BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2023/105 DER KOMMISSION

vom 26. Juli 2022

über die von der französischen Republik durchgeführten Maßnahmen SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) zugunsten der aufeinanderfolgenden Betreiber des Flughafens Beauvais-Tillé und der besagten Flughafen nutzenden Fluggesellschaften

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 5076)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

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

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach den vorgenannten Artikeln ([1]) und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 27. November 2009 ging bei der Kommission eine Beschwerde in Bezug auf Vorteile ein, die der Fluggesellschaft Ryanair mutmaßlich von einer Reihe von Regional- und Lokalflughäfen in Frankreich gewährt wurden. Zudem sollen die Industrie- und Handelskammer von Oise („IHKO“) und die Betreibergesellschaft Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais („SAGEB“), die nacheinander als Betreiber des Flughafens Beauvais Tillé („Flughafen Beauvais“) fungierten, finanzielle Zuwendungen erhalten haben. Die Beschwerde stützt sich vor allem auf einen Bericht der Rechnungskammer der Region Picardie (Chambre régionale des comptes de Picardie, „CRC“) vom 3. September 2007 ([2]).

(2) Mit Schreiben vom 16. März 2010 übermittelte die Kommission Frankreich eine nichtvertrauliche Fassung der Beschwerde und forderte Frankreich auf, die beanstandeten Maßnahmen („in Rede stehende Maßnahmen“) näher zu erläutern. Frankreich übermittelte die erbetenen Auskünfte mit Schreiben vom 31. Mai und 7. Juni 2010, ergänzt durch ein Schreiben vom 2. November 2011. Die Kommission leitete diese Informationen mit Schreiben vom 5. Dezember 2011 an den Beschwerdeführer weiter und forderte weitere Auskünfte an. Mit Schreiben vom 31. Januar 2012 übermittelte Frankreich seine Antworten und Stellungnahmen.

([1]) ABl. C 279 vom 14.9.2012, S. 23.

([2]) Abschließender Bericht über die Verwaltung der Industrie- und Handelskammer von Oise, abrufbar unter http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf.

(3) Mit Schreiben vom 30. Mai 2012 setzte die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss („Einleitungsbeschluss“) in Kenntnis, ein förmliches Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Bezug auf einerseits die potenziellen Beihilfen, die zwischen 2000 und 2008 sukzessive an die IHKO und die SAGEB geflossen sind, und andererseits die potenziellen Beihilfen, die von der IHKO und der SAGEB zwischen dem 1. Januar 1997 und dem 30. Mai 2012 an verschiedene Fluggesellschaften gezahlt wurden, einzuleiten.

(4) Der Einleitungsbeschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([3]) veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Interessierten zur Abgabe von Stellungnahmen auf.

(5) Mit Schreiben vom 14. August 2012 ging die Stellungnahme Frankreichs bei der Kommission ein. Am 25. Oktober 2012 erhielt sie eine gemeinsame Stellungnahme des Zweckverbands Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais („SMABT“), der IHKO und der SAGEB. Die Fluggesellschaften Ryanair und Wizz Air reichten beide ihre Stellungnahmen am 26. Oktober 2012 bei der Kommission ein. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2012 teilte Frankreich mit, dass es auf Bemerkungen zu diesen Stellungnahmen verzichtete.

(6) Ferner legte Ryanair eine Reihe allgemeiner Stellungnahmen zu verschiedenen, das Unternehmen betreffenden Rechtssachen in Bezug auf staatliche Beihilfen vor, die von der Kommission eingeleitet worden waren, und zwar mit Schreiben vom 10. April 2013, 20. Dezember 2013, 9. und 31. Januar 2014, 7. Februar 2014, 28. März 2014, 27. Januar 2015, 7. Dezember 2015 und 1. April 2019. Ryanair reichte bei der Kommission zudem am 12. und 26. September 2014 und am 6. November 2014 von der Beratungsfirma Oxera erstellte Wirtschaftsanalyseberichte ein.

(7) Wizz Air legte am 21. März 2014 ebenfalls eine Stellungnahme vor. Auch diese Fluggesellschaft reichte am 4. November 2014 von Oxera erstellte Wirtschaftsanalyseberichte betreffend den Flughafen Beauvais ein.

(8) Die Kommission übermittelte Frankreich die von den Beteiligten verfassten Stellungnahmen und gab Frankreich Gelegenheit, sich dazu zu äußern. ([4]) Frankreich antwortete mit Schreiben vom 13. Juli 2012, 21. Dezember 2012, 7. Juni 2013, 29. Januar 2014, 23. Mai 2014, 18. Dezember 2015 und 24. Juni 2019. Im Schreiben vom 13. Juli 2012 teilte Frankreich der Kommission mit, dass es bezüglich der erhaltenen Stellungnahmen keine weiteren Bemerkungen habe, die über das hinausgingen, was bereits im Rahmen der Sache betreffend den Flughafen Marseille Provence ([5]) übermittelt worden sei. Ferner setzte Frankreich die Kommission mit Schreiben vom 25. Juli 2012, 29. Januar 2014, 23. Mai 2014 und 18. Dezember 2015 davon in Kenntnis, dass es keine Bemerkungen zu den Stellungnahmen Dritter zu übermitteln wünsche.

(9) Die Kommission teilte Frankreich und beteiligten Dritten, die bereits Stellungnahmen vorgelegt hatten, mit Schreiben vom 24. Februar 2014 ihre Absicht mit, die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Maßnahmen mit dem Binnenmarkt auf Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ([6]) („Leitlinien von 2014“) zu würdigen. Die Kommission forderte die Empfänger dieser Schreiben auf, sich gegebenenfalls dazu zu äußern. Im Übrigen wurden Frankreich und die Beteiligten mit einer am 15. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([7]) veröffentlichten Bekanntmachung aufgefordert, hierzu Stellung zu nehmen.

(10) Frankreich legte seine Stellungnahme zu den Leitlinien von 2014 am 19. März 2014 vor. Am 14. März 2014 reichten der SMABT, die SAGEB und die IHKO gemeinsam ihre Stellungnahme bei der Kommission ein. Wizz Air und Air France legten ihre Stellungnahmen am 21. März 2014 bzw. 25. April 2014 vor, sowie die Nichtregierungsorganisation Transport & Environnement mit Schreiben vom 13. Mai 2014. Diese verschiedenen Stellungnahmen wurden Frankreich mit Schreiben vom 28. Mai 2014 übermittelt. Frankreich hat diesbezüglich keine Bemerkungen abgeben wollen.

(11) Mit Schreiben vom 16. April 2014 und 16. Juli 2014 forderte die Kommission weitere Auskünfte von Frankreich an. Frankreich antwortete mit Schreiben vom 19. Juni 2014 und 18. August 2014.

([3]) ABl. C 279 vom 14.9.2012, S. 23.

([4]) Mit Schreiben vom 30. Mai 2012, 15. Juni 2012, 3. Mai 2013, 9. Januar 2014, 23. Januar 2014, 4. Februar 2014, 2. Juli 2014, 12. September 2014, 16. Dezember 2015 und 17. Mai 2019.

([5]) Beschluss (EU) 2016/1698 der Kommission vom 20. Februar 2014 über die von Frankreich durchgeführten Maßnahmen SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) zugunsten des Flughafens Marseille Provence und der den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften (ABl. L 260 vom 27.9.2016, S. 1).

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

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

2. HINTERGRUND DER BEIHILFEN

2.1. Merkmale des Flughafens Beauvais

(12) Der Flughafen Beauvais ist ein französischer, zivil genutzter Flughafen, der in der Gemeinde Tillé im Departement Oise liegt, 3 km nördlich von Beauvais und etwa 90 km von Paris entfernt. Dieser Flughafen dient dem nationalen und internationalen gewerblichen Flugverkehr. Der Flughafen Beauvais ist 68 km vom Flughafen Amiens-Glisy, 80 km vom Flughafen Roissy-Charles de Gaulle, ca. 90 km vom Flughafen Rouen und 106 km vom Flughafen Orly-Sud entfernt.

(13) Seit dem 1. Mai 1997 hat die Fluggesellschaft Ryanair mehrere Verbindungen vom Flughafen Beauvais zu europäischen Zielflughäfen eingerichtet. Ab 2002 haben verschiedenen Fluggesellschaften (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling usw.) schrittweise regelmäßige Strecken ab dem Flughafen Beauvais eingerichtet. Trotz der Zunahme des Flugverkehrs und neuer, dort tätiger Fluggesellschaften ist Ryanair nach wie vor die wichtigste Fluggesellschaft des Flughafens: Durchschnittlich über 80 % der Gesamtaktivität des Flughafens in Bezug auf die Fluggastzahlen entfielen im Zeitraum 1997-2011 auf Ryanair. 2011 war quasi der gesamte Geschäftsbetrieb des Flughafens dem Low-Budget-Sektor zuzurechnen.

(14) Das Fluggastaufkommen des Flughafens zwischen 1997 und 2011 ist in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1

Verkehrsaufkommen am Flughafen Beauvais (Fluggäste) zwischen 1997 und 2011 ([8])

	Fluggäste	***davon Ryanair***	***davon Blue Air***	***davon Wizz Air***
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5 %)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

([8]) Gemäß den Anhängen des Schreibens Frankreichs vom 31. Januar 2012.

2.2. **Betreiber des Flughafens Beauvais**

2.2.1. *Betrieb des Flughafens durch die IHKO (1960 – 31.5.2008)*

(15) Bis zum 31. Dezember 1992 betrieb die IHKO den Flughafen Beauvais auf Grundlage einer dreißigjährigen Konzession „d'outillage public", die 1960 mit dem Staat, dem damaligen Eigentümer des Flughafens, unterzeichnet worden war. In der Folge betrieb die IHKO den Flughafen im Rahmen einer Genehmigung zur befristeten Nutzung öffentlichen Eigentums (Autorisation temporaire d'occupation du domaine public, „AOT"), die im Wege eines Erlasses des Präfekten vom 1. Oktober 1997 erteilt worden war. Diese Genehmigung schloss rechtlich den Betrieb des Flughafens vom 1. Januar 1993 bis zum 31. Dezember 1999 ein. Diese AOT wurde mehrmals bis zum 3. Mai 2002 verlängert.

(16) Mittels am 30. Januar 2002 geschlossener Konzessionsvereinbarung, die am 4. Mai 2002 in Kraft trat, gewährte der Staat der IHKO für einen Zeitraum von fünf Jahren das Recht, den Flughafen Beauvais auszubauen, zu unterhalten und zu bewirtschaften.

(17) Mittels Vereinbarung vom 1. März 2007 übertrug der Staat das Eigentum und die Zuständigkeit für die Ordnung, den Unterhalt und den Betrieb des Flughafens Beauvais mit Wirkung zum 1. März 2008 an den SMABT.

(18) Im SMABT, gegründet durch einen Erlass des Präfekten vom 20. Oktober 2006, sind die Region Picardie (38 % der Finanzierung des SMABT), das Departement Oise (38 % der Finanzierung) und der Gemeindeverband Beauvaisis („CCB") (24 % der Finanzierung) vertreten. Der SMABT funktioniert nach dem Grundsatz der gegenseitigen Nutzung öffentlicher Dienstleistungen, die in den beteiligten Gebietskörperschaften bereits existieren, und demgemäß wurde eine Vereinbarung zur Erbringung von Dienstleistungen mit dem Departement Oise geschlossen, die insbesondere ermöglicht, über Bedienstete des Departements zu verfügen. Der SMABT unterliegt der Haushalts- ([9]) und Rechtmäßigkeitskontrolle des Staates, wie es in den Bestimmungen der Allgemeinen Gebietskörperschaftsordnung (Code général des collectivités territoriales) in der zum Zeitpunkt seiner Gründung geltenden Fassung festgelegt ist, insbesondere in den Artikeln L. 1612-1 bis L. 1612-20 und L. 3132-1 bis L. 3132-4.

(19) Per Beschluss vom 7. Juni 2007 nahm der SMABT zum Grundsatz einer Übertragung öffentlicher Aufgaben bezüglich des Betriebs des Flughafens Beauvais und der Buslinie zwischen dem Flughafen Beauvais und Paris Stellung und ermächtigte den Vorsitzenden des SMABT, eine Ausschreibung auf den Weg zu bringen. Dieses Verfahren hatte zum Ziel, dem Beauftragten folgende Aufgaben zu übertragen:

— Unterhalt, Instandhaltung und Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais;

— Durchführung bestimmter Arbeiten im Rahmen eines mehrjährigen Investitionsplans, der insbesondere Investitionen in die Instandhaltung der Anlagen und die Schaffung gewerblicher Infrastruktur (insbesondere den Bau eines zweiten Flughafengebäudes) umfassen sollte;

— Betrieb von Buslinien zwischen dem Flughafen und Paris und an andere Zielorte in der Region Île-de-France.

(20) In Erwartung des Abschlusses der in Erwägungsgrund 19 genannten Ausschreibung wurde die mit der IHKO geschlossene Konzessionsvereinbarung vom 30. Januar 2002 vom Staat bis zum 1. März 2008 verlängert. ([10]) Durch einen Nachtrag am 29. Februar 2008 verlängerte der SMABT anstelle des Staates die Vereinbarung ein zweites Mal bis zum 31. Mai 2008.

(21) Es ist anzumerken, dass die Tätigkeit der Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais durch die IHKO einem anderen Konto als die übrigen Tätigkeiten der Hauptsparte der IHKO zugeordnet war. Des Weiteren wurden die gewerblichen Tätigkeiten des Flughafens Beauvais — zum Zwecke der Berechnung der Flughafensteuer, die die Generaldirektion Zivilluftfahrt für die Finanzierung der unter die hoheitlichen Befugnisse des Staates fallenden Infrastruktur und Anlagen des Flughafens erhielt — kontentechnisch getrennt von den Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug geführt. Die wichtigsten Buchführungs- und Geschäftsdaten der IHKO im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flughafens im Zeitraum 1997-2008 sind in Tabelle 2 zusammengefasst:

([9]) Ziel und Zweck der Haushaltskontrolle ist es, die Einhaltung der in Bezug auf die Ausarbeitung, Verabschiedung und Ausführung der Haushalte der Gebietskörperschaften und ihrer öffentlichen Einrichtungen geltenden Regeln sicherzustellen. Sie wird, nach Maßgabe der Bestimmungen der Artikel L. 1612-1 bis L. 1612-20 des Code général des collectivités territoriales (CGCT) und Artikel 72 der Verfassung der Republik Frankreich, allein durch den Präfekten, in Zusammenarbeit mit den regionalen Rechnungskammern, ausgeübt. Der Präfekt ist allein befugt, die Haushaltsunterlagen im Rahmen seiner Substitutionsvollmacht zu ändern, was ihm die Möglichkeit gibt, einen Haushalt von Amts wegen zu regulieren und ausführbar zu machen. Die Haushaltskontrolle erstreckt sich auf das Datum der Verabschiedung des Haushalts, das reale Haushaltsgleichgewicht, den Rechnungsabschluss und das Defizit der Verwaltungsrechnung sowie auf die Einsetzung und Zahlungsanweisung von obligatorischen Ausgaben von Amts wegen.

([10]) Artikel 58 des Finanzberichtigungsgesetzes für 2006 vom 30. Dezember 2006.

Tabelle 2

Buchhalterische Schlüsseldaten der Flughafensparte der IHKO (Tsd. EUR) ([11])

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Erträge Bus	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Einnahmen Ryanair	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	706	848
Erträge insgesamt	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Zahlungen an Ryanair	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	462	534
Aufwendungen insgesamt	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Ergebnis	149	- 521	522	- 475	- 440	40
Sachanlagen netto	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Bilanzsumme	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008** ([12])
Erträge Bus	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Einnahmen Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Erträge insgesamt	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Zahlungen an Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Aufwendungen Bus			6 078	6 210	6 403	2 821
Aufwendungen insgesamt	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Ergebnis	3 042	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Sachanlagen netto	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Bilanzsumme	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

([11]) Die Zahlen stammen von den französischen Behörden, Stand 31. Januar 2012. Der Busbetrieb Paris-Beauvais wurde im Mai 1997 aufgenommen. Laut Aussage Frankreichs ist der Einbruch beim Ergebnis 2004 auf besonders hohe Rücklagen für die Erneuerung der Sachanlagen (5 216 500 EUR) und die hohe Rücklage für Großreparaturen (590 000 EUR) zurückzuführen. Gegenstand des Erneuerungsplans waren insbesondere Arbeiten zur Wiederherstellung der Hauptstartbahn, der Abstellflächen für Flugzeuge und des Rollfelds, der Verkehrswege und der Heizungs-, Elektrizitäts- und Gas-/Sanitäranlagen.

([12]) Für den Zeitraum vom 1. Januar 2008 bis zum 31. Mai 2008.

