt mellan La Rochelle Airport och Ryanair/AMS och Jet2 och är följaktligen selektiva.

(656) När det gäller avtal 4 och 5, som nämns i punkt 644, om flygplatstjänster som ingåtts med Ryanair ger de inte Ryanair/AMS någon selektiv fördel, eftersom de luftfartsavgifter som ingick i dessa avtal motsvarar de priser som gäller för alla flygbolag i enlighet med den allmänna prislista som har godkänts av Cocoeco.

([177]) De avtal eller uppsättningar avtal som omfattar flera år har också ett negativt nettonuvärde för varje år av avtalet.

7.2.1.7 Snedvridning av konkurrensen och påverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater

(657) När ett stöd som beviljats av en medlemsstat förstärker vissa företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag inom gemenskapshandeln, måste de senare företagen anses påverkade av stödet. För att en åtgärd ska snedvrida konkurrensen räcker det enligt fast rättspraxis ([178]) med att stödmottagaren befinner sig i en konkurrenssituation med andra företag på konkurrensutsatta marknader.

(658) Sedan den tredje delen av liberaliseringen av luftfarten trädde i kraft den 1 januari 1993 ([179]) är lufttrafikföretagen i EU fria att trafikera flyglinjer inom EU och att få obegränsat tillstånd till cabotage.

(659) De fördelar (vars förekomst har fastställts ovan) som flygbolagen erhållit inom ramen för de olika avtal som omfattas av denna granskning har därför stärkt deras ställning i förhållande till alla andra lufttrafikföretag i EU som faktiskt konkurrerar eller kan konkurrera med dessa flygbolag på de flyglinjer som de trafikerar. Därmed har de snedvridit eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverkat handeln inom EU.

7.2.1.8 Slutsats om förekomsten av stöd

(660) Med undantag för avtal 4 och 5 om flygplatstjänster som ingåtts med Ryanair uppfyller alla de åtgärder som ingår i de avtal och ändring av dessa som ingåtts med Ryanair/AMS (se tabell 14) och Jet2 de kriterier som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget och utgör därför statligt stöd.

7.2.2 *Det statliga stödets olaglighet*

(661) Eftersom åtgärden eller åtgärderna har genomförts utan att ha godkänts av kommissionen är de olagligt stöd.

7.2.3 *Stödets förenlighet med den inre marknaden*

(662) Enligt fast rättspraxis ([180]) åligger det Frankrike att ange på vilken rättslig grund stödet i fråga kunde anses vara förenligt med den inre marknaden och att bevisa att villkoren för förenlighet var uppfyllda. Därför har kommissionen i sitt beslut att inleda förfarandet och i en begäran om ytterligare upplysningar uppmanat Frankrike att ange rättsliga grunder för förenlighet och att fastställa om de tillämpliga villkoren för förenlighet var uppfyllda, särskilt om de berörda stöden borde betraktas som startstöd för att öppna nya flyglinjer. Frankrike har dock inte anfört någon grund för förenligheten eller lagt fram några argument för att motivera slutsatsen att stödet är förenligt med den inre marknaden. Framför allt påstod inte Frankrike att de granskade åtgärderna utgjorde ett förenligt startstöd. Inte heller har någon berörd tredje part försökt visa att dessa åtgärder är förenliga med den inre marknaden.

(663) Kommissionen anser dock att det är lämpligt, för fullständighetens skull, att undersöka om dessa stöd kan anses vara förenliga med den inre marknaden till följd av deras bidrag, om något alls, till att nya flyglinjer startas upp eller att nya avgångar tillkommer.

(664) Kommissionen påminner om att de berörda stöden var kopplade till lanseringen av nya flyglinjer eller för att öka antalet avgångar på befintliga flyglinjer eller för att fortsätta att trafikera flyglinjer som annars hade kunnat läggas ned. Kommissionen konstaterar därför att det kan utgöra driftstöd för att främja flygtrafik från en regional flygplats. I detta sammanhang bör det nämnas att driftstöd sällan brukar anses vara förenliga med den inre marknaden eftersom de vanligen snedvrider konkurrensen inom de sektorer där de beviljas.

([178]) Tribunalens dom av den 30 april 1998, Het Vlaamse Gewest (flamländska regionen)/Europeiska kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Rådets förordningar (EEG) nr 2407/92, 2408/92 och 2409/92 (EGT L 240, 24.8.1992).

([180]) Se domstolens dom av den 28 april 1993, Italien/kommissionen, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, punkt 20.

7.2.3.1 Åtgärder som vidtogs före ikraftträdandet av 2005 års luftfartsriktlinjer

(665) Vissa av stödåtgärderna i fråga (avtalen 1-A och avtal B) beviljades innan 2005 års luftfartsriktlinjer offentliggjordes den 9 december 2005 ([181]). När det gäller förenligheten med den inre marknaden hos stöd som har beviljats före den dagen hänvisas det i punkt 85 i 2005 års luftfartsriktlinjer och i punkt 174 i 2014 års luftfartsriktlinjer till de regler som var tillämpliga när stödet beviljades.

(666) Innan 2005 års luftfartsriktlinjer antogs hade kommissionen antagit 1994 års luftfartsriktlinjer ([182]). Dessa luftfartsriktlinjer behandlade dock inte specifikt problematiken med driftstöd för att främja flygtrafik från regionala flygplatser. Denna problematik växte fram gradvis i takt med fenomenet att vissa stora europeiska flygplatser blev allt mer överbelastade och lågprisoperatörerna bredde ut sig, vilket ännu inte hade inträffat 1994. Kommissionen anser därför att 1994 års luftfartsriktlinjer inte går att tillämpa i det här ärendet. Alltså måste kommissionen i princip bedöma de berörda stödens förenlighet med den inre marknaden direkt på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(667) Till detta måste anmärkas att kommissionens rättsliga bedömning av denna typ av statligt stöd med tiden förfinades medan vissa punkter behölls oförändrade. De har att göra med de allmänna principerna för stödens förenlighet med den inre marknaden i enlighet med ovannämnda artikel i fördraget.