2.2.2. *Betrieb des Flughafens durch die SAGEB (ab dem 1.6.2008)*

(22) Nach Abschluss des in Erwägungsgrund 19 genannten Ausschreibungsverfahrens übertrug der SMABT ([13]) die Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais für eine Dauer von 15 Jahren an die Gruppe IHKO-Veolia Transport im Rahmen einer am 19. März 2008 geschlossenen Vereinbarung zur Übertragung öffentlicher Aufgaben (Convention de délégation de service public, „CDSP") (Tag des Inkrafttretens am 1. Juni 2008). ([14]) Gemäß CDSP trat die SAGEB ab dem Zeitpunkt ihrer Einsetzung als Beauftragter automatisch an die Stelle der Gruppe IHKO-Veolia Transport. Die CDSP ist zum Zeitpunkt des vorliegenden Beschlusses nach wie vor in Kraft.

(23) Die SAGEB ist eine vereinfachte Aktiengesellschaft, deren Kapital ursprünglich zu 51 % von der IHKO und zu 49 % von der Gesellschaft Veolia Transport gehalten wurde, wobei Letztere im Besitz der mehrheitlich privatwirtschaftlichen Gruppe Veolia Environnement ([15]) ist. Im März 2011 wurde Veolia Transport durch die Gesellschaft Veolia-Transdev (zu 50 % im Besitz der Veolia Environnement und zu 50 % im Besitz der Caisse des Dépôts et Consignations) ersetzt, die sämtliche Anteile von Veolia Transport an der SAGEB übernahm. Die Funktionsweise und die interne Organisation der SAGEB sind in den Erwägungsgründen 291 ff. erläutert.

(24) Tabelle 3 bietet einen Überblick über die aufeinanderfolgenden Verträge über den Betrieb des Flughafens Beauvais.

Tabelle 3

Betrieb des Flughafens Beauvais — Übersicht

Eigentümer	Zeitraum	Betreiber	Art des Rechtsgeschäfts	Datum des Rechtsgeschäfts
Staat	1.1.1993–4.5.2002	IHKO	AOT	Erlass des Präfekten vom 1.10.1997
	4.5.2002–29.2.2008	IHKO	Konzessionsvereinbarung	30.1.2002
SMABT	1.3.2008–1.6.2008	IHKO		
	1.6.2008–31.5.2023	SAGEB	CDSP	19.3.2008

3. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

(25) Die in Rede stehenden Maßnahmen bestehen zum einen aus finanzieller Unterstützung, die die Gebietskörperschaften den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais gewährten, und zum anderen aus finanzieller Unterstützung, die die aufeinanderfolgenden Betreiber des Flughafens Beauvais verschiedenen Fluggesellschaften gewährten.

3.1. **Finanzielle Unterstützung für den Flughafen Beauvais**

(26) Der Flughafen Beauvais wurde auf zweierlei Art finanziell unterstützt: zum einen durch Zuwendungen für Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens Beauvais und zum anderen durch für die Bewirtschaftung dieses Flughafens bestimmte Beiträge.

([13]) Beschluss des SMABT vom 25. Februar 2008.

([14]) Das Übertragungsverfahren ist in den Erwägungsgründen 159 ff. näher erläutert.

([15]) Das Kapital von Veolia Environnement verteilte sich 2008 auf die Caisse des Dépôts et Consignations (öffentliche Stelle) in Höhe von 10 %, Groupama (5,55 %), Capital Research and Management Company (5,04 %), EDF (3,87 %), Veolia Environnement (3,17 %) sowie Einzelpersonen und sonstige Privatinvestoren in Form von Aktien (72,37 %) (https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf).

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

3.1.1.1. Genehmigung zur befristeten Nutzung öffentlichen Eigentums (AOT) (1.1.1993-3.5.2002)

(27) Gemäß dieser Genehmigung war die IHKO auf eigenes Risiko damit beauftragt, die Einrichtung, den Unterhalt, die Erneuerung, die Bewirtschaftung und die Weiterentwicklung der Bauwerke, Grundstücke, Gebäude, Anlagen, Ausrüstung und Dienstleistungen, die für die Funktionsfähigkeit des Flughafens von Beauvais erforderlich sind, sicherzustellen. ([16]) Der Staat blieb jedoch weiterhin für bestimmte Leistungen in den Bereichen Schutz, Sicherung und Aufrechterhaltung des Flugverkehrs ([17]) zuständig, während die IHKO ihrerseits die Rettungs- und Brandbekämpfungsdienste, die Abwendung der Vogelschlaggefahr und den Luftfahrtinformationsdienst ([18]) übernahm.

(28) Die IHKO finanzierte sich grundsätzlich über die Flughafenentgelte und die Betriebseinnahmen. ([19]) Eine Finanzierungshilfe konnte darüber hinaus zur Deckung der Kosten im Zusammenhang mit der Aufgabe des Ausbaus und Unterhalts der Infrastruktur gewährt werden, die ebenfalls der IHKO oblag. ([20]) Für speziell diese Ausgaben konnte die IHKO gemäß Artikel 3 der AOT zudem die finanzielle Beteiligung anderer öffentlicher Körperschaften einfordern. Im Gegenzug war die IHKO verpflichtet, dem Staat ein Nutzungsentgelt von 1 000 FRF pro Jahr zu zahlen.

3.1.1.2. Konzessionsvereinbarung für den Flughafen Beauvais (4.5.2002-31.5.2008)

(29) Die Konzessionsvereinbarung vom 4. Mai 2002, in der in einem Teil der Bestimmungen auf die Anwendung der Standardleistungsbeschreibung im Dekret vom 29. Mai 1997 ([21]) verwiesen wurde, sah eine Aufgabenteilung zwischen dem Staat und der IHKO vor. Als Konzessionsgeber erbrachte der Staat sämtliche Luftverkehrsdienste ([22]) und finanzierte diese. Die IHKO war, neben der gewerblichen Bewirtschaftung des Flughafens ([23]), verpflichtet, selbst bestimmte Sicherheitsdienste zu erbringen und zu finanzieren, etwa den Rettungs- und Brandbekämpfungsdienst, die Abwendung der Vogelschlaggefahr und die Kontrolle der Fluggäste, des Aufgabegepäcks und des Zugangs zu beschränkten Bereichen des Flughafens ([24]).

(30) Die IHKO finanzierte sich grundsätzlich über die in der Konzessionsvereinbarung festgelegten Flughafenentgelte und die Betriebseinnahmen. ([25]) Die Sicherheitsaufgaben, die wie im vorstehenden Erwägungsgrund erläutert in die Zuständigkeit der IHKO fielen, wurden finanziell durch Einnahmen aus der Flughafensteuer und bei Bedarf durch staatliche Zuschüsse gedeckt. ([26])

3.1.1.3. Vereinbarung zur Übertragung öffentlicher Aufgaben (CDSP) (1.6.2008-2023)

(31) Die CDSP hat vorrangig zum Ziel, der SAGEB den Betrieb und die Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais zu übertragen, und zweitrangig die Bewirtschaftung von Buslinien zwischen dem Flughafen Beauvais und Paris sicherzustellen. Diese zwei Tätigkeiten erfolgen auf Risiko des Beauftragten. ([27])

([16]) Artikel 1 und 6 des Erlasses zur Genehmigung der befristeten Nutzung vom 1. Oktober 1997.
([17]) In Artikel 8 der AOT sind die Kontrolle des Luftverkehrs und der Wetterdienst zur Unterstützung der Flugnavigation genannt.
([18]) Artikel 9 der AOT.
([19]) Artikel 34 der AOT.
([20]) Artikel 10 der AOT.
([21]) Siehe Dekret Nr. 97-547 vom 29. Mai 1997 über die Genehmigung der Standardleistungsbeschreibung und der Konzessionsvereinbarung, die für Konzessionen des Staates für den Bau, den Unterhalt und die Bewirtschaftung von Flughäfen gelten, in der per Dekret Nr. 99-780 vom 6. September 1999 geänderten Fassung.
([22]) Gemäß Artikel 16 der Leistungsbeschreibung (auf den Artikel 7 der Konzessionsvereinbarung von 2002 verweist) umfassten diese Dienstleistungen den Erwerb, den Unterhalt und die Installation der zur Erbringung der Luftverkehrsdienste erforderlichen Ausrüstung, einschließlich der Steuerungsanlage für die Anflugbefeuerung, den Erwerb von Funk-Landehilfen sowie den Erwerb und die Installation eventueller Anflugwinkelfeuer.
([23]) Artikel 7.2 der Konzessionsvereinbarung.
([24]) Artikel 8 und 9 der Konzessionsvereinbarung.
([25]) Artikel 11 und 13 der Konzessionsvereinbarung.
([26]) Artikel 8 und 9 der Konzessionsvereinbarung.
([27]) Artikel 1 der CDSP vom 19. März 2008. Es ist jedoch der Hinweis wichtig, dass die Buslinie ausschließlich durch die SAGEB bewirtschaftet wurde.

(32) Nach den Bestimmungen der CDSP ist die SAGEB finanziell für sämtliche Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais verantwortlich, mit Ausnahme der Flugnavigationssicherheit und des Wetterdienstes. ([28]) Im Übrigen ist die SAGEB für die Gewährleistung bestimmter Sicherheits- und Schutzdienste ([29]) zuständig, unter finanzieller Beteiligung des Staates, die durch geltende Vorschriften festgelegt ist ([30]) oder sich je nach Art und Umfang des Verkehrs am Flughafen bestimmt ([31]).

(33) Gemäß den finanziellen Konditionen, die im Rahmen der CDSP gelten, erhält die SAGEB die Summe der Luftfahrtentgelte und andere Betriebseinnahmen im Zusammenhang mit dem Flughafen und dem Betrieb der Buslinie zwischen Paris und Beauvais. Im Gegenzug zahlt die SAGEB dem SMABT Nutzungsentgelte in Höhe von ca. 10,8 Mio. EUR für die Gesamtlaufzeit des Vertrags. Anhang 14 des Vertrags sieht zudem vor, dass „sich der Konzessionsnehmer im Gegenzug für die Beteiligung des SMABT an der Finanzierung der Flughafeninfrastruktur verpflichtet, dem SMABT eine Gewinnbeteiligung zu zahlen, die sich auf Basis eines Rentabilitätsüberschusses, gemessen an der prognostizierten internen Rendite in Höhe von 10 %, berechnet". Das Gewinnbeteiligungsrecht wird im Jahr (n) ausgelöst, wenn das Nettoergebnis positiv ist, wenn die kumulierten Nettoergebnisse der Jahre (1) bis (n) positiv sind und wenn die interne, auf die Art berechnete Rendite über 10 % liegt. Die Gewinnbeteiligung ist auf 50 % des Rentabilitätsüberschusses festgelegt.

(34) Darüber hinaus wird der SAGEB durch die CDSP eine Liste von Investitionen auferlegt, die während der Laufzeit der CDSP zu tätigen sind ([32]), in einer geschätzten Höhe von 68,2 Mio. EUR, die der Beauftragte in geeigneter Form finanzieren muss und für die der SMABT eine Beteiligung von höchstens 14,5 Mio. EUR ([33]) vorgesehen hat (siehe Erwägungsgrund 41).

3.1.2. *Investitionszuschüsse*

(35) Die Investitionszuschüsse wurden den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais im Rahmen von drei Investitionsprogrammen gewährt, die in den Zeiträumen 2001-2006, 2007-2008 bzw. 2008-2023 durchgeführt worden sind.

3.1.2.1. Investitionsprogramm 2001-2006 („Programm 1")

(36) 2001 reichte die IHKO einen Antrag auf finanzielle Beteiligung beim Departement Oise, der Region Picardie und dem Gemeindeverband Beauvaisis (CCB) ein. In diesem Antrag stellte die IHKO ein Programm zur Modernisierung und Anpassung an geltende Vorschriften für den Flughafen Beauvais in einer voraussichtlichen Höhe von 53,3 Mio. FRF (6,825 Mio. EUR) vor.

(37) Das Departement Oise ([34]), die Region Picardie ([35]) und der CCB ([36]) gaben dem Antrag auf Beteiligung statt und gewährten der IHKO einen Gesamtzuschuss in Höhe von 4 311 395 EUR ([37]), wobei die restliche Ausgabensumme durch die IHKO zu tragen war (2,55 Mio. EUR) ([38]). Berechnungsgrundlage dieses Zuschusses waren nicht die spezifischen Kosten des Programms 1, sondern die voraussichtliche Gesamtsumme dieses Programms. Das genaue Datum des Investitionsbeginns wurde auf den 2. Juli 2001 festgesetzt und die Investitionen sollten am 31. Dezember 2006 abgeschlossen sein. Dieses erste Investitionsprogramm musste im Jahr 2005 aufgrund der Steigerung des Fluggastaufkommens abgeändert werden, um den Vorschriften bezüglich der Betreuungsqualität und der Sicherheit der Fluggäste Rechnung zu tragen. ([39]) Die in diesem Programm vorgesehenen und getätigten Investitionen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

([28]) Artikel 6 und 7 der CDSP vom 19. März 2008.
([29]) Laut Artikel 27 der CDSP handelt es sich dabei insbesondere Sicherheits- und Brandschutzdienste, Abwendung der Gefahren durch Wildtiere, Kontrolle des Zugangs zu beschränkten Bereichen des Flughafens, Aufgaben zur Durchführung von Sicherheitskontrollen usw.
([30]) Im Fall von Aufgaben in den Bereichen Rettungsdienst, Brandschutz und Abwendung der Gefahren durch Wildtiere.
([31]) Im Fall aller anderen Sicherheits- und Schutzaufgaben, die in Artikel 27 der CDSP genannt sind.
([32]) Artikel 9 der CDSP. Die Liste der Investitionen ist an späterer Stelle im Beschluss aufgeführt.
([33]) Artikel 11 und 79 der CDSP.
([34]) Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Departement Oise und der IHKO am 23. Juli 2002.
([35]) Finanzierungsvereinbarung zwischen der Region Picardie und der IHKO am 13. Dezember 2002.
([36]) Finanzierungsvereinbarung zwischen dem CCB und der IHKO am 8. Oktober 2002.
([37]) Das Departement Oise und die Region Picardie trugen je 2 060 000 EUR und der CCB 191 395 EUR bei.
([38]) Die IHKO beabsichtigte, ihren Teil der Finanzierung über Selbstfinanzierung (Flughafensparte) und Darlehensaufnahme zu decken.
([39]) Präambel des Nachtrags 1 vom 10. August 2005 zur Finanzierungsvereinbarung vom 23. Juli 2002.

Tabelle 4

In Programm 1 vorgesehene und getätigte Investitionen (in EUR)

Art der Investitionen	Voraussichtliche Höhe	Voraussichtliche Höhe, Anpassung 2005	Investitionsendsumme
Westflügel (Abflug): Halle Gepäckkontrolle Hangar Gepäcksortierung Flughafenbüros Schutzdach	1 687 153	2 600 000	2 608 000
Ostflügel (Ankunft): Halle Gepäckabfertigung Überdachter Weg für Fluggäste	228 674	160 000	164 000
Modernisierung des Flughafens	762 250	600 000	649 000
Sicherheitsanlagen, u. a.: Bau Feuerwehrstation Sicherheitszäune Kontrolle an den Zugängen zum Flughafen Kontrollausrüstung für Aufgabegepäck	914 690	900 000	922 000
Verschiedene Verkehrswege und Netze (VRD): Parkplätze für Pkw Feuerwehrstation (VRD) Instandsetzung bestehender Verkehrswege Anschluss an das Abwassernetz	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Verschiedene Arbeiten	304 900	0	0
Umweltstudien und -analysen	533 570	60 000	62 000
Honorare	623 210	623 210	744 000
Modernisierung Betriebsanlagen, u. a.: Posten zur Personenfilterung	1 048 310	1 048 310	1 264 000 *133 000*
INSGESAMT	**6 865 000**	**6 865 000**	**7 650 000**

(38) Trotz höherer Endkosten als veranschlagt zahlten die in Erwägungsgrund 37 genannten Körperschaften ihre Beiträge an die IHKO gemäß den Finanzierungsvereinbarungen in Höhe einer Gesamtsumme von 4,311 Mio. EUR aus; die darüber hinausgehende Summe hatte die IHKO zu tragen.

3.1.2.2. Investitionsprogramm 2006-2007 („Programm 2“)

(39) Die IHKO führte ein zweites Investitionsprogramm in Höhe von 9,5 Mio. EUR über zwei Jahre, ab dem 1. Januar 2006 bis zum 31. Dezember 2007, durch. Das Departement Oise, die Region Picardie und der CCB willigten darin ein, einen finanziellen Beitrag zu leisten (berechnet auf Grundlage der voraussichtlichen Gesamtsumme des Programms 2 und nicht in Bezug auf die spezifischen Kosten), und schlossen mit der IHKO am 11. Dezember 2006, 11. Juli 2007 bzw. 12. Juli 2007 entsprechende Vereinbarungen. Das Investitionsprogramm wurde wie folgt festgelegt:

Tabelle 5

In Programm 2 vorgesehene und getätigte Investitionen (in EUR)

Art der Investitionen	Voraussichtliche Höhe der Investitionen	Investitionsendsumme
Flughafen-Erweiterung	1 202 039	1 327 749
Sicherheitszäune	151 653	165 805
Anpassung der Parkflächen der Flugzeuge und des Rollfelds an geltende Vorschriften	1 410 000	1 408 739
Instandsetzung von Hangars und Landebahnen	300 000	231 542
Galerie zur Trennung der Passagierströme	237 451	176 590
Gemäß Wassergesetz normgerechte Personalparkplätze	215 079	227 611
Stützpunkt der Fahrzeugverleiher	110 000	1 735
Erwerb von Flächen für ILS	150 000	61 540
Beschilderung in Innenräumen/im Freien	50 000	10 510
Empfang der Fluggäste am Zugang Maillot	189 873	213 548
Wassergesetz	870 000	46 141
Instandsetzung der Befeuerung	75 000	0
ILS-Studien	150 000	139 803
Modernisierung der öffentlichen Verkehrswege	1 350 000	1 053 861
Verwaltungsbüros	890 000	944 557
Modernisierung der Heizungsanlage	80 000	0
Studien zum Terminal 2	0	188 188
Verschiedenes, Honorare und Unvorhergesehenes	500 000	745 123
Modernisierung Betriebsanlagen, *u. a.*: *Bau von Kontrollhäuschen für die Grenzschutzpolizei* *Installation einer Laser-Abwehrvorrichtung*	1 568 905	2 178 477 52 670 86 085
INSGESAMT	**9 500 000**	**9 121 527**

(40) Die in Erwägungsgrund 37 genannten Körperschaften verpflichteten sich, einen Beitrag in Höhe von 74 % der Gesamtsumme der getätigten Investitionen zu leisten; die restliche Summe war von der IHKO aufzubringen. Die Region Picardie und das Departement Oise sahen folglich eine Finanzierung von jeweils 25 % der Investitionen vor, d. h. insgesamt 4,6 Mio. EUR, während der CCB 24 % beitrug und der IHKO letztlich einen Zuschuss in Höhe von 2,2 Mio. EUR gewährte. Dementsprechend erhielt die IHKO für dieses Investitionsprogramm einen Investitionszuschuss von ca. 6,8 Mio. EUR, was 74 % der Summe der getätigten Investitionen entsprach.

3.1.2.3. Investitionsprogramm 2008-2023 („Programm 3“)

(41) Wie in Erwägungsgrund 34 dargelegt, ist durch die CDSP festgelegt, dass der SAGEB die Durchführung eines Investitionsprogramms von 68,2 Mio. EUR im Zeitraum 2008 bis 2023 obliegt, das in Höhe einer gedeckelten Summe von 14,5 Mio. EUR durch den SMABT subventioniert wird. In Anhang 6 der CDSP sind die Art dieser Investitionen, ihre Höhe und der Zeitplan ihrer Umsetzung festgelegt. ([40]) Die geplanten und bis jetzt getätigten Investitionen können wie folgt zusammengefasst werden:

Tabelle 6

In Programm 3 vorgesehene und getätigte Investitionen (in Mio. EUR)

Art der Investitionen	Voraussichtliche Höhe zu Beginn	Bis zum 31. Dezember 2018 umgesetzt	Aktualisierte voraussichtliche Höhe, die noch umzusetzen ist
Bau Flughafengebäude T2	11,9	9,7	0,01
Änderungen und Anpassungen des Terminals T1	1,6	5	0,07
Einrichtung des Programms ILS Kategorie III	13,6	14,4	0
Zusätzliche luftfahrttechnische Infrastruktur	3,3	4,2	0,2
Gewerbliche Parkplätze und Anlagen	5,4	9,1	0,03
Umweltschutzinvestitionen	2,9	1,6	0
Unterhalt der Anlagen	8,5	3,3	0,12
Transfer von Anlagen der allgemeinen Luftfahrt	0,7	1,5	0,04
Erwerb von Sicherheitsausrüstung	10,2	8,7	2,1
Ausrüstung für Abfertigungs- und Beförderungsdienste	7,1	1,8	0,9
IT-Hardware und -Ausrüstung	3	2,6	1,8
INSGESAMT	**68,2**	**61,9**	**67,2**

(42) Bis zum 31. Dezember 2018 hatte die SAGEB Investitionen in Höhe von knapp 62 Mio. EUR getätigt. Für die geplanten Investitionen, die bis zum Ablauf der CDSP zu tätigen sind, wird inzwischen eine Gesamtsumme veranschlagt, die leicht unter der liegt, die anfänglich in der CDSP vereinbart wurde.

3.1.3. *Betriebszuschüsse*

3.1.3.1. Direktzahlungen

(43) Die Kommission hielt vorläufig fest, dass keine der Vereinbarungen zur Übertragung des Betriebs und der Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais die Zahlung von Betriebszuschüssen zugunsten der aufeinanderfolgenden Betreiber des Flughafens vorsah (siehe Abschnitt 3.1.1).

(44) Nichtsdestoweniger hielt die Kommission im Einleitungsbeschluss fest, dass die aufeinanderfolgenden Betreiber unterschiedliche Arten von Betriebszuschüssen erhielten.

([40]) Der Investitionszeitplan weist drei Finanzierungsphasen aus: einen Zeitraum vom 1. Juni 2008 bis zum 31. Dezember 2012 mit einer Zusage von 49,9 Mio. EUR; einen zweiten Zeitraum vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2017 mit einer geplanten Investitionshöhe von 7,8 Mio. EUR und eine letzte Phase von 10,5 Mio. EUR an Investitionen zwischen 2018 und 2023.

(45) Zunächst stellte die Kommission fest, dass aus den Büchern der IHKO (Flughafensparte) zwischen 2002 und 2008 mehrere Betriebszuschüsse hervorgingen, die von verschiedenen Stellen an die Flughafensparte der IHKO in einer Höhe von insgesamt 107 924,59 EUR gezahlt worden waren.

Tabelle 7

Höhe der Betriebszuschüsse, die die Flughafensparte der IHKO erhalten hat (in EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	INSGESAMT
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	**107 924,59**

3.1.3.2. Liquiditätsvorschüsse

(46) Zweitens wies Frankreich die Kommission darauf hin, dass die Hauptsparte der IHKO der Flughafensparte zwischen 1995 und 2004 Liquiditätsvorschüsse zum Nullsatz gewährt hatte, um dem Risiko eines Zahlungsausfalls im Zusammenhang mit den zahlreichen, dringenden Ausgaben zu begegnen, die in der Flughafensparte aufgrund der überalterten Infrastruktur und der erheblichen jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens, die in dieser Zeit verzeichnet wurde, anfielen. In Tabelle 8 sind die Beihilfesummen aufgeführt:

Tabelle 8

Liquiditätsvorschüsse, die die Hauptsparte der IHKO der Flughafensparte gewährt hat (in EUR)

Jahr	Für das betrachtete Jahr gewährte Liquiditätsvorschüsse	Kumulierte Summe
1995	k. A.	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	- 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	- 838 477,75	2 392 476,93
2000	- 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	- 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	- 561 749,41	0

3.1.3.3. Teilweise Befreiung von der Finanzierung des Plans zur touristischen Entwicklung

(47) Abschließend hob die Kommission hervor, dass die CDSP in Anhang 19 einen Plan zur touristischen Entwicklung des Flughafens Beauvais enthielt. ([41]) Diesem Anhang zufolge hatte dieser Plan das Ziel, 8 % der Fluggäste, binnen drei Jahren ab Inkrafttreten der CDSP, als Konsumenten/Besucher für Beauvais, Oise und Picardie zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, waren im Plan mehrere Aktionen aufgeführt, deren Zweck es sein sollte, die Fluggäste des Flughafens Beauvais zu veranlassen, im Gemeindeverband Beauvaisis, im Departement Oise oder in der Region Picardie zu verweilen (Umfragen unter den Fluggästen, bildgestütztes Marketing ...). Dieser Plan sollte vom Regionalausschuss für Tourismus der Picardie, dem Ausschuss für Tourismus des Departements Oise und dem Tourismusbüro des Beauvaisis („institutionelle Tourismusstellen“) durchgeführt werden. Die Finanzierung dieses Plans oblag der SMABT und dem Beauftragten, in diesem Fall der SAGEB (jeweils zu 50 %).

([41]) Der Plan zur touristischen Entwicklung wurde vorab vom SMABT im Wege eines Beschlusses vom 24. Januar 2008 verabschiedet. Er wurde der CDSP beigefügt.

(48) Am 15. Oktober 2008 wurde zwischen dem SMABT, der SAGEB und den institutionellen Tourismusstellen eine Vereinbarung über Ziele und Mittel geschlossen. Diese Vereinbarung hatte zum Ziel, die Umsetzung des Plans zur touristischen Entwicklung in Anhang 19 der CDSP durch die institutionellen Tourismusstellen detailliert auszuführen. Die Vereinbarung sah vor, dass Letztere jährlich direkt an den SMABT (sowie an das aus allen unterzeichnenden Parteien zusammengesetzte Lenkungsgremium) über ihre Tätigkeit Bericht erstatten. ([42]) Die Vereinbarung wurde für einen Zeitraum von drei Jahren mit einer jährlichen Finanzierung von 462 000 EUR — je zur Hälfte durch die SAGEB und den SMABT und diesen Stellen zur Durchführung der vereinbarten touristischen Maßnahmen gewährt — geschlossen.

3.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

(49) Zwischen dem 1. Mai 1997 und dem 30. Mai 2012 wurden verschiedene Verträge über die Erbringung von Flughafendienstleistungen zwischen den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais (IHKO, dann SAGEB) und mehreren Fluggesellschaften geschlossen.

(50) Die vertragliche Beziehung zwischen dem Betreiber des Flughafens und Ryanair hatte die Form eines Schriftwechsels, während die Beziehungen zu den anderen Fluggesellschaften entweder durch nach dem Modell der IATA (International Air Transport Association) aufgesetzte Verträge oder durch Ad-hoc-Verträge formalisiert wurden. Die Gesamtheit der Verträge, die unter den vorliegenden Beschluss fallen, ist in Tabelle 9 aufgeführt.

(51) Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge RYAN4, RYAN5 und WIZZ3 war die SAGEB Betreiber des Flughafens Beauvais. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der übrigen Verträge war die IHKO Betreiber des Flughafens Beauvais.

Tabelle 9

Liste der Verträge über die Erbringung von Flughafendienstleistungen zwischen dem Betreiber des Flughafens Beauvais und den Fluggesellschaften

Vertragskürzel	Fluggesellschaft	Betreiber	Art des Vertrags	Tag der Unterzeichnung	Tag des Inkrafttretens	Laufzeit
Ryanair						
RYAN1	Ryanair	IHKO	Schreiben	8.9.1998	1.1.1999	5 Jahre
RYAN2	Ryanair	IHKO	Schreiben	16.3.2001	Nicht genannt	Nicht genannt
RYAN3	Ryanair	IHKO	Schreiben	12.2.2002	Nicht genannt	10 Jahre
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Schreiben	4.2.2010 u. 5.2.2010	1.5.2010	7 Monate
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Schreiben	27.7.2010	1.1.2011	1 Jahr
Wizz Air						
WIZZ1	Wizz Air	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	11.6.2004	11.6.2004	5 Jahre
WIZZ2	Wizz Air	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	1.7.2005	1.7.2005	3 Jahre u. 8 Monate

([42]) Siehe Artikel 8 der Vereinbarung über Ziele und Mittel vom 24. Oktober 2008.

Vertragskürzel	Fluggesellschaft	Betreiber	Art des Vertrags	Tag der Unterzeichnung	Tag des Inkrafttretens	Laufzeit
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Vertrag („Investment“ Agreement + IATA Ground Handling Agreement)	1.6.2009	1.6.2009	5 Jahre
Sonstige Fluggesellschaften						
GOOD1	Goodjet	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	14.12.2001	14.12.2001	7 Jahre
CIAO1	Ciaofly	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	24.4.2002	24.4.2002	7 Jahre
BERL1	Berlin Jet	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	30.1.2003	30.1.2003	5 Jahre
VOLA1	Volare	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	13.2.2003	13.2.2003	5 Jahre
STER1	Sterling	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	15.7.2004	31.3.2004	5 Jahre
NORW1	Norwegian Airshuttle	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	7.4.2005	31.3.2004	5 Jahre
AIRH1	Air Horizons	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	12.7.2004	18.7.2004	1 Jahr
AIRP1	Air Polonia	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	20.10.2004	20.10.2004	5 Jahre
BLUE1	Blue Air	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	11.10.2005	11.10.2005	1 Jahr
BLUE2	Blue Air	IHKO	(Ad-hoc-)Vertrag	28.8.2007	26.3.2007	8 Monate
FLYM1	Flyme	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	30.3.2006	31.3.2006	5 Jahre
CENT1	Centralwings	IHKO	Vertrag (IATA Ground Handling Agreement)	18.2.2007	19.2.2007	1 Jahr

(52) Die verschiedenen Verträge waren alle unterschiedlich ausgestaltet. Die wichtigsten Punkte sind in Tabelle 10 aufgeführt. In einigen Verträgen war die Möglichkeit vorgesehen, dass der Betreiber des Flughafens Beauvais an die Fluggesellschaft je nach den durch diese erzielten Verkehrszahlen einen finanziellen Beitrag zahlte. Jedoch sind in keinem Vertrag Marketing-Zahlungen durch den Betreiber des Flughafens Beauvais für Werbeleistungen einer Fluggesellschaft vereinbart.

Tabelle 10

Merkmale der Verträge über die Erbringung von Flughafendienstleistungen zwischen dem Betreiber des Flughafens Beauvais und den Fluggesellschaften

Vertragskürzel	Kernpunkte der Verträge
Ryanair	
RYAN1	Dieser Vertrag betraf den Betrieb von zwei Flugstrecken ab Beauvais zu den folgenden Bedingungen: — Dublin: Der Vertrag sah drei wöchentliche Rotationen (zwei am Samstag und eine am Sonntag) gegen eine Landegebühr von 750 FRF (114,37 EUR) vor. Für jede zusätzliche neue tägliche Rotation war die Fluggesellschaft von der Landegebühr befreit. Ferner war im Vertrag ein Entgelt von 10 FRF (1,52 EUR) pro abfliegendem Fluggast vereinbart. — Prestwick: Der Vertrag sah eine tägliche Rotation gegen eine auf 750 FRF festgesetzte Gebühr vor. Für jede zusätzliche tägliche Rotation betrug die Landegebühr 500 FRF (77,22 EUR). Ferner war im Vertrag ein Entgelt von 10 FRF (1,52 EUR) pro abfliegendem Fluggast vereinbart.
RYAN2	Die Bedingungen des Vertrags RYAN1 wurden wie folgt geändert: — Für die Verbindung nach Dublin wurde die Landegebühr für bis zu 19 wöchentliche Rotationen auf 750 FRF festgesetzt. Ab diesem Schwellenwert war Ryanair von der Landegebühr befreit. — Für die Verbindung nach Prestwick wurde die Landegebühr für bis zu 7 wöchentliche Rotationen auf 750 FRF und zwischen 8 und 14 wöchentlichen Abflügen auf 500 FRF festgesetzt. Bei mehr als 14 wöchentlichen Abflügen war Ryanair von der Landegebühr befreit. — Für jede neue Strecke, die Ryanair einrichtete, wurde die Landegebühr auf 500 FRF pro täglicher Rotation festgesetzt. Bei mehr als einer täglichen Rotation war Ryanair von der Landegebühr befreit. — Das Entgelt pro abfliegendem Fluggast wurde auf 10 FRF für bestehende Strecken, auf 6 FRF (1,22 EUR) bei neuen Strecken mit bis zu 6 täglichen Rotationen und auf 4 FRF (0,61 EUR) für alles darüber festgesetzt.
RYAN3	Dieser Vertrag ersetzte die Verträge RYAN1 und RYAN2. Darin sind die Bedingungen festgelegt, zu denen Ryanair seine Luftverkehrsdienstleistungen erbrachte: — Für das Jahr 2002 galt für Ryanair ein Ziel von 210 000 abfliegenden Fluggästen in Beauvais. Die Landegebühr war auf 750 FRF auf sämtlichen von der Fluggesellschaft bedienten Strecken festgesetzt. — Für das Jahr 2003 galt für Ryanair ein Ziel von 310 000 abfliegenden Fluggästen in Beauvais. Die Landegebühr war auf 750 FRF für bis zu 7 tägliche Rotationen und auf 650 FRF (99,09 EUR) für alles darüber festgesetzt. — Für das Jahr 2004 galt ein Fluggastziel von 410 000 Fluggästen. Die Landegebühr war auf 750 FRF für bis zu 7 tägliche Rotationen, auf 600 FRF (91,47 EUR) bei 8 bis 10 täglichen Rotationen und auf 400 FRF (60,98 EUR) für alles darüber festgesetzt. — Das Entgelt pro abfliegendem Fluggast wurde auf 8 FRF/Fluggast bis 135 Fluggäste pro Flugzeug (0 FRF darüber) für jedes Jahr über die Gesamtlaufzeit des Vertrags festgesetzt. Dieser Vertrag blieb bis zum 4. Februar 2010 zu den im Jahr 2004 vereinbarten Konditionen in Kraft.
RYAN4	Dieser Vertrag änderte den Vertrag RYAN3 dahin gehend ab, dass folgende Elemente hinzugefügt wurden: Ryanair verpflichtete sich zu 10 zusätzlichen wöchentlichen Rotationen auf neuen Strecken. Im Gegenzug zahlte der Flughafenbetreiber einen finanziellen Beitrag in Höhe von 1,5 EUR pro abfliegendem Fluggast auf diesen neuen Strecken an Ryanair.
RYAN5	Durch diesen Vertrag wurde der Vertrag RYAN4 geändert. Gemäß den Vertragsbedingungen verpflichtete sich die SAGEB zur Zahlung eines finanziellen Beitrags von 2 EUR pro abfliegendem Fluggast für jeden Fluggast, der 2011 im Vergleich zur von Ryanair 2010 beförderten Fluggastzahl zusätzlich befördert wurde. Im Gegenzug verpflichtete sich Ryanair, 26 zusätzliche Rotationen pro Woche durchzuführen.