(668) I enlighet med detta konstaterade kommissionen i sitt beslut om Manchesters flygplats från juni 1999 ([183]) att icke diskriminerande rabatter på flygplatsavgifter som beviljats för en viss tid var förenliga med reglerna om statligt stöd för att främja nya flyglinjer.

(669) I beslut 2004/393/EG om Charleroi Airport ([184]) konstaterade kommissionen att ”[d]riftsstöd som syftar till att bidra till etableringen av nya flyglinjer eller förstärka viss trafik kan vara nödvändigt för de små regionala flygplatsernas utveckling. Åtgärderna kan få de berörda företagen att ta risken att investera i nya flyglinjer. För att ett sådant stöd ska kunna förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 87.3 c i fördraget måste man slå fast att stödet är nödvändigt och står i proportion till det eftersträvade målet samt att det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”. ([185]) Kommissionen konstaterade därför att vissa villkor var uppfyllda för att detta driftstöd skulle kunna förklaras förenligt med den gemensamma marknaden, särskilt följande:

— Stödet måste bidra till den ekonomiska utvecklingen vid en regional flygplats genom en nettoökning av trafiken på nya flyglinjer ([186]).

— Stödet måste vara nödvändigt i den bemärkelsen att det inte avser en flyglinje som redan drivs av samma flygbolag, av ett annat flygbolag eller en liknande flyglinje ([187]).

— Stödet måste ha en stimulanseffekt genom att bidra till utvecklingen av en verksamhet som efter en viss period sannolikt kommer att bli lönsam, vilket innebär att stödet måste vara tidsbegränsat ([188]).

— Stödet måste vara rimligt, det vill säga beloppet måste vara kopplat till en nettoökning av trafiken ([189]).

— Stödet måste ha beviljats på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och får inte ackumuleras med andra typer av stöd.

([181]) Se avsnitt 3.2.2.1.
([182]) Riktlinjer för tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och av artikel 61 i EES-avtalet för statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5).
([183]) Beslut av den 26 maj 1999 om statligt stöd NN 109/98 – *Manchester Airport* (EUT C 65, 13.3.2004).
([184]) Kommissionens beslut 2004/393/EG av den 12 februari 2004 om de fördelar som regionen Vallonien och Brussels South Charleroi Airport beviljat flygbolaget Ryanair i samband med dess etablering i Charleroi (EUT L 137, 30.4.2004, s. 1). Beslutet ogiltigförklarades genom tribunalens dom av den 17 december 2008, Ryanair Ltd./kommissionen, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Den belyser dock hur kommissionens strategi har utvecklats när det gäller att bedöma denna typ av stöd.
([185]) Se kommissionens beslut 2004/393/EG, skäl 279.
([186]) Se skälen 283–297.
([187]) Se skälen 288–309.
([188]) Se skälen 311–317.
([189]) Se skälen 318–325.

(670) I punkt 234 i beslutet om att inleda förfarandet uppgav kommissionen för övrigt att den föreslog en granskning av förenligheten hos dessa stöd mot bakgrund av artikel 107.3 c i EUF-fördraget, och varken någon berörd tredje part eller Frankrike motsatte sig denna metod.

(671) Statligt stöd till flygbolag måste, liksom allt annat statligt stöd, vara nödvändigt för att underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet och stå i proportion till detta mål för att kunna förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(672) Sammanfattningsvis anser kommissionen i detta fall att förenligheten med den inre marknaden hos avtalen 1-A och avtal B bör granskas mot bakgrund av de ovannämnda allmänna principerna.

(673) Kommissionen kommer därför att bedöma åtgärdernas förenlighet mot bakgrund av ovanstående kriterier och rättspraxis ([190]).

— *Bidrag till den ekonomiska utvecklingen från en liten regional flygplats genom en nettoökning av trafiken på nya flyglinjer*

(674) Avtalen 1-A och avtal B har koppling till starten av en ny flyglinje och upprätthållandet av den befintliga flyglinjen till London Stansted. De bidrog alltså till en påtaglig ökning av den avgående trafiken från La Rochelle flygplats, samtidigt som målet för övrigt var att behålla den befintliga flyglinjen till London Stansted.

— *Stödet avser inte en flyglinje som redan används av samma eller ett annat flygbolag eller en liknande flyglinje*

(675) I avtalen 1-A och avtal B föreskrevs inte bara att nya flyglinjer startas, utan även att den befintliga flyglinjen till London Stansted skulle fortsätta trafikeras. I detta sammanhang framhåller kommissionen att Ryanair den 10 april 2003 köpte Buzz, som hade trafikerat denna flyglinje sedan den 1 april 2001 enligt det avtal av den 8 november 2002 som det hänvisas till i avsnitt 3.2.2.3. Avtal B omfattade dessutom samma flyglinje till London Stansted som redan trafikerades av Ryanair inom ramen för avtal 1-A. Avtal 1-A och avtal B uppfyller därför inte villkoret att åtgärden inte får beviljas för en flyglinje som redan trafikeras eller en liknande flyglinje.