Vertragskürzel	Kernpunkte der Verträge
Wizz Air	
WIZZ1	In diesem Vertrag wurden die Landegebühren für Wizz Air wie folgt festgesetzt: — 500 EUR für die erste tägliche Rotation; — 450 EUR für die zweite und dritte tägliche Rotation; — 400 EUR für alle folgenden täglichen Rotationen. Der Flughafenbetreiber verpflichtete sich, der Fluggesellschaft während der ersten vier Jahre der Vertragsausführung einen finanziellen Beitrag abhängig von der Anzahl abfliegender Fluggäste in Höhe von 1 EUR pro abfliegendem Fluggast zu zahlen, mit einer Deckelung auf maximal 40 000, 30 000, 20 000 bzw. 10 000 EUR für das erste, zweite, dritte und vierte Jahr. Der Vertrag sah zudem weitere optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge, vor. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
WIZZ2	Durch diesen Vertrag wurde der Vertrag WIZZ1 geändert. Die Landegebühr lag nun bei 425 EUR für alle Rotationen. Der vom Flughafenbetreiber gezahlte finanzielle Beitrag belief sich nun auf 0,75 EUR pro abfliegendem Fluggast.
WIZZ3	Die Landegebühren wurden wie folgt festgesetzt: — 425 EUR bei bis zu 20 wöchentlichen Rotationen; — 42,5 EUR bei 21 bis 32 wöchentlichen Rotationen; — 21,25 EUR ab 33 wöchentlichen Rotationen. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit. Der Flughafenbetreiber verpflichtete sich zur Zahlung eines finanziellen Beitrags pro abfliegendem Fluggast an die Fluggesellschaft in Höhe von 0,375 EUR bei 0 bis 20 wöchentlichen Rotationen, 1,375 EUR bei 21 bis 26 wöchentlichen Rotationen, 1,725 EUR bei 27 bis 32 wöchentlichen Rotationen und 1,925 EUR darüber. Der Vertrag sah zudem weitere optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge, vor.
Sonstige Fluggesellschaften	
GOOD1	Gegenstand des Vertrags war ein Programm mit 24 wöchentlichen Rotationen. Die Landegebühr war auf 4 000 FRF (609,8 EUR) festgesetzt und die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
CIAO1	Der Vertrag setzte eine Landegebühr von 305 EUR fest und die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
BERL1	Der Vertrag sah eine wöchentliche Rotation vor. Die Landegebühr war auf 500 EUR festgesetzt und die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
VOLA1	Dieser Vertrag sah ein Programm mit 5 täglichen Rotationen vor. Die Landegebühr war auf 450 EUR und das Entgelt pro abfliegendem Fluggast auf 2,13 EUR festgesetzt. Der Flughafenbetreiber verpflichtete sich zu finanzieller Unterstützung für die Einrichtung der Strecken in Höhe von 100 000 EUR pro Strecke.
STER1	In diesem Vertrag wurde die Höhe der Landegebühr auf 576 EUR für bis zu 3 wöchentliche Rotationen, 540 EUR zwischen 4 und 6 wöchentlichen Rotationen und 500 EUR ab 7 wöchentlichen Rotationen festgesetzt. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit. Der Vertrag sah zudem optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge, vor.
NORW1	In diesem Vertrag wurde die Höhe der Landegebühr auf 500 EUR für bis zu 6 wöchentliche Rotationen und 400 EUR ab 7 wöchentlichen Rotationen festgesetzt. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit. Der Vertrag sah zudem optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge, vor.

Vertragskürzel	Kernpunkte der Verträge
AIRH1	Dieser Vertrag sah ein Programm mit 5 wöchentlichen Rotationen vor. Die Landegebühr war auf 147,38 EUR und das Entgelt pro abfliegendem Fluggast auf 2,89 EUR festgesetzt. Der Flughafenbetreiber verpflichtete sich zur Zahlung eines finanziellen Beitrags in Höhe von 0,5 EUR pro abfliegendem Fluggast an die Fluggesellschaft. Der Vertrag sah zudem optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge und andere Leistungen, vor.
AIRP1	Dieser Vertrag sah eine tägliche Rotation vor. Die Landegebühr war auf 192,88 EUR und das Entgelt pro abfliegendem Fluggast auf 2,89 EUR festgesetzt. Der Vertrag sah zudem optionale Leistungen, etwa eine Reinigung der Flugzeuge, vor.
BLUE1	Der Vertrag setzte eine Landegebühr von 600 EUR fest und die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
BLUE2	Durch diesen Vertrag wurde der Vertrag BLUE1 bezüglich der Landegebühren geändert, die von da an 450 EUR betrugen.
FLYM1	Dieser Vertrag sah ein Mindestangebot von 4 wöchentlichen Rotationen vor. Die Landegebühren wurden auf 600 EUR für Flugzeuge des Typs B737-300 (136 Plätze) und auf 550 EUR für Flugzeuge des Typs B737-500 (125 Plätze) festgesetzt. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit.
CENT1	In diesem Vertrag wurde die Höhe der Landegebühr auf 500 EUR für bis zu 3 wöchentliche Rotationen, 450 EUR bei 4 bis 7 wöchentlichen Rotationen und 400 EUR bei mehr als 7 wöchentlichen Rotationen festgesetzt. Die Fluggesellschaft war von Entgelten für abfliegende Fluggäste befreit. Der Flughafenbetreiber verpflichtete sich zur Zahlung eines finanziellen Beitrags in Höhe von 0,75 EUR pro abfliegendem Fluggast in den ersten sechs Monaten, dann 0,50 EUR in den letzten sechs Monaten an die Fluggesellschaft.

4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

4.1. Finanzielle Unterstützung für die aufeinanderfolgenden Betreiber des Flughafens Beauvais

(53) An erster Stelle hegte die Kommission Zweifel daran, dass in der finanziellen Unterstützung, die der IHKO und der SAGEB gewährt wurde, keine staatlichen Beihilfen enthalten sein sollten.

(54) Zunächst brachte die Kommission ihre Zweifel diesbezüglich zum Ausdruck, dass gewisse, von der öffentlichen Hand finanzierte Tätigkeiten des Flughafens Beauvais in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fielen. Ferner zog die Kommission die Einhaltung der durch das Urteil zur Rechtssache Altmark ([43]) festgelegten Voraussetzungen betreffend die Maßnahmen, deren Gegenstand der Flughafen Beauvais im Rahmen von Programm 3 war, in Zweifel. Im Übrigen merkte die Kommission an, dass in den von den Behörden angeführten Gründen für die gewährten Investitionszuschüsse nicht auf deren direkte finanzielle Rentabilität eingegangen wurde. Folglich stellte sich der Kommission die Frage nach der Übereinstimmung dieser Investitionen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers (Market Economy Operator Principle, „MEOP"). Schließlich gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die in Rede stehenden Maßnahmen dem Staat zuzurechnen und selektiv waren und durch sie die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung und Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels bestand.

(55) An zweiter Stelle brachte die Kommission ihre Zweifel bezüglich der Vereinbarkeit der Investitions- und Betriebsbeihilfen mit dem Binnenmarkt im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV zum Ausdruck.

(56) Tatsächlich hat die Würdigung, ob die Maßnahmen zugunsten der Betreiber mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, ergeben, dass, selbst wenn die Gesamtheit der in Rede stehenden Maßnahmen womöglich einem Ziel von allgemeinem Interesse entsprach, deren Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf das gesetzte Ziel nicht nachgewiesen wurde. Im Übrigen brachte die Kommission ihre Skepsis darüber zum Ausdruck, ob die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur zufriedenstellend sein würden.

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

4.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

(57) Im Einleitungsbeschluss zog die Kommission den vorläufigen Schluss, dass die Unterzeichnung der Verträge durch den Betreiber des Flughafens (IHKO, dann SAGEB) mit den Fluggesellschaften die Nutzung staatlicher Mittel impliziert und die Entscheidungen, diese Verträge zu schließen, dem Staat zuzurechnen sind.

(58) Die Kommission sah sich des Weiteren nicht in der Lage, bezüglich des Vorliegens eines selektiven Vorteils für die Fluggesellschaften eine Aussage zu treffen. Die Informationen hierzu reichten nicht aus, um daraus den Schluss zu ziehen, dass sich der Flughafenbetreiber MEOP-konform verhalten hat. Die Kommission forderte Frankreich und die Beteiligten auf, ihr umfassendere Informationen zukommen zu lassen.

(59) Die Kommission gelangte zu dem vorläufigen Schluss, dass durch die in Rede stehenden Maßnahmen die Gefahr einer Wettbewerbsverzerrung und Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels bestand.

(60) Schließlich brachte die Kommission ihre Zweifel bezüglich der Vereinbarkeit der Beihilfemaßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften mit dem Binnenmarkt zum Ausdruck. Insbesondere gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die in Rede stehenden Maßnahmen bezüglich der Beihilfen für die Einrichtung neuer Strecken nicht mit den Kriterien zur Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt in Einklang standen.

5. **BEMERKUNGEN FRANKREICHS**

5.1. **Finanzielle Unterstützung für den Flughafen Beauvais**

5.1.1. *Investitionsbeihilfen*

(61) Frankreich gab gegenüber den Dienststellen der Kommission an, dass es nicht beabsichtige, „sich beim Flughafen Beauvais, betreffend die Gesamtheit der Investitionszuschüsse, die von den Gebietskörperschaften erhalten und an die aufeinanderfolgenden Konzessionsnehmer des Flughafens Beauvais (die IHKO, anschließend die SAGEB) gezahlt wurden, auf den Begriff einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse zu berufen". ([44])

(62) Frankreich gab ferner an, dass es nicht beabsichtige, sich in Bezug auf die Investitionszuschüsse, die an die aufeinanderfolgenden Konzessionsnehmer des Flughafens Beauvais (die IHKO, anschließend die SAGEB) gezahlt wurden, auf die Anwendung des MEOP-Grundsatzes zu berufen. ([45])

(63) Frankreich ist vielmehr der Auffassung, dass diese Zuschüsse nicht als staatliche Beihilfen oder als mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfen gelten können, da sie sich auf die Finanzierung von Tätigkeiten bezögen, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, oder da ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nachweisbar sei.

5.1.1.1. Finanzierung von Tätigkeiten, die unter hoheitliche Befugnisse fallen

(64) Frankreich stellt klar, dass die im Rahmen von Programm 1 gezahlten Zuschüsse für Tätigkeiten, die unter hoheitliche Befugnisse fallen, in Höhe einer Gesamtsumme von 1 110 669 EUR, Folgende sind: ([46])

— Zuschüsse im Zusammenhang mit Sicherheitseinrichtungen (922 000 EUR);

— Zuschüsse im Zusammenhang mit der Modernisierung der Posten zur Personenfilterung (133 000 EUR);

— Zuschüsse in Höhe von insgesamt 55 669 EUR für Honorare und Abschreibungskosten im Zusammenhang mit den angegebenen hoheitlichen Aufgaben, die als solche erklärt wurden.

(65) Frankreich stellt klar, dass die im Rahmen von Programm 2 gezahlten Zuschüsse für Tätigkeiten, die unter hoheitliche Befugnisse fallen, in Höhe einer Gesamtsumme von 567 782 EUR, Folgende sind:

— Zuschüsse in Höhe von 52 670,98 EUR für den Bau von Kontrollhäuschen für die Grenzschutzpolizei und in Höhe von 86 085,57 EUR für die Installation einer Laser-Abwehrvorrichtung;

([44]) Stellungnahme Frankreichs vom 14. August 2012.
([45]) Stellungnahme Frankreichs vom 14. August 2012.
([46]) Siehe Tabelle 4. Noch genauer gibt Frankreich in seiner Stellungnahme an, dass diese Beträge sich auf 920 425 EUR belaufen. Tatsächlich liegen, nach eingehender Prüfung der von Frankreich vorgelegten Rechnungen durch die Kommission, die Ausgaben im Zusammenhang mit den genannten Posten höher als von Frankreich angegeben.

— Zuschüsse in Höhe von 165 805 EUR für den Bau von Schutzzäunen und 617 EUR für die Modernisierung der Inspektions-/Filterposten;

— Zuschuss in Höhe von 176 590 EUR für den Bau einer Galerie zur Trennung der Passagierströme;

— Zuschüsse in Höhe von insgesamt 86 632 EUR für Honorare und Abschreibungskosten im Zusammenhang mit hoheitlichen Aufgaben, die den Investitionsprogrammen gemeinsam sind und als solche erklärt wurden.

(66) Die Zuschüsse im Zusammenhang mit hoheitlichen Befugnissen im Zeitraum 2001-2008 beliefen sich somit nach Angaben Frankreichs auf 1 678 451 EUR.

(67) Frankreich zählt ferner drei in der CDSP für den Zeitraum 2008-2023 vorgesehene Investitionen auf, die nach seiner Auffassung mit unter hoheitliche Befugnisse fallenden Tätigkeiten in Zusammenhang stehen:

— Installation eines automatischen Allwetter-Landesystems (ILS-System der Kategorie III) für eine Gesamtsumme von 14 381 000 EUR;

— Investitionen, um im Norden des Flughafens, in der Zone mit der Bezeichnung „Aéroplaisance“, Fliegerclubs und Privateigentümer zu bündeln, mit einem Zuschuss in Höhe von 1 442 000 EUR;

— Errichtung und Ausstattung einer Räumlichkeit von 50 m^2 im Terminal T2 für die mit der Entwicklung des Tourismus betrauten Einrichtungen (unter der Rubrik „Bau Flughafengebäude T2“) für eine Summe von 54 000 EUR.

(68) Laut Frankreich beläuft sich die Gesamtsumme der in Erwägungsgrund 67 genannten und im Rahmen der CDSP (2008-2023) getätigten Investitionen auf 15 877 Mio. EUR. Somit entspräche der Zuschuss in Höhe einer an die SAGEB gemäß CDSP ausgezahlten Höchstsumme von 14,5 Mio. EUR der Gegenleistung für die Investitionen im Zusammenhang mit Tätigkeiten, die unter hoheitliche Befugnisse fallen, und könne folglich nicht als staatliche Beihilfe gewertet werden.

(69) Frankreich führte folgende Argumente zum Nachweis an, dass die vorstehend genannten Investitionen in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fallen:

— Die Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Investitionen werden entweder direkt vom Staat übernommen oder auf Anweisung des Staates durchgeführt;

— die Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Investitionen sind durch europäische und nationale Vorschriften vorgeschrieben;

— mit den Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Investitionen wird auch ein Ziel von allgemeinem oder öffentlichem Interesse verfolgt (zum Beispiel Schutz menschlichen Lebens, Luftsicherheit, Grenzschutz, Abwendung von Gefahren durch Wildtiere, Luftverkehrsdienste, Flugsicherheit, Tourismusentwicklung);

— die Ausführung der Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Investitionen durch die aufeinanderfolgenden Konzessionsnehmer des Flughafens hat keinerlei gewerblichen Charakter;

— sowohl durch die Rechtsprechung der Union wie auch die französische Rechtsprechung wurde anerkannt, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit diesen Investitionen in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fallen.

(70) Konkret das automatische Allwetter-Landesystem betreffend führt Frankreich an, dass das System in den Bereich der Erbringung von Flugnavigationsdiensten falle, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig sei. Dieses System dient laut Frankreich dazu, Zusammenstöße zwischen Flugzeugen bei der Landung wie auch auf dem Rollfeld zu verhindern, den Flugbetrieb zu beschleunigen und zu ordnen und die Meldungen und Daten zu liefern, die für eine sichere und wirksame Durchführung der Flüge nützlich sind. Frankreich stellt jedoch klar, dass das System auf einer Flughafenplattform in keinem Fall selbstverständlich sei und nicht unter die Flughafensteuer falle.

(71) In Bezug auf die Investitionen zur Bündelung der Fliegerclubs und Privateigentümer im Norden des Flughafens Beauvais ist Frankreich der Auffassung, dass sich durch diese Maßnahme verhindern ließe, dass Flugzeuge, Fluggäste und Personal dieser Fliegerclubs und Privateigentümer weiterhin die Sicherheitsbereiche mit beschränktem Zugang passierten, und sich auf diese Weise die Kontrolle des Zugangs zu diesen Bereichen verstärken und bestmöglich die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleisten ließe, was eine hoheitliche Befugnis darstelle.

(72) Frankreich ist darüber hinaus der Ansicht, dass die Einrichtung einer Räumlichkeit von 50 m^2 im Terminal T2 für die institutionellen Stellen zur Entwicklung des Tourismus diesen Letzteren erlaube, am Flughafen Beauvais die Aufgabe der Förderung des lokalen Tourismus durchzuführen. Die Entwicklung des Tourismus stellt jedoch laut Frankreich eine hoheitliche Befugnis dar, wozu auch die Einrichtung einer speziellen Räumlichkeit gehöre.

5.1.1.2. Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen mit dem Binnenmarkt

(73) Frankreich versicherte gegenüber der Kommission, dass es im vorliegenden Fall der Anwendung der Kriterien der Leitlinien zustimmte, die zum betreffenden Zeitpunkt für die Investitionsbeihilfen galten, gemäß Randnummer 173 der Leitlinien von 2014.

(74) Frankreich betont, dass die Investitionszuschüsse in ihrer Gesamtheit mit dem Binnenmarkt hinsichtlich der Vereinbarkeitskriterien vereinbar seien, die in den Gemeinschaftlichen Leitlinien über die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen von 2005 ([47]) („Leitlinien von 2005“) festgelegt sind.

Klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse

(75) Laut Frankreich sind sämtliche in Rede stehenden Maßnahmen geeignet, einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse zu dienen, und zwar der lokalen Wirtschaftsentwicklung. Frankreich fügt hinzu, dass die Kommission festgehalten habe, dass die Sicherheit des Flughafens ein Ziel von allgemeinem Interesse sei, und dass im vorliegenden Fall ein Großteil der im untersuchten Zeitraum getätigten Investitionen eben diesem Ziel diente.

Die Infrastruktur ist zur Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

(76) Frankreich weist darauf hin, dass die ausgeführte Infrastruktur für die ordnungsgemäße Funktionsweise des Flughafens Beauvais angesichts der vernünftigerweise vorhersehbaren Steigerung der Fluggastzahlen unverzichtbar gewesen sei. Der Großteil der Investitionen entfiel laut Frankreich auf dringende Arbeiten zur Erhöhung der Sicherheit und zur Anpassung des Flughafens an geltende Vorschriften vor dem Hintergrund einer starken Ausweitung des Flugverkehrs am Flughafen.

(77) Darüber hinaus waren diese Investitionen zudem im Hinblick auf das beabsichtigte Ziel in dem Sinne angemessen, dass laut Frankreich die Festlegung der Investitionen stets extrem zurückhaltend erfolgte, insbesondere weil sie — in Anbetracht des dann tatsächlich erreichten Verkehrsaufkommens — auf besonders niedrig angesetzten Verkehrsprognosen basierte. Entsprechend hätten die getätigten Investitionen mit Blick auf die tatsächlich erreichten Verkehrszahlen auch deutlich umfassender und teurer ausfallen können.

Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend

(78) Frankreich betont, dass die am Flughafen Beauvais im Zeitraum 2001 bis 2006 getätigten Investitionen auf der Annahme eines Verkehrsaufkommens von 600 000 Fluggästen im Jahr 2006 basierten. Die Investitionen des Programms 2 basierten ebenfalls auf der Annahme eines mittelfristigen Aufkommens von 18 000 Bewegungen, während das Programm 3 von der SAGEB nach einem Referenzszenario erstellt wurde, das ein Aufkommen von maximal 21 000 Bewegungen pro Jahr vorsah.

(79) Im Übrigen hätten auch die wachsende Anzahl Flüge der Fluggesellschaft Ryanair, die sich zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Investitionsprogramme feststellen ließ, und die geografische Nähe zur Stadt Paris zum positiven Ausblick auf eine zufriedenstellende mittelfristige Perspektive für die Nutzung der Infrastruktur beigetragen.

Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur

(80) Frankreich weist darauf hin, dass keine am Flughafen Beauvais tätige Fluggesellschaft und kein Fluggast dieser Fluggesellschaften in Bezug auf den Zugang zu der verschiedenen, vom Flughafen bereitgestellten Ausrüstung und Infrastruktur bevorzugt worden sei.

Der Handelsverkehr wird nicht in einer Weise beeinträchtigt, die dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft

(81) Frankreich ist der Meinung, dass der Flughafen Beauvais in der Lage ist, einen Beitrag gegen die Überlastung der Flughäfen von Paris, insbesondere Roissy-Charles de Gaulle, zu leisten.

(82) Des Weiteren weist Frankreich, ohne abzustreiten, dass der Flughafen Beauvais unter Umständen einen Teil der Kundschaft vom Flughafen Roissy-Charles de Gaulle abzieht, darauf hin, dass ein solcher Abzug sich vor allem im Hinblick auf die bessere Erreichbarkeit und die höhere Anzahl Zielorte, die Letzterer anbietet, sowie im Hinblick auf das Nachtflugverbot am Flughafen Orly relativiere. In Bezug auf die Flughäfen von Amiens und Rouen ist zu sagen, dass diese nicht für den gewerblichen Verkehr genutzt werden.

([47]) Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

Notwendigkeit und Angemessenheit der Beihilfen

(83) Frankreich weist darauf hin, dass die Intensität der Beihilfe im Rahmen von Programm 1 circa zwei Drittel der zu finanzierenden Gesamtsumme ausgemacht habe. Bei Programm 2 hätte die Intensität der Beihilfe bei 74 % gelegen, allerdings ließe sich dies laut Frankreich durch die kurze Abschreibungsdauer der Arbeiten (etwas mehr als ein Jahr) in Verbindung mit der Verlängerung der Konzession zwischen dem Staat und der IHKO, die nur von kurzer Dauer war, erklären. Betreffend Programm 3 schätzt Frankreich, dass die Intensität der Beihilfe bei 21,26 % liegt, und erinnert daran, dass diese gedeckelt sei und die Endsumme der Beihilfen je nach den tatsächlich getätigten Investitionen möglicherweise geringer ausfalle.

(84) Frankreich betont, dass die hohe Intensität der Beihilfen, die der IHKO für die Investitionsprogramme 2001-2006 und 2006-2008 gewährt wurden, insofern notwendig war, dass die IHKO ohne diese Beihilfen nicht alle beschlossenen Investitionen hätte tätigen können und somit nicht dem Bedarf einer erhöhten Sicherheit und der Anpassung der Infrastruktur an geltende Vorschriften hätte entsprechen können. Frankreich unterstreicht diesbezüglich, dass die IHKO ein Darlehen aufgenommen habe, um ihren Teil der Finanzierung im Rahmen der zwei Investitionsprogramme zu erfüllen, sodass ein höherer Beitrag von ihrer Seite nicht vorstellbar gewesen sei.

5.1.2. *Betriebsbeihilfen*

(85) Was erstens die Betriebszuschüsse angeht, führt Frankreich an, dass die IHKO im Zeitraum 1996-2008 nur sehr geringe Summen erhalten habe. Das Land betont, dass diese Zuschüsse daher zu keiner Wettbewerbsverzerrung geführt bzw. den Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt haben können.

(86) Frankreich schätzt daher, dass von den erhaltenen 107 924,59 EUR:

— ein Zuschuss von 68 000 EUR im Jahr 2002 zur Finanzierung der außergewöhnlichen Maßnahme des Übergangs der Quote der Handgepäckskontrolle von 25 auf 50 % nach den Attentaten des 11. September 2001 bestimmt war;

— eine Summe von 1 600,10 EUR im Jahr 2002 einer Überweisung des Vereins für die Verwaltung des Fonds für die Integration behinderter Menschen (Agefiph) entsprach, mit der eine von der IHKO zu viel gezahlte Beitragssumme rückerstattet wurde;

— eine Summe von 2 005 EUR im Jahr 2005 einer Überweisung des Nationalen Zentrums für die Entwicklung landwirtschaftlicher Strukturen (CNASEA) entsprach;

— eine Summe von 5 829,49 EUR im Jahr 2005 einem Zuschuss von der Stadt Tillé für Sanierungsarbeiten zum Anschluss von Pavillons, die unter die Konzessionsvereinbarung für den Flughafen fielen, an das Abwassernetz entsprach; diese Arbeiten hatte die IHKO auf Rechnung der Stadt übernommen;

— zwei Zuschüsse in Höhe von je 15 245 EUR als Rückzahlung durch das Departement Oise für Leistungen bestimmt waren, die vom IHKO-Personal der Flughafensparte für die Tourismusförderung in Oise erbracht worden waren.

(87) Frankreich wies darauf hin, dass der Zuschuss von 68 000 EUR mit einer Sicherheitsaufgabe im Zusammenhang stand und in diesem Sinne keine staatliche Beihilfe darstellte. Bei den übrigen Zuschüssen handele es sich lediglich um eine gerechtfertigte Vergütung von Leistungen, die die IHKO erbracht habe, oder um die Erstattung zu viel bezahlter Beiträge an Vereine, denen die IHKO angehört.

(88) Was zweitens die von der Hauptsparte der IHKO an die Flughafensparte gewährten Vorschüsse angeht, ist Frankreich zunächst der Ansicht, dass die vor dem Urteil Aéroports de Paris vom 12. Dezember 2000 gewährten Vorschüsse gemäß Randnummer 29 der Leitlinien von 2014 keine staatlichen Beihilfen darstellten. Folglich könnten allein die gewährten Vorschüsse der Jahre 2001, 2002 und 2004 staatliche Beihilfen darstellen.

(89) Frankreich ist zudem der Ansicht, dass die 2001 und 2002 zugestandenen Vorschüsse — die vollständig zurückgezahlt wurden — zu einem Zeitpunkt gewährt wurden, als der Flughafen Beauvais in den beiden Geschäftsjahren, die dem Jahr vorausgingen, in dem die Beihilfe gewährt wurde, ein Aufkommen von unter 700 000 Fluggästen pro Jahr verzeichnete. Gemäß Randnummer 118 der Leitlinien von 2014 war der Flughafen demnach wohl nicht in der Lage, seine Betriebskosten weitgehend selbst zu tragen, was die Gewährung von Vorschüssen zum Nullsatz rechtfertige. Betreffend den 2004 gewährten Vorschuss ist Frankreich der Ansicht, dass der Flughafen Beauvais in den beiden Geschäftsjahren, die dem Jahr vorausgingen, in dem die Beihilfe gewährt wurde, ein Aufkommen zwischen 700 000 und 1 Million Fluggästen pro Jahr verzeichnete. Neben den nicht angewendeten Zinsen auf diesen 2004 gewährten Vorschuss betont Frankreich, dass der Flughafen Beauvais nicht fähig gewesen sei, seine gesamten Betriebskosten zu tragen, weshalb er im Wesentlichen das Kriterium gemäß Randnummer 118 der Leitlinien von 2014 erfüllt habe.

(90) Was schließlich den der SAGEB gewährten Vorschuss in Form einer Befreiung von den Ausgaben für Tourismus, die sie als Betreiber des Flughafens hätte übernehmen müssen, angeht, ist Frankreich der Ansicht, dass die SAGEB weder die Zuständigkeit noch die Aufgabe habe, die lokale und regionale Tourismusentwicklung zu fördern, und dass sie diesbezüglich keinen Zuschuss erhalten habe.

(91) Frankreich argumentiert, dass die Tourismusentwicklung gemäß nationalem Recht in der Zuständigkeit des Staates liege. Dementsprechend konnte der Plan zur touristischen Entwicklung nur von den Gebietskörperschaften (in diesem Fall durch den SMABT) umgesetzt werden und hatte nicht zum Ziel, die Aktivität des Flughafens zu entwickeln, sondern vielmehr den regionalen Tourismus zu fördern. Hierzu ergänzt Frankreich, dass die Ziele des Plans zur touristischen Entwicklung allein vom SMABT festgelegt worden seien und die Umsetzung einzig durch die Tourismusstellen erfolgte, ohne Einsatz oder Einfluss seitens der SAGEB. Letztere musste hingegen finanziell zu den Maßnahmen beitragen und ggf. Mittel zur Verfügung stellen, die diesen Stellen erlauben würden, ihre Aufgaben zu erfüllen (Bereitstellung von Räumlichkeiten, Anzeigen im Flughafen usw.).

(92) Frankreich weist schließlich darauf hin, dass keine der im Rahmen des Plans zur touristischen Entwicklung durchgeführten Maßnahmen zum Ziel hatte, den Flughafen Beauvais oder die dort angebotenen Zielorte zu bewerben. Die Unterstützung, die die SAGEB diesbezüglich leistete, war vom Umfang der Aufgabe einer touristischen Förderung ausgenommen und wurde von der SAGEB aus eigenen Mitteln finanziert.

(93) In Anbetracht dessen, dass keine der in diesem Abschnitt genannten Zuschüsse (mit Ausnahme der in den Jahren 2001, 2002 und 2004 gewährten Liquiditätsvorschüsse) eine staatliche Beihilfe darstelle, ist Frankreich der Ansicht, dass ein Nachweis der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht geführt werden müsse. In jedem Fall versicherte Frankreich, dass es der Anwendung der Kriterien unter Randnummer 137 der Leitlinien von 2014 auf die Betriebsbeihilfen zustimme.

5.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

(94) Frankreich führt an, dass das Verhalten des Flughafenbetreibers (IHKO, dann SAGEB) dem eines MEOP entspräche. Alle Verträge hätten demnach eine inkrementelle Rentabilität generiert und den Fluggesellschaften keinen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafft.

(95) Frankreich betont zudem, dass die Betreiber des Flughafens Beauvais zu keiner Zeit einen Marketing-Vertrag unterzeichnet hätten, der die Erbringung von Marketing-Dienstleistungen durch eine Fluggesellschaft (Werbung auf der Internetseite oder Ähnliches) zum Gegenstand gehabt hätte. Die Marketing-Beiträge, die diese Betreiber im Rahmen bestimmter Verträge gezahlt haben, seien Anreize, damit die Fluggesellschaften ihren Verkehr steigern, was für die Betreiber zusätzliche Einnahmen generiere (Bus, nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen).

(96) Frankreich gab an, dass die IHKO, als sie Betreiberin des Flughafens war, nicht in der Lage gewesen sei, vor der Unterzeichnung einzelner Verträge mit den Fluggesellschaften erstellte Wirtschaftsanalysen vorzulegen. Frankreich betonte unterdessen, dass die IHKO sich trotz nicht vorliegender vorheriger Wirtschaftsanalysen MEOP-konform verhalten habe und dass Entscheidungen über eine Aufnahme einer neuen Fluggesellschaft oder die Einrichtung neuer Strecken grundsätzlich im Interesse der Rentabilität des Flughafenbetriebs getroffen worden seien. Diesbezüglich legte Frankreich eine allgemeine Haushaltssimulation (über die gesamte Aktivität des Flughafens) vor, die von der IHKO ex ante für den Zeitraum 2001-2006 erstellt worden war. Aus dieser Simulation geht hervor, dass der Flughafen auf Grundlage einer Weiterentwicklung der Tätigkeit von Ryanair und anderen Fluggesellschaften (75 % bzw. 25 % der für 2006 geschätzten Einnahmen) einen allgemeinen positiven Cash-Flow generieren konnte.

(97) Nach dem Einleitungsbeschluss rekonstruierte Frankreich die inkrementellen Geschäftspläne im Zusammenhang mit den von der IHKO und den Fluggesellschaften geschlossenen Verträgen, die in Tabelle 9 aufgeführt sind (mit Ausnahme der Verträge RYAN1 und RYAN2, für die keine rekonstruierten Geschäftspläne vorgelegt wurden). Frankreich gibt an, dass diese Geschäftspläne auf der Grundlage der Informationen rekonstruiert worden seien, die der IHKO vor Vertragsunterzeichnung bekannt gewesen sein sollten, und auf der Grundlage von Annahmen zu Verkehrsdaten, Einnahmen und Kosten, die vor Vertragsunterzeichnung plausibel gewesen seien. Aus diesen rekonstruierten Plänen geht hervor, dass die IHKO auf Grundlage der von Frankreich getroffenen Annahmen, mit Unterzeichnung der jeweiligen Verträge mit den Fluggesellschaften berechtigterweise auf Gewinne hoffen durfte.