— *Åtgärderna är tidsbegränsade och omfattar flyglinjer som sannolikt kommer att bli lönsamma*

(676) När flyglinjen La Rochelle–London Stansted startades av Buzz 2001 trafikerade inget flygbolag denna flyglinje. När avtalen 1-A undertecknades hade Buzz trafikerat flyglinjen i nästan två år enligt avtalet av den 8 november 2002, men avtalet inbegrep ingen marknadsföringsavgift. De avtal som följde på avtalen 1-A och som fastställde villkoren för trafiken på denna flyglinje, nämligen avtal B (som löpte ut i slutet av april 2006), avtalen 2-3-C-D (som löpte ut 2009), avtalen G-H-I-J (som löpte ut i slutet av 2011) och avtalen 6-K (som löpte ut i slutet av mars 2013) inbegrep alla ersättning (i form av betalningar för marknadsföringstjänster) till Ryanair/AMS. Denna flyglinje finansierades därför under tio år efter det att avtalen 1-A hade löpt ut, och 7 år efter det att avtal B hade löpt ut. Denna ytterligare löptid är särskilt viktig. Kommissionen påpekar också att det inte fanns några andra flygbolag som trafikerade denna flyglinje.

(677) Kommissionen konstaterar vidare att Frankrike inte har lagt fram någon lönsamhetsstudie för de olika flyglinjer och avgångar som omfattas av avtalen 1-A och avtal B. Utifrån uppgifterna i ärendet verkar de myndigheter som beviljade stödet i fråga inte ha haft någon tydlig bild av att dessa flyglinjer och avgångar skulle kunna bli lönsamma utan stöd inom en mer eller mindre snar framtid. Det bör dessutom noteras att avtalen 1-A och avtal B rörde olika flyglinjer, varav vissa inte ens hade fastställts när avtalen ingicks, vilket bekräftar att de berörda myndigheterna inte förfogade över några uppgifter som kunde säkerställa lönsamheten hos dessa flyglinjer.

([190]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 22 september 2020, C-594/18 P, Republiken Österrike/kommissionen, EU:C:2020:742, punkt 20.

(678) Kommissionen understryker slutligen att den information som de franska myndigheterna har överlämnat om de ekonomiska spridningseffekterna av de flyglinjer som trafikeras av Ryanair gällde särdragen hos Ryanairs kunder och den effekt som dessa skulle kunna få för regionens utveckling, men innehöll inte några prognoser för den framtida lönsamheten för dessa flyglinjer eller andra flyglinjer som Ryanair skulle kunna trafikera i framtiden.

(679) Kommissionen anser därför att avtalen 1-A och avtal B inte uppfyller villkoret att åtgärderna ska vara tidsbegränsade och att de måste avse flyglinjer som sannolikt kommer att bli lönsamma.

— *Stödbeloppet är kopplat till en nettoökning av trafiken*

(680) De stödbelopp som beviljas inom ramen för avtalen 1-A och avtal B är inte kopplade till en ökning av trafiken eftersom, trots att de föreskriver att nya flyglinjer ska startas, denna uppstart är hypotetisk och avtalets huvudsakliga syfte är den fortsatta trafiken på den befintliga flyglinjen till London Stansted. Kommissionen anser därför att avtalen 1-A och avtal B inte uppfyller kriteriet om en koppling mellan stödbeloppet och en nettoökning av trafiken.

— *Stödet måste ha beviljats på ett transparent och icke-diskriminerande sätt och får inte kumuleras med andra typer av stöd*

(681) Enligt Frankrike har industri- och handelskammaren tidigare bedrivit forskning om de marknadsföringstjänster som erbjuds på ett antal företags webbplatser, vilket har lett till att man har beslutat att den typ av tjänster som erbjuds av AMS var bäst lämpade för företagets behov och strategi. Industri- och handelskammaren konstaterade att andra flygbolag än Ryanair, som stod för en minoritetsandel av trafiken vid La Rochelle flygplats, inte kunde erbjuda ett giltigt substitut till Ryanairs webbplats, som var flygplatsens huvudsakliga transportör.

(682) Det stöd som beviljades enligt avtalen 1-A och avtal B förhandlades därför fram bilateralt, på ett icke-transparent sätt och utan något förfarande för att säkerställa att det inte förekom någon diskriminering, t.ex. en offentlig anbudsinfordran. Stödet uppfyller därför inte kriteriet om transparens och icke-diskriminering.

(683) Kommissionen anser därför att det statliga stöd som beviljats enligt avtalen 1-A och avtal B inte kan anses vara förenligt med den inre marknaden.

7.2.3.2 Åtgärder som vidtogs efter ikraftträdandet av 2005 års luftfartsriktlinjer

(684) Eftersom 2005 års luftfartsriktlinjer utgör den referensram som är tillämplig från och med deras ikraftträdande till och med antagandet av 2014 års luftfartsriktlinjer anser kommissionen att 2005 års luftfartsriktlinjer bör tillämpas på de övriga stödåtgärderna i fråga. Kommissionen måste nämligen följa de luftfartsriktlinjer som den antar, såvida de inte strider mot fördraget, vilket varken Frankrike, Ryanair eller Jet2 har påstått eller bevisat.

(685) Kommissionen anser därmed att man bör granska förenligheten hos följande stödåtgärder mot bakgrund av 2005 års luftfartsriktlinjer och rättspraxis ([191]):

— Avtalen 2-3-C-D.

— Avtal E.

— Avtal F.

— Avtalen G-H-I-J.

— Avtalen 6-K.

— Avtal L.

— Avtalen 7-M.

— Avtal N.

— Det avtal som ingicks med Jet2 den 4 juli 2008.

([191]) Domstolens dom (stora avdelningen) av den 22 september 2020, C-594/18 P, Republiken Österrike/kommissionen, EU:C:2020:742, punkt 20.

(686) Statligt stöd till flygbolag måste, liksom allt annat statligt stöd, vara nödvändigt för att underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet och stå i proportion till detta mål för att kunna förklaras förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Därför kommer kommissionen att undersöka om kriterierna om nödvändighet och proportionalitet är uppfyllda, utöver kriterierna i 2005 års luftfartsriktlinjer.

(687) I 2005 års luftfartsriktlinjer anges för det första att kommissionens meddelanden och andra åtgärder för regionalstöd gör det möjligt att godkänna driftstöd som beviljats flygbolag (såsom igångsättningsstöd för nya flyglinjer) endast i undantagsfall och på vissa bestämda villkor i mindre gynnade regioner i Europa, nämligen i mindre gynnade områden som omfattas av undantaget i artikel 107.3 a i EUF-fördraget, de yttersta randområdena, samt glest befolkade områden ([192]). La Rochelle flygplats ligger inte i den typen av region, varför detta undantag inte är tillämpligt.

(688) I 2005 års luftfartsriktlinjer anges vidare att små flygplatser har ofta inte tillräckligt många passagerare för att bli lönsamma, och att flygbolagen är därför inte alltid beredda att utan särskilda incitament ta risken att öppna en flyglinje från en okänd och oprövad flygplats. I enlighet med 2005 års luftfartsriktlinjer kan kommissionen därför acceptera att flygbolagen får temporära offentliga stöd, direkt eller indirekt och på vissa villkor, om sådana stöd hjälper dem att öppna nya flyglinjer eller öka turtätheten från regionala flygplatser och att få en passagerarvolym som med tiden gör dem lönsamma ([193]).

(689) De specifika förenlighetsvillkoren anges i punkt 79 i 2005 års luftfartsriktlinjer. Kommissionen anser att flera av dessa kriterier inte är uppfyllda, särskilt följande:

— *Bärkraft på lång sikt, samt gradvis minskande stöd (kriterium d), avsaknad av affärsplan (kriterium i) och stödnivå och varaktighet (kriterium f)*

(690) Ingen av de olika åtgärderna i fråga har, till sin form, utformats för att garantera ett gradvis minskade stöd som begränsats till en viss procentandel av de stödberättigade kostnaderna, något som inte tas upp i de berörda avtalen eller, i den mån som kommissionen är medveten om detta, i något annat dokument som industri- och handelskammaren förfogar över vid den tidpunkt då avtalen ingicks.

(691) Det finns inte heller några belägg för att en affärsplan lämnades in i förväg för att möjliggöra en bedömning av åtgärdernas långsiktiga lönsamhet. Med hänsyn till detta och utan andra uppgifter till stöd för motsatsen konstaterar kommissionen att stödet i fråga inte har beviljats för flyglinjer som skulle kunna bli lönsamma utan stöd. För övrigt tyder de efterföljande stödåtgärderna till förmån för flyglinjerna till London Stansted och Bryssel Charleroi (från 2003), Dublin (från 2006), Oslo (från 2010) och Porto (från 2011) på att Ryanair inte skulle ha trafikerat dessa flyglinjer om subventionerna till dessa skulle ha dragits in.

(692) Kommissionen slår därmed fast att ovannämnda villkor inte uppfylls av någon av åtgärderna i fråga.

— *Koppling till nya linjer eller ökad turtäthet på befintliga linjer (kriterium c)*

(693) Kommissionen framhåller att avtalen i fråga i vissa fall ingicks i syfte att starta nya flyglinjer, men främst för att säkerställa fortsatt trafik på befintliga flyglinjer:

— När det gäller avtal C påpekar kommissionen i skäl 89 att Ryanair helt enkelt åtar sig att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och London Stansted med minst 95 000 passagerare per år. Av skälen 82 och 85 framgår dock att avtalen A och B redan omfattade en daglig flyglinje mellan London Stansted och La Rochelle. I sin uppskattning av trafikvolymen för avtalen 1-A och avtal B beräknade kommissionen att den årliga trafiken på denna flyglinje aldrig skulle överstiga 86 000 passagerare. Kommissionen konstaterar därför att dessa åtgärder uppfyller kriterium c.

— När det gäller avtal D påpekar kommissionen i skäl 92 att Ryanair åtar sig att trafikera en (ny) flyglinje mellan La Rochelle och Dublin med minst 45 000 passagerare per år. Kommissionen konstaterar därför att denna åtgärd uppfyller kriterium c.

([192]) Punkt 27 i 2005 års luftfartsriktlinjer.
([193]) Punkterna 71 och 74 i 2005 års luftfartsriktlinjer.

— När det gäller avtal G påpekar kommissionen i skäl 96 att Ryanair åtar sig att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Dublin med minst 53 000 passagerare per år, vilket innebär en ökning med 8 000 passagerare jämfört med avtal D. Kommissionen anser därför att denna åtgärd uppfyller kriterium c.

— När det gäller avtal H påpekar kommissionen i skäl 99 att Ryanair åtar sig att trafikera en ny flyglinje mellan La Rochelle och Bryssel Charleroi med minst 9 000 passagerare per år under det första året och 16 000 passagerare under de efterföljande åren. Kommissionen konstaterar därför att denna åtgärd uppfyller kriterium c.

— När det gäller avtal I påpekar kommissionen i skäl 102 att Ryanair åtar sig att trafikera en flyglinje mellan La Rochelle och Dublin med minst 17 000 passagerare per år. Enligt det tidigare avtalet D trafikerade Ryanair emellertid redan denna flyglinje med ett högre trafikmål (45 000 passagerare per år). Kommissionen konstaterar därför att denna åtgärd inte uppfyller kriterium c.