(98) Frankreich legte von der SAGEB, zu dieser Zeit Betreiber des Flughafens Beauvais, erstellte Wirtschaftsanalysen (Konzept, Geschäftsplan) vor, die vor der Unterzeichnung aller von der SAGEB geschlossenen Verträge, die in Tabelle 9 aufgeführt sind, vorlagen, das heißt die Verträge RYAN4, RYAN5 und WIZZ3. In diesen Wirtschaftsanalysen wird der Schluss gezogen, dass die Verträge für den Betreiber des Flughafens Gewinne generieren. Nach dem Einleitungsbeschluss gab Frankreich an, dass diese Wirtschaftsanalysen auf Durchschnittskosten anstelle inkrementeller Kosten beruhten. Daher legte Frankreich überarbeitete Fassungen dieser drei Wirtschaftsanalysen (die folglich nach Unterzeichnung der Verträge erstellt wurden) auf Grundlage einer inkrementellen Zunahme der Kosten vor, die bestätigen, dass die drei Verträge der SAGEB die Möglichkeit boten, inkrementelle Gewinne zu generieren.

(99) Frankreich führt zudem an, dass die SAGEB keine Betriebszuschüsse erhalte (außer den Zuschüssen für Tätigkeiten, die unter hoheitliche Befugnisse fallen) und dass die Risiken und Verantwortlichkeiten der SAGEB zwischen der IHKO und Veolia aufgeteilt seien. Insbesondere werde über die Entscheidungen der SAGEB betreffend die Unterzeichnung von Verträgen mit Fluggesellschaften kraft der Gesellschaftervereinbarung zwischen der IHKO (51 % Stimmenanteil) und der privatwirtschaftlichen Gesellschaft Veolia (49 % Stimmenanteil) von den Anteilseignern mit qualifizierter Mehrheit von 75 % der Stimmen abgestimmt. Frankreich weist somit darauf hin, dass die von der SAGEB unterzeichneten Verträge nicht ohne Zustimmung der Gesellschaft Veolia geschlossen werden könnten und dass die Bestätigung der Verträge mit den Fluggesellschaften durch die Gesellschaft Veolia zeige, dass diese Verträge der Marktpraxis entsprächen.

(100) Frankreich weist ferner darauf hin, dass keine Investition am Flughafen speziell auf Betreiben einer bestimmten Fluggesellschaft getätigt worden sei. Der Flughafenbetreiber habe insbesondere Kontakt mit zahlreichen Fluggesellschaften aufgenommen, um seine Kundschaft zu diversifizieren. Auch wenn Ryainair zwischen 1999 und 2001 80 % bis 90 % des Verkehrs am Flughafen ausgemacht habe, sei die Infrastruktur diskriminierungsfrei stets allen Fluggesellschaften zugänglich gewesen und im Rahmen des Entwicklungsplans für den Flughafen ohne Bezug auf einen speziellen Vertrag errichtet worden.

6. **STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN**

6.1. **Bemerkungen der Beteiligten zur Anwendung der Leitlinien von 2014 im vorliegenden Fall**

6.1.1. *Gemeinsame Stellungnahme der IHKO, des SMABT und der SAGEB*

(101) Betreffend die unter diesen Beschluss fallenden Investitionszuschüsse verstehen die IHKO, die SAGEB und der SMABT, dass deren Vereinbarkeit anhand der Leitlinien von 2005 bewertet wird. Darüber hinaus werden die dem Flughafen Beauvais vor dem 12. Dezember 2000 gewährten Zuschüsse nicht nach Maßgabe der Regeln über staatliche Beihilfen infrage gestellt, in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung in der Rechtssache Aéroports de Paris ([48]).

(102) Was die Finanzbeziehungen zwischen dem Flughafen Beauvais und den Fluggesellschaften, die diesen bedienen, angeht, verstehen die IHKO, die SAGEB und der SMABT, dass diese wiederum vor dem Hintergrund der neuen Leitlinien von 2014 bewertet werden.

6.1.2. *Stellungnahme von Air France*

(103) Air France hat im Rahmen der Untersuchung eine Stellungnahme lediglich zur Anwendung der Leitlinien von 2014 vorgelegt. Air France ficht die rückwirkende Anwendung der Leitlinien von 2014 auf Fälle, in denen es um Betriebsbeihilfen für Flughäfen geht, auch wenn diese Beihilfen vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährt wurden, aus verschiedenen Gründen an:

— Air France zufolge begünstigt die rückwirkende Anwendung der Leitlinien von 2014 nicht anständige Marktteilnehmer, indem sie Verhaltensweisen legitimiere, die mit Vorschriften, die zurzeit der Gewährung der Maßnahmen gegolten haben, nicht vereinbar gewesen wären. Umgekehrt würden Marktteilnehmer, die sich an die alten Leitlinien gehalten und keine staatlichen Mittel angenommen hätten, bei diesem Ansatz abgestraft;

— Air France betont zudem, dass die rückwirkende Anwendung der Leitlinien von 2014 auf Betriebsbeihilfen für Flughäfen den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der europäischen Rechtsprechung zuwiderlaufe;

— Air France behauptet, die Leitlinien von 2014 hätten zur Folge, dass neue Marktteilnehmer zum Nachteil der etablierten Marktteilnehmer begünstigt würden. Indem sie einer neuen Fluggesellschaft ermöglichten, nur die mit ihrer Tätigkeit verbundenen inkrementellen Kosten zu bezahlen, würden sie die etablierten Fluggesellschaften des Flughafens, die höhere Entgelte entrichten müssten, diskriminieren;

— schließlich weist Air France darauf hin, dass die Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur eines Flughafens theoretisch leicht erfüllbar zu sein scheine, dass die Praxis jedoch ganz anders aussehe und bestimmte Geschäftsmodelle bewusst benachteiligt würden.

6.2. **Gemeinsame Stellungnahme der IHKO, des SMABT und der SAGEB**

(104) Die IHKO, die SAGEB und der SMABT legten der Kommission eine gemeinsame Stellungnahme vor.

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

6.2.1. *Finanzielle Unterstützung für den Flughafen Beauvais*

(105) Betreffend die Investitions- und die Betriebsbeihilfen, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind, verweisen die IHKO, die SAGEB und der SMABT auf die von Frankreich vorgelegte Stellungnahme.

(106) Die IHKO, die SAGEB und der SMABT legten darüber hinaus, um die Argumente Frankreichs zu stützen, eine von der unabhängigen Beratungsfirma Microeconomix durchgeführte Analyse des Wettbewerbs, den der Flughafen Beauvais auf den Markt der Personenbeförderung ausübt, vor. Die Autoren dieser Studie gelangen zu dem Schluss, dass die Beihilfen an den Flughafen Beauvais den Handel nicht in einem dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigt hätten.

(107) Erstens hätten der Studie zufolge die dem Flughafen Beauvais gewährten Beihilfen den Wettbewerb mit den zwei anderen Pariser Flughäfen Roissy und Orly nicht beeinträchtigt. Die Studie schließt in Bezug auf die Nachfrage eine zumindest teilweise Substituierbarkeit der Flughäfen Roissy und Orly mit dem Flughafen Beauvais nicht aus, da sich das Einzugsgebiet dieser drei Flughäfen zum Teil überschneide. ([49]) Zwar habe der Flughafen Beauvais zwischen 2000 und 2011 ausschließlich den Low-Cost-Sektor bedient, aber auch die Flughäfen Orly und Roissy seien von Billigfluggesellschaften angeflogen worden. Deren Anteil betrug jedoch 2011 nur 13,6 % des Gesamtaufkommens dieser zwei Flughäfen, das heißt ihr Anteil war gering. ([50]) In der Studie wird gleichwohl aus den folgenden Gründen ausgeschlossen, dass die Investitionsbeihilfen den Handel beeinträchtigt haben könnten:

— In der Studie wird darauf verwiesen, dass der Marktanteil des Flughafens Beauvais auf dem regionalen Flughafenmarkt, der neben Beauvais die Flughäfen Roissy und Orly umfasst, auf niedrigem Niveau geblieben sei (zum Beispiel 4 % im Jahr 2011). Nur den Low-Cost-Markt in der Region Paris betrachtet, erreichte der Marktanteil des Flughafens Beauvais 2011 gegenüber Roissy und Orly 31 %;

— die Beihilfen haben die Entwicklung des Low-Cost-Sektors an den Flughäfen Orly und Roissy nicht behindert. Tatsächlich lag der Anteil des Verkehrs am Gesamtverkehr in diesem Sektor für die zwei Flughäfen bei 5,7 % von 2009 bis 2010, dann bei 11,3 % von 2010 bis 2011. Daraus folge, dass die Entwicklung des Flughafens Beauvais zwar unter Umständen die Zahl neuer Billigfluglinien an diesen zwei Flughäfen letztlich begrenzt, aber nicht deren Entwicklung gebremst habe;

— in der Studie wird hervorgehoben, dass keine der am Flughafen Beauvais tätigen Fluggesellschaften an den zwei anderen Flughäfen von Paris vertreten war und dass bestimmte Ziele nur über Beauvais erreichbar waren (Bari, Bergen, Cagliari, Cluj-Napoca, Katowice, Lodz oder auch Shannon);

— eine detaillierte Analyse einer Auswahl von Zielen, die von den Flughäfen Roissy, Orly und Beauvais gleichermaßen bedient werden ([51]), zeige, dass die Daten eher auf eine direkte Konkurrenz zwischen Orly und Roissy, relativ unabhängig vom Verkehr am Flughafen Beauvais, schließen ließen. Zum Beispiel stellt die Studie für die Strecke Paris-Barcelona, die von allen drei Flughäfen bedient wird, zwischen 2008 und 2010 eine stark sinkende Nachfrage in Roissy fest, was sich durch eine stark steigende Nachfrage in Orly äußerte, während das Aufkommen in Beauvais im selben Zeitraum stabil blieb. ([52]) Noch eindrücklicher sei dies auf der Strecke Paris-Rom oder Paris-Mailand zu beobachten, wo die Kurven für Roissy und Orly weitgehend korrelieren, während die Entwicklung in Beauvais unabhängig davon verlaufe. Auf den Strecken zu den Zielorten Dublin und Stockholm, die nur von den Flughäfen Beauvais und Roissy bedient werden, ging der Verkehr am Flughafen Beauvais zwischen 2007 und 2011 zurück, gleichzeitig war er auch in Roissy rückläufig (Dublin) bzw. stagnierte dort (Stockholm);

— die Studie zeige, dass die Substituierbarkeit des Flughafens Beauvais mit den Pariser Flughäfen, sofern vorhanden, begrenzt sei. Tatsächlich bleibe die Zugänglichkeit von der Stadt Paris aus ein sehr großer Standortvorteil der Flughäfen Orly und Roissy, unabhängig vom Transportmittel. ([53]) Somit würden wahrscheinlich nur Fluggäste, die in Bezug auf die Anreisezeit weniger sensibel sind, (also sehr preissensible Fluggäste) den Flughafen Beauvais als ernsthafte Alternative zu den zwei Pariser Flughäfen betrachten;

([49]) Zur Erinnerung: Der Flughafen Roissy ist 80 km vom Flughafen Beauvais entfernt, der Flughafen Orly liegt 115 km weit weg.

([50]) Laut der Studie (die sich auf Daten der Generaldirektion Zivilluftfahrt stützt), verzeichnete der Flughafen Roissy 2011 insgesamt 60,7 Millionen Fluggäste und der Flughafen Orly 27,1 Millionen Fluggäste.

([51]) Bei den Zielorten handelte es sich um Dublin, Barcelona, Mailand, Rom und Stockholm. Diese fünf Strecken waren die am stärksten frequentierten Abflug-Verbindungen des Flughafens Beauvais zwischen 2002 und 2010, in Höhe von bis zu 77 % des Gesamt-Fluggastaufkommens in Beauvais, weshalb anzunehmen ist, dass ihre Auswirkung auf die anderen Flughäfen von Paris am größten war.

([52]) Die Zahl der Fluggäste nahm in Roissy auf der Strecke Paris-Barcelona 2008 von knapp 1,2 Millionen Fluggästen auf weniger als 800 000 im Jahr 2010 ab, gegenüber einer Zunahme in Orly von ca. 550 000 Fluggästen 2008 und knapp 800 000 Fluggästen 2010. Am Flughafen Beauvais stagnierte der Anteil zwischen 2008 und 2010 bei ca. 300 000 Fluggästen.

([53]) In der Studie ist die Anreisezeit für den Flughafen Beauvais von Paris aus mit über 1 Stunde sowohl mit dem Bus, dem Auto und der Bahn angegeben, während sie für Orly und Roissy bei unter 1 Stunde bzw. einer halben Stunde liegt.

— aus der Studie geht zudem hervor, dass es durch den Flughafen Beauvais gelungen sei, der Überlastung der Pariser Flughäfen (Roissy und Orly) entgegenzuwirken. Insbesondere wird darauf verwiesen, dass für den Flughafen Orly eine Obergrenze der Flugbewegungen gelte, die 2011 fast erreicht war. Somit war dieser Flughafen ausgelastet und von einem steigenden Verkehrsaufkommen, ohne den Flughafen Beauvais, hätte Orly nicht oder in nur sehr geringem Maße profitiert. In Bezug auf den Flughafen Roissy stützt sich die Studie auf einen Bericht von März 2011 der Europäischen Kommission, in dem es heißt, dass dieser Flughafen bis 2025 eine Nachfrage verzeichnen würde, die seine Kapazitäten übersteige.

(108) Zweitens habe sich laut der Studie die Entwicklung des Flughafens Beauvais nicht auf eine mögliche Konkurrenz zur Bahn mit Abfahrt in Paris an Ziele im In- und Ausland ausgewirkt. ([54])

6.2.2. *Finanzielle Unterstützung zugunsten der Fluggesellschaften*

(109) Die IHKO, der SMABT und die SAGEB geben an, dass die IHKO und die SAGEB als aufeinanderfolgende Betreiber des Flughafens Beauvais in ihren Vertragsbeziehungen mit den Fluggesellschaften, die Flüge von und nach Beauvais durchführten, gemäß dem MEOP-Grundsatz handelten.

(110) Die IHKO, der SMABT und die SAGEB verwiesen in diesem Zusammenhang auf die von Frankreich erstellten Analysen und legten der Kommission ferner einen detaillierten Geschäftsplan in Bezug auf den Vertrag vom 12. Februar 2002 mit Rynair vor. Laut diesen Stellen zeige dieser Geschäftsplan die Rentabilitätsperspektiven des Vertrags für die wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafens Beauvais auf.

6.3. **Stellungnahme der Fluggesellschaft Ryanair**

(111) Die Fluggesellschaft Ryanair gab eine Stellungnahme nur bezüglich der finanziellen Unterstützung ab, die den Fluggesellschaften von den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais gewährt wurde und die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist. Die Stellungnahme hat folgenden Inhalt.

(112) Erstens weist Ryanair zurück, dass die in diesem Fall geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen dem Staat zuzurechnen und durch staatliche Mittel finanziert worden seien. Laut Ryanair sei die IHKO nicht bloß eine andere Facette des französischen Staates und die Zurechenbarkeit nicht allein deshalb erwiesen, weil die IHKO ein öffentliches Unternehmen sei und unter der Aufsicht des französischen Staates stehe. Zudem stellten Steuern nicht die Gesamtheit der Mittel der IHKO dar: Das Unternehmen schätzt, dass die IHKO eigene Mittel aus ihren gewerblichen Tätigkeiten beziehe. In Bezug auf die SAGEB und die Aufteilung ihres Kapitals weist Ryanair zurück, dass sie als unter Kontrolle der öffentlichen Hand stehend und gemäß deren Leitlinien handelnd zu betrachten sei.

(113) Zweitens ist Ryanair der Ansicht, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen nach dem MEOP-Grundsatz geschlossen worden seien.

(114) Diesbezüglich ist Ryanair der Auffassung, dass die Kommission die mit dem Flughafen Beauvais geschlossenen Verträge mit Verträgen gleichsetzen müsse, die mit Flughäfen geschlossen werden, die als private Wirtschaftsbeteiligte auftreten. Unter Berufung auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs ([55]) behauptet Ryanair, die Kommission dürfe einen kostenbasierten Ansatz nur dann wählen, wenn kein Hinweis auf einen MEOP vorliege.

(115) Im Übrigen ist Ryanair der Ansicht, selbst wenn die Kommission einen kostenbasierten Ansatz wähle, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen nach dem MEOP-Grundsatz geschlossen worden seien und der Flughafen Beauvais deutlich davon profitiert habe. Ryanair legte zur Untermauerung seiner Argumente eine von der unabhängigen Beratungsfirma Oxera durchgeführte Studie vor, aus der hervorgeht, dass alle Verträge über Flughafendienstleistungen, die mit dem Flughafen Beauvais geschlossen wurden, dem MEOP-Grundsatz entsprächen. ([56])

(116) In Anbetracht dessen, dass die in Rede stehenden Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellten, ist laut Ryanair eine Prüfung ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht angezeigt.