— Enligt avtal K åtog sig Ryanair, såsom anges i skäl 106, att trafikera en ny flyglinje till Norge. Som beskrivs i skäl 78 gjorde Ryanair inget åtagande om antal avgångar i avtalet om flygplatstjänster 6, som kommissionen anser utgöra en enda åtgärd tillsammans med avtal K (se avsnitt 7.2.1.5 b.4), men gjorde följande trafikåtaganden: 53 000 passagerare till London Stansted, 17 000 passagerare till Dublin, 17 000 passagerare till Bryssel Charleroi och 17 000 passagerare till Oslo-Rygge. Kommissionen påpekar att dessa åtaganden är desamma för flyglinjen Dublin, något högre för flyglinjen Bryssel Charleroi (1 000 passagerare, eller ungefär +6 %), men mycket lägre för flyglinjen London Stansted (- 28 000 passagerare jämfört med det mål på 95 000 passagerare som fastställts i avtal C, eller en minskning med 30 %). Inkluderingen av en ny flyglinje till Norge med en trafik på 17 000 passagerare kompenserar inte för den totala trafikminskningen enligt avtal K (- 10 000 passagerare ([194])). Kommissionen konstaterar därför att denna åtgärd inte uppfyller kriterium c.

— Enligt avtal L åtog sig Ryanair, såsom anges i skäl 110, att trafikera en ny flyglinje till Cork. Ryanair gjorde dock inga åtaganden i fråga om trafik eller antal avgångar. Kommissionen konstaterar därför att denna åtgärd inte uppfyller kriterium c.

— Avtalen E, F, J, M och N innehåller inga åtaganden gällande trafik eller antal avgångar. Kommissionen konstaterar därför att dessa åtgärder inte uppfyller kriterium c.

(694) Kriterium c uppfylls därför endast genom avtalen C, D, G och H.

— *Kompensation för extra igångsättningskostnader (kriterium e)* ([195])

(695) Kommissionen anser att detta kriterium inte var uppfyllt för var och en av åtgärderna i fråga. De belopp som betalades av industri- och handelskammaren var inte avsedda att utgöra en andel av de ytterligare igångsättningskostnaderna, för vilka, såvitt kommissionen vet, några uppskattningar aldrig gjordes av Ryanair/AMS eller Jet2 och överlämnades till industri- och handelskammaren.

— *Koppling till lanseringen av en linje (kriterium g)* ([196])

(696) Kommissionen påpekar att de avtal om marknadsföringstjänster som ingicks med Ryanair och Jet2 inte syftade till att öka antalet passagerare som flyger med dessa två flygbolag. Det stämmer att vissa av dessa avtal sammanfaller med starten av vissa flyglinjer och vissa omfattar åtaganden om antal avgångar eller passagerarantal enligt avsnitten 3.2.2.1 och 3.2.2.2. Kommissionen konstaterar dock att dessa åtaganden inte ändras under avtalets löptid och att det inte finns något verkligt system för incitament till trafikutveckling som motsvarar det i liknande ärenden som

([194]) Den sammantagna variationen i det trafikåtagande som följer av avtal K, beräknad på grundval av den enskilda trafikvariationen på varje flyglinje, uppgår således till 0 + 1 000–280 000 + 17 000 = - 10 000 passagerare.

([195]) Stödet ska enbart avse de extra kostnader som uppstår när en ny flyglinje startas upp eller en ny avgång tillkommer, dvs. kostnader som flygbolaget inte har för redan etablerade flyglinjer.

([196]) Stödet ska vara kopplat till en reell ökning av antalet passagerare.

kommissionen nyligen granskat ([197]). Det finns alltså ingen rabatt eller straffavgift som har koppling till den faktiska ökningen av trafiken. De stödbelopp som betalas till flygbolagen är därför inte kopplade till den reella utvecklingen av flyglinjerna. Kommissionen anser därför att detta kriterium inte uppfylls av någon av åtgärderna i fråga.

— *Icke-diskriminerande stöd (kriterium h)* ([198])

(697) Kommissionen konstaterar att avtalen i det aktuella fallet förhandlades fram direkt med de berörda flygbolagen och att det inte skedde offentligt. Detta innebär att stödet beviljades utan något konkurrensutsatt förfarande där andra potentiellt intresserade flygbolag kunde ha erbjudit sig att trafikera de berörda flyglinjerna på samma villkor för att få igångsättningsstöd.

(698) Följaktligen är det kriterium som avses i led h inte uppfyllt.

(699) Mot bakgrund av samtliga uppgifter som nämnts ovan anser kommissionen att inga av de olagliga stöd som beviljats Ryanair/AMS och Jet2genom de avtal som är föremål för denna granskning uppfyller samtliga kriterier i 2005 års luftfartsriktlinjer. De stöd som är resultatet av följande åtgärder är därför oförenliga med den inre marknaden:

— Avtalen 2-3-C-D.

— Avtal E.

— Avtal F.

— Avtalen G-H-I-J.

— Avtalen 6-K.

— Avtal L.

— Avtalen 7-M.

— Avtal N.

— Det avtal som ingicks med Jet2 den 4 juli 2008.

8. **SLUTSATSER**

(700) Kommissionen konstaterar därför för det första att de subventioner för de uppdrag som betraktas som offentliga och som betalats till La Rochelle flygplats och den påstådda underfaktureringen av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahållit flygplatsen mellan 2006 och 2012 inte utgör statligt stöd.

(701) Kommissionen konstaterar också att Frankrike olagligen har genomfört investeringsbidrag som betalats ut mellan 2001 och 2006 i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Dessa investeringsbidrag utgör dock stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(702) Kommissionen konstaterar vidare att Frankrike olagligen har genomfört ett antal driftstöd till förmån för La Rochelle flygplats (underfakturering av de tjänster som industri- och handelskammarens allmänna avdelning tillhandahöll La Rochelle flygplats mellan 2001 och 2005, de förskott med återbetalningsskyldighet som La Rochelle flygplats mottagit och subventioner från lokala myndigheter i syfte att bidra till åtgärder för att marknadsföra La Rochelle flygplats) i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Dessa driftstöd utgör dock stöd som är förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

([197]) Till exempel, i det avtal som det hänvisas till skäl 99 i kommissionens beslut om Nîmes flygplats, som citeras i fotnot 12, ingick ”en bestämmelse om eventuell utveckling av trafiken”. Det inbegrep att industri- och handelskammaren i Nîmes skulle betala ett bidrag på 5,50 euro per passagerare (från den 1:a till den 49 999:e passageraren), 6,50 euro per passagerare (från den 50 000:e till den 99 999:e passageraren) och 10 euro (från den 100 000:e till den 129 999:e passageraren). Det inbegrep också en straffavgift på 5,65 euro per passagerare som skulle betalas av Ryanair om trafikmålet var lägre än 71 000 passagerare.

([198]) En myndighet som har för avsikt att bevilja igångsättningsstöd för en ny flyglinje, via en flygplats eller ej, ska offentliggöra sådana planer tillräckligt lång tid i förväg och i tillräcklig omfattning, så att alla intresserade flygbolag får möjlighet att erbjuda sina tjänster.

(703) Kommissionen konstaterar vidare att, med undantag för avtal 4 och 5 om flygplatstjänster med Ryanair, de olika avtal om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster som ingåtts mellan industri- och handelskammaren och Ryanair, AMS och Jet2 och som omfattas av det formella granskningsförfarandet omfattar statligt stöd som genomförts i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget och som är oförenligt med den inre marknaden.

(704) Slutligen konstaterar kommissionen att den befrielse från banbelysningsavgifter som Ryanair åtnjuter inte utgör statligt stöd. Kommissionen drar också slutsatsen att flygbolagen Flybe, Aer Arann, Buzz och easyJet inte fick något statligt stöd för sin verksamhet vid La Rochelle flygplats.

9. **ÅTERKRAV**

(705) Enligt Europeiska unionens domstols rådande rättspraxis ska kommissionen, om den fastställer att en stödåtgärd inte är förenlig med den inre marknaden, besluta att den berörda medlemsstaten måste upphäva eller ändra stödet ([199]).

(706) I artikel 16 i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([200]) anges följande: ”Vid negativa beslut i fall av olagligt stöd ska kommissionen besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren (nedan kallat *beslut om återkrav*). Kommissionen ska inte återkräva stödet om detta skulle stå i strid med en allmän princip i unionsrätten”. Domstolen har konsekvent slagit fast att om kommissionen anser att stöd är oförenligt med den inre marknaden är syftet med återkravet att återställa den tidigare situationen ([201]). Europeiska unionens domstol betraktar i detta sammanhang målet som uppnått om mottagaren av stödet har betalat tillbaka de belopp som beviljats i form av olagligt stöd, plus ränta, och därmed har förlorat den fördel som mottagaren har åtnjutit jämfört med sina konkurrenter. På detta sätt återställs den situation som rådde före utbetalningen av stödet ([202]).

(707) I föreliggande fall verkar återkravet av det i detta beslut fastställda olagliga stöd som inte är förenligt med den inre marknaden inte strida mot någon allmän princip i unionsrätten. Framför allt har varken Frankrike eller de berörda tredje parterna lagt fram några argument för detta.

(708) Frankrike ska därför vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva de stöd som olagligen har beviljats genom de berörda avtalen från Ryanair, AMS och Jet2.

(709) I tabell 20 nedan anges de belopp som enligt Frankrike har betalats av industri- och handelskammaren till Ryanair/AMS fram till 2011 för marknadsföringstjänsterna.

Tabell 20

Belopp som betalades till Ryanair/AMS och Jet2 mellan 2003 och 2013

År	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) I tabell 20 anges bara de sammantagna beloppen för de betalningar som gjorts varje år inom ramen för de olika avtalen om marknadsföringstjänster. Frankrike har dock inte lämnat någon tabell som visar på en koppling mellan de belopp som fastställs i avtalen och de belopp som faktiskt betalas ut varje år enligt varje avtal.

([199]) Domstolens dom av den 12 juli 1973, kommissionen/Tyskland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.

([200]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

([201]) Domstolens dom av den 14 september 1994, Spanien/kommissionen, C-278/92, C-279/92 och C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punkt 75.

([202]) Domstolens dom av den 17 juni 1999, Belgien mot kommissionen, ECLI:EU:C:1999:311, C-75/97, punkterna 64 och 65.

(711) De stödbelopp som ska återkrävas ska därför fastställas på följande sätt:

— Det belopp som ska återkrävas ska beräknas för var och en av de oförenliga stödåtgärder som avses i skäl 699. För varje granskad åtgärd motsvarar stödbeloppet nettonuvärdet för varje åtgärd, beräknat som summan av de diskonterade tillkommande kassaflödena per år enligt tabell 15.