([54]) Laut der Studie verhindere die Reisezeit, die es braucht, um von der Stadt Paris zum Flughafen Beauvais zu gelangen, dass das Angebot dieses Flughafens eine sinnvolle Alternative für intermodale Passagiere (in der Hauptsache Bahnreisende), die aus Paris kommen, darstellt. In der Studie wird der Schluss gezogen, dass zwar die lokale Nachfrage, also in unmittelbarer Nähe des Flughafens Beauvais, diesen als Substitut zur Bahn für inländische Ziele sehen könnte, die Nachfrage aus Paris jedoch das Angebot der Flüge von Beauvais aus nicht als Alternative für das Angebot der Schiene betrachte.

([55]) Ryanair stützt sich insbesondere auf das Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003 in den verbundenen Rechtssachen C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

([56]) Studie von Oxera vom 11. September 2014, vorgelegt von Ryanair im Zuge seiner Stellungnahme vom 12. September 2014.

6.4. **Stellungnahme der Fluggesellschaft Wizz Air**

(117) Die Fluggesellschaft Wizz Air gab eine Stellungnahme nur bezüglich der finanziellen Unterstützung ab, die den Fluggesellschaften von den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais gewährt wurde und die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist. Die Stellungnahme hat folgenden Inhalt.

(118) Erstens weist Wizz Air zurück, dass die in diesem Fall geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen dem Staat zuzurechnen und durch staatliche Mittel finanziert worden seien. Laut Wizz Air sei die IHKO nicht bloß eine andere Facette des französischen Staates und die Zurechenbarkeit nicht allein deshalb erwiesen, weil die IHKO ein öffentliches Unternehmen sei und unter der Aufsicht des französischen Staates stehe. Wizz Air behauptet insbesondere, dass Frankreich nicht befugt sei, auf den Entscheidungsfindungsprozess der IHKO Einfluss zu nehmen, da sich die Rolle des französischen Staates auf eine Aufsichtsfunktion in Bezug auf bestimmte Entscheidungen beschränke. Zudem stellten Steuern nicht die Gesamtheit der Mittel der IHKO dar: Das Unternehmen schätzt, dass die IHKO eigene Mittel aus ihren gewerblichen Tätigkeiten beziehe. In Bezug auf die SAGEB und die Aufteilung ihres Kapitals weist Wizz Air zurück, dass sie als unter Kontrolle der öffentlichen Hand stehend und gemäß deren Leitlinien handelnd zu betrachten sei. Ein solcher Ansatz widerspräche der Rechtsprechung in der Sache Stardust Marine, wo es heißt: „Das bloße Kriterium der Kontrolle eines Unternehmens durch den Staat könne nicht für den Nachweis ausreichen, dass sein Verhalten dem Staat zuzurechnen sei". ([57])

(119) Zweitens ist Wizz Air der Ansicht, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen gemäß dem MEOP-Grundsatz geschlossen worden seien.

(120) Diesbezüglich ist Wizz Air, genau wie Ryanair, der Ansicht, dass die Kommission die mit dem Flughafen Beauvais geschlossenen Verträge mit den Verträgen gleichsetzen müsse, die mit Flughäfen geschlossen werden, die als private Wirtschaftsbeteiligte auftreten. Unter Berufung auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs ([58]) behauptet Wizz Air, die Kommission dürfe einen kostenbasierten Ansatz nur dann wählen, wenn kein Hinweis auf einen MEOP vorliege. ([59])

(121) Im Übrigen ist Wizz Air der Ansicht, selbst wenn die Kommission einen kostenbasierten Ansatz wähle, dass die Verträge über Flughafendienstleistungen nach dem MEOP-Grundsatz geschlossen worden seien und der Flughafen Beauvais deutlich davon profitiert habe. Wizz Air legte zur Untermauerung seiner Argumente eine von der unabhängigen Beratungsfirma Oxera durchgeführte Studie vor, aus der hervorgeht, dass alle Verträge über Flughafendienstleistungen, die mit dem Flughafen Beauvais geschlossen wurden, dem MEOP-Grundsatz entsprächen. ([60])

(122) In diesem Sinne bestätigt Wizz Air auch die Auffassung der Kommission dahin gehend, dass der MEOP-Grundsatz auf sämtliche vertraglichen und gewerblichen Vereinbarungen mit den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais anzuwenden sei. Der Vertrag über Flughafendienstleistungen zwischen Wizz Air und der IHKO des Jahres 2005 sah vor, dass der Marketing-Beitrag der IHKO 0,75 EUR pro Fluggast, der von Beauvais abfliegt, betragen sollte. Dieser Beitrag wurde im Vertrag über Flughafendienstleistungen vom 1. Juni 2009 auf 0,375 EUR pro abfliegendem Fluggast reduziert. Laut Wizz Air waren diese Zahlungen nicht für Wizz Air bestimmt, sondern gingen direkt auf ein Bankkonto und wurden ausschließlich zur Vergütung Dritter ohne Bezug zu Wizz Air, die Marketing-Dienstleistungen wie Werbekampagnen in der Presse und im Internet erbrachten, verwendet.

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

(123) Frankreich wollte die Stellungnahmen der Beteiligten nicht kommentieren.

([57]) Urteil des EuGH vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 45.

([58]) Wizz Air stützt sich insbesondere auf das Urteil des Gerichtshofs vom 3. Juli 2003 in den verbundenen Rechtssachen C-83/01 P, C-93/01 P und C-94/01 P, Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

([59]) Zur Stützung seiner Argumente legt Wizz Air eine von Oxera am 26. Oktober 2012 erstellte Studie vor, aus der hervorgeht, dass Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick und Stockholm-Skavsta mit dem Flughafen Beauvais vergleichbar seien.

([60]) Studie von Oxera vom 3. November 2014, vorgelegt von Wizz Air im Zuge seiner Stellungnahme vom 4. November 2014.

8. WÜRDIGUNG DER IN REDE STEHENDEN MAßNAHMEN

8.1. Finanzielle Unterstützung an die IHKO und die SAGEB

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

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

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

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

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

— die in Rede stehende Maßnahme verschafft dem/den Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil;

— die Maßnahme ist in dem Sinne selektiv, dass sie bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigt, und

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

8.1.1.1. Investitionszuschüsse

Wirtschaftliche Tätigkeit

(126) Artikel 107 Absatz 1 AEUV findet keine Anwendung, wenn der Staat als „öffentliche Hand“ ([61]) handelt oder öffentliche Stellen in „ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Gewalt handeln“ ([62]). Eine Einheit kann dann als „als öffentliche Hand handelnd“ angesehen werden, wenn die betreffende Tätigkeit Teil der wesentlichen Aufgaben des Staates ist oder sie ihrem Wesen, ihrem Ziel und den für sie geltenden Vorschriften nach mit diesen Aufgaben verbunden ist. Aus den Leitlinien von 2014 ([63]) geht zudem hervor, dass nicht alle Tätigkeiten eines Flughafens zwingend wirtschaftlicher Natur sein müssen. Wie der Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen im Allgemeinen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Auf einem Flughafen werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung ([64]), Polizei ([65]), Zoll, Brandbekämpfung ([66]), die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlichen Tätigkeiten und Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft.

(127) Öffentliche Fördermittel für derartige nichtwirtschaftliche Tätigkeiten stellen zwar keine staatlichen Beihilfen dar, sollten aber strikt auf den Ausgleich der durch sie entstehenden Kosten begrenzt werden und dürfen nicht stattdessen für andere Tätigkeiten verwendet werden. Jede Überkompensation von im Zusammenhang mit nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten angefallenen Kosten seitens des Staates kann eine staatliche Beihilfe darstellen. Übt ein Flughafen neben seinen wirtschaftlichen Tätigkeiten auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten aus, sind getrennte Kostenrechnungen erforderlich, um eine Übertragung öffentlicher Mittel zwischen den nichtwirtschaftlichen und den wirtschaftlichen Tätigkeiten zu verhindern.

([61]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 1988, Bodson, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, Rn. 18.
([62]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, Rn. 30.
([63]) Randnummern 35 bis 37 der Leitlinien von 2014.
([64]) Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, Rn. 71.
([65]) Beschluss der Kommission vom 7. Dezember 2011 über die staatliche Beihilfe SA.32820 (2011/NN) — Vereinigtes Königreich — Beihilfe zugunsten von Forensic Science Services Limited (ABl. C 29 vom 2.2.2012, S. 4), Erwägungsgrund 8.
([66]) Siehe den Beschluss (EU) 2015/1227 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, von Ryanair, Airport Marketing Services und Transavia (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 109), Erwägungsgründe 101 und 495, und Beschluss (EU) 2016/633 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Nîmes-Uzès-Le Vigan, zugunsten von Veolia Transport Aéroport de Nîmes, zugunsten von Ryanair Limited und zugunsten von Airport Marketing Services Limited (ABl. L 113 vom 27.4 2016, S. 32), Erwägungsgrund 567.

(128) Öffentliche Fördermittel für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten dürfen im Übrigen nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führen. Der ständigen Rechtsprechung zufolge liegt ein Vorteil vor, wenn der Staat Unternehmen von mit deren wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten entlastet. ([67]) Zivil genutzte Flughäfen, die bestimmte Kosten ihres Betriebs anders als andere zivile Flughäfen nicht tragen, könnten unabhängig davon im Vorteil sein, ob diese Kosten mit einer Tätigkeit verbunden sind, die als Tätigkeit nichtwirtschaftlicher Art betrachtet wird, oder nicht.

(129) Die Kommission stellt fest, dass die in den Erwägungsgründen 64 und 65 genannten Investitionen Infrastruktur und Ausrüstung betreffen, die zur Brandbekämpfung, zum Schutz und für die Flugsicherheit erforderlich sind. Gemäß den Leitlinien von 2014 jedoch gehören diese Tätigkeiten von ihrer Art her zu den wesentlichen Staatsaufgaben ([68]), wie die Kommission schon in früheren Beschlüssen ([69]) festgestellt hat. Da die in den Erwägungsgründen 64 und 65 genannten Tätigkeiten keinen Marktmechanismen unterliegen, stellten diese Tätigkeiten somit zum Zeitpunkt, als die in Rede stehenden Investitionen bewilligt wurden, keine wirtschaftlichen Tätigkeiten dar. Folglich ist die Kommission der Ansicht, da die von den Behörden im Rahmen von Programm 1, Programm 2 und Programm 3 gezahlten Beiträge nicht förmlich bestimmten Kosten zugeordnet waren, dass ein Teil der Gesamtsumme der im Rahmen der Programme 1 und 2 gezahlten Zuschüsse, die den in den Erwägungsgründen 64 und 65 genannten Investitionssummen entsprechen, grundsätzlich Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug zuzurechnen ist. Die Kommission fügt hinzu, dass die Kosten im Zusammenhang mit dem Erwerb von Sicherheitsausrüstung im Rahmen von Programm 3 ([70]) ebenfalls der hoheitlichen Tätigkeit der Luftsicherheit zugerechnet werden können.

(130) Die Kommission ist im Übrigen der Ansicht, dass die Investitionen, die im vorstehenden Erwägungsgrund genannt sind, sämtlich über ein nationales Finanzierungsinstrument für hoheitliche Aufgaben ([71]) förderfähig gewesen wären und vollständig über dieses Instrument hätten finanziert werden können, wenn sie nicht durch die in Rede stehenden Investitionszuschüsse übernommen worden wären. Die Kommission gelangte in früheren Beschlüssen ([72]) zu dem Schluss, dass dieses vom französischen Recht vorgesehene nationale Finanzierungsinstrument sich auf strenge Kostenkontrollmechanismen — sowohl ex ante als auch ex post — stützte, sodass sichergestellt wäre, dass die Flughafenbetreiber über dieses Instrument nicht mehr als die zur Deckung der Kosten strikt notwendigen Summen erhielten. Darüber hinaus galt dieses System zum Zeitpunkt der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahmen insbesondere auf dem Gebiet ausgleichsfähiger Aufgaben für alle zivil genutzten Flughäfen Frankreichs, einschließlich des Flughafens Beauvais. Und schließlich sah dieses System zu Zwecken der Kostenabrechnung mit der Generaldirektion Zivilluftfahrt getrennte Kostenrechnungen zwischen gewerblichen Tätigkeiten und hoheitlichen Tätigkeiten eines Flughafens vor. Die Voraussetzung der Diskriminierungsfreiheit ist damit erfüllt.

(131) Folglich stellen die Zuschüsse, die im Rahmen von Programm 1 in Höhe von 1 110 669 EUR, im Rahmen von Programm 2 in Höhe von 567 782 EUR und im Rahmen von Programm 3 in Höhe von 10,2 Mio. EUR ([73]) gewährt wurden, keine staatlichen Beihilfen dar.

(132) Im Gegensatz dazu ist die Kommission der Ansicht, dass die in Erwägungsgrund 67 genannten Investitionen nicht mit hoheitlichen Tätigkeiten in Zusammenhang stehen.

(133) Was erstens das Allwetter-Landesystem (ILS III) angeht, hat das Gericht geurteilt: „Dieses Instrument spielt jedoch, selbst wenn es vorgeschrieben wäre und obwohl es wie andere Systeme unbestritten zur Sicherheit der Landungen beiträgt, keine Rolle bei der Kontrolle und Überwachung des Luftraums, und hat auch mit anderen hoheitlichen Befugnissen, die in einem Flughafen ausgeübt werden können, nichts zu tun. Es gehört zu den Dienstleistungen, die ein ziviler Flughafen in einer Wettbewerbssituation den Fluggesellschaften im Rahmen seiner allgemeinen Tätigkeit, die wirtschaftlicher Natur ist, anbietet." ([74])

([67]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 36.

([68]) Zur Erinnerung: Diese Investitionen betrafen den Bau einer Räumlichkeit für Sicherheits- und Brandschutzdienste sowie die Realisierung von Systemen zur Kontrolle des Aufgabegepäcks sowie zur Zugangskontrolle, eine Galerie zur Trennung der Passagierströme, Sicherheitszäune, Inspektions-/Filterposten, Kontrollhäuschen für die Grenzschutzpolizei und eine Laser-Abwehrvorrichtung gegen die Gefahr durch Wildtiere, sowie Honorare im Zusammenhang mit diesen Investitionen.

([69]) Siehe den Beschluss (EU) 2015/1227, Erwägungsgründe 101 und 495; und den Beschluss (EU) 2016/633, Erwägungsgrund 567.

([70]) Siehe Tabelle 6 (Zeile „Erwerb von Sicherheitsausrüstung").

([71]) Dieses Instrument setzte sich bis 2008 aus einer steuerähnlichen Abgabe, der Flughafensteuer sowie einem ergänzenden Instrument (Europäischer Interventionsfonds für die Flughäfen und die Luftfahrt) zusammen. Danach ersetzte der Staat das ergänzende Instrument durch einen Aufschlag auf die Flughafensteuer.

([72]) Siehe zum Beispiel den Beschluss (EU) 2016/633, Erwägungsgründe 32-42.

([73]) Diese Summe bezieht sich auf die voraussichtliche Höhe, die im Investitionsplan der CDSP genannt ist.

([74]) Urteil des Gerichts vom 25. Januar 2018, T-818/14, BSCA/Kommission, ECLI:EU:T:2018:33, Rn. 102.

(134) Was zweitens die Investitionen angeht, die eine Bündelung von Fliegerclubs und Privateigentümern im Norden des Flughafens, in einer „Aéroplaisance“ genannten Zone, ermöglichen, ist die Kommission der Ansicht, dass diese Maßnahme, auch wenn sie zur Stärkung der Sicherheit des Flugverkehrs am Flughafen beiträgt, vor allem in den Bereich der gewerblichen Nutzung des Flughafens Beauvais fällt und zu den Dienstleistungen gehört, die ein ziviler Flughafen in einer Wettbewerbssituation den Fluggesellschaften im Rahmen seiner allgemeinen Tätigkeit, die wirtschaftlicher Natur ist, anbietet.