— Eftersom Frankrike inte har tillhandahållit någon tillförlitlig rekonstruktion av nettonuvärdet för var och en av åtgärderna måste den rekonstruktion som kommissionen föreslår (baserat på referensscenariot) ligga till grund för beräkningen av det stödbelopp som ska återkrävas.

(712) För att återspegla den faktiska fördel som flygbolaget och dess dotterbolag åtnjutit enligt avtalen måste Frankrike justera de belopp som avses i skäl 711 enligt följande:

— Frankrike kan justera de tillkommande luftfartskostnader som beaktas vid beräkningen på grundval av faktiska betalningar, vilka Frankrike bör tillhandahålla.

— Frankrike måste också ta hänsyn till alla skillnader mellan de betalningar som faktiskt gjorts av flygbolaget inom ramen för avtalen om flygplatstjänster, såsom observerats efter händelsen, och de (på förhand) planerade flöden som motsvarar dessa intäktsposter. Dessa justeringar måste grundas på bevis på faktiska utbetalningar, som Frankrike bör tillhandahålla.

— Frankrike måste ta hänsyn till alla skillnader mellan de marknadsföringsbetalningar som faktiskt gjorts till flygbolaget eller dess dotterbolag inom ramen för avtalen om marknadsföringstjänster, såsom observerats efter händelsen, och de motsvarande (på förhand) planerade marknadsföringskostnaderna. Dessa justeringar måste grundas på bevis på faktiska utbetalningar, som Frankrike bör tillhandahålla.

— Frankrike måste ta hänsyn till alla skillnader mellan de (på förhand) planerade löptiden för de olika avtalen (avtalet om flygplatstjänster respektive marknadsföringstjänster) och deras faktiska löptid. Om vissa av avtalen sades upp i förtid fick flygbolaget i princip inga betalningar inom ramen för dessa avtal och hade inte någon åtkomst till flygplatsens infrastruktur och till marktjänsterna inom ramen för dessa avtal. Dessa justeringar måste grundas på bevis på faktiska utbetalningar, som Frankrike bör tillhandahålla.

(713) Som anges i skäl 451 anser kommissionen att Ryanair och AMS vid tillämpningen av reglerna om statligt stöd utgör en enda ekonomisk enhet och att de avtal om marknadsföringstjänster och avtal om flygplatstjänster som har ingåtts tillsammans måste betraktas som en enda transaktion mellan den enheten och industri- och handelskammaren. Kommissionen konstaterar därför att Ryanair och AMS är solidariskt ansvariga för återbetalningen av det stöd som erhållits enligt avtalen mellan 2003 och 2011 (innan det beslut att inleda förfarandet som avses i skäl 4 antogs, dvs. den 8 februari 2012). Det är däremot bara Ryanair som ska betala tillbaka stödet enligt avtalen 1-A och avtal B, eftersom de ingicks direkt mellan industri- och handelskammaren och Ryanair utan att AMS var inblandat.

(714) Det stöd som ska återkrävas från Jet2 måste följa de metodologiska principer som anges i skälen 711–713. Eftersom det stödbelopp som ska återkrävas från Jet2 inte kan överstiga 200 000 euro kan det inte uteslutas att stödbeloppet ligger under tröskelvärdet för undantag i förordningen om stöd av mindre betydelse ([203]). Varken de franska myndigheterna eller de berörda parterna hävdade dock att denna förordning skulle vara tillämplig under det formella granskningsförfarandet.

(715) De franska myndigheterna ska återkräva de angivna beloppen inom fyra månader från den dag då detta beslut offentliggörs.

([203]) Kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (EUT L 352, 24.12.2013, s. 1).

(716) De franska myndigheterna måste i enlighet med kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004, i dess ändrade lydelse enligt kommissionens förordning (EU) 2015/2282 ([204]), lägga på återkravsränta som ska räknas från och med den dag då det berörda stödet har ställts till företagets förfogande, det vill säga från och med den faktiska dagen för utbetalningen av det aktuella stödet och fram till och med den faktiska återbetalningen ([205]). Eftersom de flöden som utgör dessa stöd i det här fallet är komplicerade och uppstår vid flera datum under året, eller kontinuerligt för vissa intäktskategorier, anser kommissionen att det är godtagbart att anse att dagen för utbetalningen av de berörda stöden ska vara vid årets utgång, det vill säga den 31 december varje berört år, för beräkningen av återkravsräntan.

(717) Om en medlemsstat stöter på oförutsedda eller oförutsägbara svårigheter vid genomförandet eller blir varse följder som kommissionen inte har förutsett kan dessa problem enligt kommissionens rådande rättspraxis presenteras för bedömning tillsammans med förslag på lämpliga ändringar av det aktuella beslutet. I detta fall bör kommissionen och medlemsstaten samarbeta lojalt för att övervinna svårigheterna och följa bestämmelserna i EUF-fördraget till fullo ([206]).

(718) Kommissionen uppmanar Frankrike att meddela alla svårigheter som landet stöter på i samband med verkställandet av detta beslut.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De förskott med återbetalningsskyldighet som beviljats av den allmänna avdelningen vid La Rochelles industri- och handelskammare till flygplatsavdelningen mellan 2001 och 2012 utgör statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Detta statliga stöd har olagligen beviljats av Frankrike i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. Den underfakturering av tjänster som tillhandahållits av den allmänna avdelningen vid La Rochelles industri- och handelskammare till dess flygplatsavdelning mellan 2001 och 2005 utgör statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Detta statliga stöd har olagligen beviljats av Frankrike i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3. De finansiella bidragen från departementet Charente-Maritime, La Rochelles regionmyndighet och regionen Poitou-Charentes till La Rochelle flygplats för det marknadsföringsarbete som utförts av La Rochelle flygplats utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Detta statliga stöd har olagligen beviljats av Frankrike i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

4. De investeringsbidrag som beviljades av Charente-Maritimes allmänna råd, Poitou-Charentes regionala råd, La Rochelles regionmyndighet och Eruf mellan 2001 och 2005 utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Detta statliga stöd har olagligen beviljats av Frankrike i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

5. Ersättningen för tjänster som tillhandahållits Rochefort/Saint-Agnant flygplats av industri- och handelskammaren i La Rochelle utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

([204]) Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget EUT L 140, 30.4.2004, s. 1), och kommissionens förordning (EU) 2015/2282 av den 27 november 2015 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004 vad avser anmälnings- och upplysningsformulären (EUT L 325, 10.12.2015, s. 1).