(135) Und schließlich ist, was die Einrichtung einer Räumlichkeit im Flughafen speziell für die institutionellen Stellen zur Entwicklung des Tourismus angeht, hervorzuheben, dass gemäß einer ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs die Tätigkeit der Errichtung oder des Ausbaus einer Infrastruktur nicht von deren späterer Nutzung zu trennen ist und dass der wirtschaftliche oder nichtwirtschaftliche Charakter der späteren Nutzung der errichteten Infrastruktur zwangsläufig den Charakter der Ausbautätigkeit bestimmt. ([75]) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall gemäß Artikel 6 der CDSP, wenn die betreffende Räumlichkeit den institutionellen Stellen zur Entwicklung des Tourismus zur Verfügung gestellt werden sollte, um dort der Förderung des lokalen Tourismus nachzugehen, diese auch für den Verkauf von Dienstleistungen wie „Führungen, Hotelbuchungen usw.“ und von regionalen touristischen Produkten genutzt werden könnte. Dieser letzte Punkt wurde im Übrigen von Frankreich in seiner Stellungnahme vom April 2014 selbst bestätigt, ohne dass Frankreich nachwies, dass diese Tätigkeiten des Verkaufs von Dienstleistungen und Produkten nur einen vernachlässigbaren Teil der Tätigkeit der institutionellen Stellen zur Entwicklung des Tourismus darstellten. Unter diesen Umständen geht die Kommission davon aus, dass die Räumlichkeit von 50 m² im Flughafen zur Durchführung einer wirtschaftlichen Tätigkeit genutzt würde. Daher war der Bau dieser Räumlichkeit durch die SAGEB ebenfalls einer wirtschaftlichen Tätigkeit zuzuordnen und fällt seine Finanzierung in das Anwendungsgebiet der Regeln für staatliche Beihilfen.

(136) In jedem Fall, selbst wenn diese Investitionen mit hoheitlichen Tätigkeiten in Verbindung zu bringen gewesen wären, kam dafür keine Finanzierung durch das nationale Finanzierungsinstrument für hoheitliche Aufgaben infrage, sodass Frankreich folglich nicht nachgewiesen hat, dass andere Flughäfen zur Finanzierung genau dieser Investitionen Zuschüsse in Anspruch nehmen konnten. Folglich musste der Flughafen Beauvais Kosten nicht tragen, die andere Flughäfen selbst tragen mussten, was eine Diskriminierung Letzterer darstellt.

Staatliche Zurechenbarkeit und Übertragung staatlicher Mittel

(137) Nach ständiger Rechtsprechung fallen Maßnahmen, die von innerstaatlichen Einrichtungen der Mitgliedstaaten getroffen werden, unabhängig vom Status und der Bezeichnung dieser Einrichtungen ebenso wie Maßnahmen des Bundes- oder Zentralstaates in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, wenn dessen Voraussetzungen erfüllt sind. ([76])

(138) Die in Rede stehenden Investitionszuschüsse wurden von der Region Picardie, dem Departement Oise und dem CCB zunächst der IHKO, dann der SAGEB gewährt, entweder direkt (2002-2008) oder über den SMABT (2008-2023), dessen ausschließliche Mitglieder diese drei Gebietskörperschaften sind. ([77]) Was den SMABT anbelangt, stellt die Kommission ferner fest, dass diese öffentliche Einrichtung nichts anderes als ein Zusammenschluss lokaler und regionaler Körperschaften ist, der über keine eigenen Mitarbeiter verfügt (die Bediensteten des Departements Oise werden dem SMABT zur Verfügung gestellt) und dessen Entscheidungen (speziell in Haushaltsfragen) von einem Gremium getroffen werden, das sich aus Vertretern der drei Gebietskörperschaften zusammensetzt, die Mitglied sind.

(139) Folglich sind die Maßnahmen, die diese Einrichtungen gewähren, dem Staat zuzurechnen. Darüber hinaus sind die Mittel der Gebietskörperschaften und des SMABT (dessen Mittel ausschließlich über den Haushalt der Gebietskörperschaften finanziert werden und der Haushaltskontrolle des Staates unterliegen, siehe Erwägungsgrund 18) als staatliche Mittel im Sinne des Artikels 107, Absatz 1 AEUV zu betrachten. ([78])

([75]) Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH, ECLI:EU:T:2011:117, Rn. 95.

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

([77]) Der SMABT ist eine Einrichtung des öffentlichen Rechts, die ausschließlich Gebietskörperschaften vereint, die zu zwei Dritteln zu ihrer Finanzierung beitragen und deren leitende Mitglieder aus diesen Körperschaften stammen und im Namen ihrer Körperschaft handeln.

([78]) Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-267/08 und T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 109.

Vorliegen eines Vorteils

(140) Bei der Würdigung, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe für ein Unternehmen darstellt, muss festgestellt werden, ob dem betreffenden Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der es von Kosten entlastet hat, die es normalerweise aus Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, oder ob ihm ein Vorteil verschafft wurde, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Diese Beurteilung erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten („MEOP“).

(141) Erhält ein Flughafen öffentliche Mittel, so prüft die Kommission folglich, ob die Zuwendungen eine Beihilfe darstellen, indem sie der Frage nachgeht, ob ein privater Wirtschaftsbeteiligter in einer vergleichbaren Lage auf der Grundlage der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine derartige Finanzierung gewährt hätte.

(142) Aus der Rechtsprechung ([79]) geht indessen hervor, dass in der Regel das Kriterium des privaten Kapitalgebers anwendbar ist, wenn der Mitgliedstaat als Wirtschaftsbeteiligter und nicht in seiner Eigenschaft als Behörde handelt, was einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft. Daher ist das Kriterium des privaten Kapitalgebers dann anzuwenden, wenn das Verhalten des Mitgliedstaates zumindest grundsätzlich auch von einem privaten Wirtschaftsbeteiligten, der in der Absicht handelt, einen Gewinn zu erzielen oder einen Verlust zu begrenzen, an den Tag gelegt werden könnte. ([80])

(143) Die Kommission bemerkt zunächst, dass Frankreich der Ansicht ist, dass der Betrieb des Flughafens Beauvais in seiner Gesamtheit nicht als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse („DAWI“) zu betrachten sei. ([81]) Sie stellt zudem fest, dass sich Frankreich in Bezug auf die im vorliegenden Fall gewährten Investitionszuschüsse nicht auf die Anwendung des MEOP-Grundsatzes beruft.

(144) Es sei jedoch daran erinnert, dass der MEOP-Grundsatz keine Ausnahmeregelung ist, die nur auf Aufforderung eines Mitgliedstaates zur Anwendung kommt. Dieser Grundsatz, sofern anwendbar, zählt vielmehr zu den Elementen, die von der Kommission zu berücksichtigen sind, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe festzustellen. Wenn sich der Mitgliedstaat nicht auf das MEOP-Kriterium beruft, muss für die Feststellung, ob das Kriterium anwendbar war, der wirtschaftliche Charakter der Maßnahme des Mitgliedstaates der Ausgangspunkt sein, und nicht, wie dieser Mitgliedstaat subjektiv zu handeln gedachte, oder welche Handlungsalternativen er in Erwägung gezogen hat, bevor er die fragliche Maßnahme erließ. ([82])

(145) Zur Erinnerung: Wie in Erwägungsgrund 17 angegeben, war bis zum 1. März 2008 der Staat Eigentümer des Flughafens Beauvais und die IHKO mit dessen Betrieb und Bewirtschaftung zunächst auf Grundlage einer AOT und dann einer Konzession „d'outillage public“ beauftragt.

Programm 1

(146) Was das Programm 1 angeht, ist die Kommission der Ansicht, dass die Gebietskörperschaften, die der IHKO die in Programm 1 vorgesehenen Zuschüsse gewährten, nicht in ihrer Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligte handelten.

([79]) Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, C-124/10 P, EDF, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 80 und 81.

([80]) Urteil des Gerichtshofs vom 7. Mai 2020, C-148/19 P, BTB Holding Investments et Duferco Participations Holding/Kommission, ECLI:EU:C:2020:354, Rn. 46.

([81]) Siehe Erwägungsgrund 61.

([82]) Urteil des Gerichts vom 16. Januar 2018, T-747/15, EDF, ECLI:EU:T:2018:6, Rn. 240-242; Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2019, C-385/18 Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 73.

(147) Die Kommission ist der Meinung, dass die Region Picardie, das Departement Oise und der CCB im Rahmen von Programm 1 und zum Zeitpunkt der Gewährung der Investitionszuschüsse ([83]) nicht mit finanziellen Rückflüssen gleich welcher Höhe aus ihrer Beteiligung an den von der IHKO am Flughafen Beauvais getätigten Investitionen rechnen konnten.

(148) Die drei vorstehend genannten Körperschaften waren keine Anteilseigner der IHKO und besaßen zum Zeitpunkt der Beihilfen keine Eigentumstitel am Flughafen. Im Übrigen enthielten die Finanzierungsvereinbarungen, die von den einzelnen Körperschaften mit der IHKO geschlossen wurden ([84]), kein Instrument der Erfolgs- oder Gewinnbeteiligung für die gewährten Zuschüsse.

(149) Auch wurde mit diesen Zuschüssen allein beabsichtigt, die Entwicklung der regionalen Wirtschaft zu stützen und den Schutz der Umwelt und die Sicherheit der Anlieger zu stärken. ([85]) Doch können Erwägungen des öffentlichen Interesses nicht für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten berücksichtigt werden. ([86])

(150) Es kann daraus nur folgen, dass das Verhalten der vorgenannten Körperschaften zumindest grundsätzlich auch von einem privaten Wirtschaftsbeteiligten, der in der Absicht handelt, einen Gewinn zu erzielen, hätte an den Tag gelegt werden können. Das MEOP-Kriterium ist im vorliegenden Fall somit nicht für die im Rahmen von Programm 1 gewährten Zuschüsse anwendbar.

(151) Angesichts dessen, dass zum Zeitpunkt der Gewährung der Zuschüsse die IHKO auf Grundlage der AOT von 1997 damit beauftragt war, die Infrastruktur und Anlagen des Flughafens Beauvais weiterzuentwickeln ([87]), hätte sie die Last der Investitionen, die in Erwägungsgrund 37 genannt sind, selbst tragen müssen, mit Ausnahme der Investitionen, die in den Bereich hoheitlicher Aufgaben fielen ([88]). Die Investitionszuschüsse, die die IHKO im Rahmen von Programm 1 erhielt, haben ihr ermöglicht, Kosten zu vermeiden, die sie normalerweise aus eigenen finanziellen Mitteln hätte bestreiten müssen. Somit haben diese Zuschüsse ihr einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

Programm 2

(152) Die Erwägungen zu Programm 1 gelten auch für die im Rahmen von Programm 2 gewährten Zuschüsse. Nach Ansicht der Kommission handelten die Gebietskörperschaften, die der IHKO die in Programm 2 vorgesehenen Zuschüsse gewährten, nicht in ihrer Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligte.

(153) Die Kommission stellt jedoch fest, dass zwar die Finanzierungsvereinbarung zwischen der IHKO und dem Departement Oise am 18. Dezember 2006 geschlossen wurde (d. h. vor dem Tag der Übertragung des Eigentums des Flughafens an den SMABT), die Finanzierungsvereinbarungen mit der Region Picardie und dem CCB hingegen nach dem 1. März 2007, d. h. nach dem Tag der Unterzeichnung der Vereinbarung, mit der das Eigentum des Flughafens Beauvais mit Wirkung ab dem 1. März 2008 an den SMABT überging ([89]). Dennoch ist die Kommission der Ansicht, dass es aus den folgenden Gründen nicht angezeigt ist, das MEOP-Kriterium auf die im Rahmen von Programm 2 gezahlten Zuschüsse anzuwenden.

(154) Zunächst hat jede Körperschaft die Finanzierungsvereinbarungen mit der IHKO für sich geschlossen und nicht auf Rechnung oder im Namen des SMABT. Doch konnte nur der SMABT, das heißt die Einheit, die diese drei Körperschaften vereint, mit einem finanziellen Rückfluss aus den finanzierten Investitionen rechnen, und nicht jede der Körperschaften einzeln. Diesbezüglich sehen die Statuten des SMABT keine Form der Verteilung eventueller im Rahmen seiner Tätigkeiten erzielten Gewinne an seine Mitglieder vor. Im Übrigen enthielt keine der Finanzierungsvereinbarungen ein Instrument der Erfolgs- oder Gewinnbeteiligung im Gegenzug für die gewährten Zuschüsse.

([83]) Dieser Zeitpunkt war der Abschluss jeder der drei Finanzierungsvereinbarungen, d. h. der 23. Juli 2002 im Fall der vom Departement Oise gewährten Zuschüsse, der 12. Dezember 2002 im Fall der Zuschüsse der Region Picardie und der 8. Oktober 2002 im Fall der Zuschüsse durch den CCB.

([84]) Siehe Abschnitt 3.1.2.1.

([85]) Das geht aus den Präambeln der Finanzierungsvereinbarungen hervor, die 2002 zwischen den drei Gebietskörperschaften und der IHKO sowie 2006 zwischen denselben Parteien geschlossen wurden.

([86]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2019, C-385/18 Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 73.

([87]) Siehe Erwägungsgrund 27.

([88]) Siehe Erwägungsgrund 131.

([89]) Siehe Erwägungsgründe 17 und 39.

(155) Auch wurde mit diesen Zuschüssen allein beabsichtigt, die Entwicklung der regionalen Wirtschaft zu stützen und den Schutz der Umwelt und die Sicherheit der Anlieger zu stärken. ([90]) Doch können Erwägungen des öffentlichen Interesses nicht für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten berücksichtigt werden.

(156) Es kann daraus nur folgen, dass das Verhalten der vorgenannten Körperschaften zumindest grundsätzlich auch von einem privaten Wirtschaftsbeteiligten, der in der Absicht handelt, einen Gewinn zu erzielen, hätte an den Tag gelegt werden können. Das MEOP-Kriterium ist im vorliegenden Fall somit für die im Rahmen von Programm 2 gewährten Zuschüsse nicht anwendbar.

(157) Angesichts dessen, dass zum Zeitpunkt der Gewährung der Zuschüsse die IHKO auf Grundlage der Konzession „d'outillage public" von 2002 damit beauftragt war, die Infrastruktur und Anlagen des Flughafens Beauvais weiterzuentwickeln ([91]), hätte sie die Last der Investitionen, die in Erwägungsgrund 39 genannt sind, selbst tragen müssen, mit Ausnahme der Investitionen, die in den Bereich hoheitlicher Aufgaben fallen ([92]). Die Investitionszuschüsse, die die IHKO im Rahmen von Programm 2 erhielt, haben ihr ermöglicht, Kosten zu vermeiden, die sie normalerweise aus eigenen finanziellen Mitteln hätte bestreiten müssen. Somit haben diese Zuschüsse ihr einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

Programm 3

(158) Was die vom SMABT im Rahmen der CDSP an die SAGEB gezahlten Investitionszuschüsse angeht, stellt die Kommission fest, dass diese Zuschüsse in der CDSP vorgesehen waren, um die Durchführung des Investitionsprogramms zu unterstützen, das der SAGEB auf ihre Kosten auferlegt war. Im Rahmen dieser CDSP erhielt der SMABT als Konzessionsgeber ein Entgelt für die Nutzung öffentlichen Eigentums in Höhe eines Festbetrags von 10 795 243 EUR über die gesamte Laufzeit der CDSP ([93]) sowie eine Gewinnbeteiligung an den Investitionen des SMABT ([94]). Das Recht auf Gewinnbeteiligung wurde unter bestimmten Bedingungen ([95]) ausgelöst und die Summe wurde auf 50 % des Rentabilitätsüberschusses festgelegt ([96]).

(159) Die Kommission stellt im Übrigen fest, dass diese Bedingungen im Zuge einer Ausschreibung für die Konzession der Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais und der Buslinie, die den Flughafen mit Paris verbindet, festgelegt wurden, der zufolge die Bieter einen Investitionsplan mit ihrem Angebot vorlegen mussten. Bei der Ausschreibung handelte es sich um ein Verhandlungsverfahren mit Veröffentlichung. Nach fünf Bewerbungen und dem Eingang von vier Angeboten nahm der SMABT zwei Angebote in die engere Wahl und leitete Verhandlungen mit einerseits der Bietergemeinschaft IHKO-Veolia und andererseits der Bietergemeinschaft „Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance" ein. Nach Aufforderung an die zwei Bietergemeinschaften, endgültige Angebote insbesondere auf Grundlage eines Referenzszenarios, das eine kontrollierte, auf 21 000 Bewegungen bis 2022 begrenzte Entwicklung des Flugverkehrs vorsah, vorzulegen, vergab der SMABT den Konzessionsvertrag schließlich an die Bietergemeinschaft IHKO-Veolia.

(160) Erstens ist die Kommission der Ansicht, dass an der Anwendbarkeit des MEOP-Kriteriums auf die Investitionszuschüsse des SMABT an die SAGEB im Rahmen der CDSP im vorliegenden Fall wenig Zweifel besteht.

(161) Der SMABT entschied als Eigentümer des Flughafens Beauvais, diese Zuschüsse im Rahmen der CDSP zu zahlen, die eine Übertragung des Betriebs des Flughafens an die SAGEB vorsah, einschließlich finanzieller Gegenleistungen für den SMABT. Mit anderen Worten entschied die Behörde als Eigentümer einer Infrastruktur, den Betrieb dieser gegen eine finanzielle Gegenleistung an einen Drittbetreiber auszulagern. Diesen Schritt könnte, zumindest grundsätzlich, auch ein privater Betreiber vornehmen, der in der Absicht handelt, einen Gewinn zu erzielen oder den Wert eines Gutes zu steigern, das ihm gehört, indem