([205]) Se artikel 16.2 i förordning 2015/1589 (som det hänvisas till i fotnot 175).

([206]) Se till exempel domstolens domar av den 2 februari 1989, kommissionen/Tyskland, C-94/87, ECLI:EU:C:1989:46, punkt 9, och av den 4 april 1995, kommissionen/Italien, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punkt 17.

6. Den påstådda underfakturering av tjänster som tillhandahållits av den allmänna avdelningen vid La Rochelles industri- och handelskammare till dess flygplatsavdelning mellan 2006 och 2012 utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

7. De subventioner som Fiata beviljade för uppgifter som omfattas av ansvarsområdet för den offentliga myndigheten och som utförts av La Rochelle flygplats utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

8. De statliga stöd som avses i punkterna 1–4 i den här artikeln är förenliga med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 2

1. De avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 1 februari 2007 respektive den 13 januari 2010 utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

2. De avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Aer Arann för flyglinjen till och från Cork (Irland) utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

3. De avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Flybe den 18 mars 2009 för flyglinjen till och från Glasgow (Skottland) utgör inte statligt stöd i enlighet med artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

4. De marknadsföringsåtgärder och de kommunikationsutgifter som rör flygbolaget Buzz och som nämns i CRC:s rapport utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

5. De påstådda marknadsföringstjänster som köptes in från easyJet och som nämns i CRC:s rapport utgör inte statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Artikel 3

1. Följande åtgärder, som inbegriper statligt stöd, har olagligen genomförts av Frankrike till förmån gemensamt för Ryanair och Airport Marketing Services i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och är oförenliga med den inre marknaden:

a) Det avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 10 december 2003 och det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 1 december 2003.

b) Det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks den 1 januari 2004 mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair.

c) De avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 1 maj 2006 och de avtal om marknadsföringstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Airport Marketing Services den 1 april 2006.

d) Den ändring som undertecknades den 1 juni 2007 av avtalet om marknadsföringstjänster som undertecknades den 1 april 2006 mellan La Rochelles handel- och industrikammare och Airport Marketing Services.

e) Det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks den 21 september 2007 mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Airport Marketing Services.

f) Det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks den 17 september 2009 mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Airport Marketing Services.

g) Den ändring som undertecknades den 1 februari 2010 av det avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 13 januari 2010 och det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Airport Marketing Services den 25 februari 2010.

h) Den ändring som undertecknades den 23 juni 2010 av avtalet om marknadsföringstjänster som undertecknades den 25 februari 2010 mellan La Rochelles handel- och industrikammare och Airport Marketing Services.

i) Den ändring som undertecknades den 28 januari 2011 av det avtal om flygplatstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Ryanair den 13 januari 2010 och den ändring som undertecknades den 11 februari 2011 av det avtal om marknadsföringstjänster som ingicks mellan La Rochelles industri- och handelskammare och Airport Marketing Services den 25 februari 2010.

j) Den ändring som undertecknades den 11 februari 2011 av avtalet om marknadsföringstjänster som undertecknades den 25 februari 2010 mellan La Rochelles handel- och industrikammare och Airport Marketing Services.

2. Det statliga stöd som Frankrike olagligen har genomfört till förmån för Jet2 i strid med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, genom det avtal om flygplatstjänster och marknadsföringstjänster som La Rochelles industri- och handelskammare ingick den 4 juli 2008 med Jet2, är oförenligt med den inre marknaden.

Artikel 4

1. Frankrike är skyldigt att av stödmottagaren begära återbetalning av de stöd som avses i artikel 3. Ryanair och Airport Marketing Services är solidariskt skyldiga att återbetala de stöd som avses i artikel 3.1.

2. Ränta tas ut från och med den dag stödet betalades ut till och med den dag det faktiskt återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i förordning (EG) nr 794/2004 och förordning (EG) nr 271/2008 om ändring av förordning (EG) nr 794/2004.

4. Frankrike ska upphöra med alla utbetalningar av utestående stöd av det slag som avses i artikel 1, med verkan från den dag då detta beslut antas.

Artikel 5

1. Det återkrav av stöd som avses i artikel 3 ska vara omedelbart och verkningsfullt.

2. Frankrike ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 6

1. Frankrike ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om följande:

a) De stödbelopp som ska återkrävas med tillämpning av artikel 4.

b) En beräkning av återkravsräntorna.

c) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller planeras för att följa detta beslut.

d) Dokument som visar att stödmottagarna har anmodats att betala tillbaka stödet.

2. Frankrike ska hålla kommissionen underrättad om de nationella åtgärder som har vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av de stöd som avses i artikel 3 har slutförts. Frankrike ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Frankrike ska även tillhandahålla utförliga uppgifter om de stödbelopp och räntor som redan återkrävts från stödmottagarna.

Artikel 7

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 26 juli 2022.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen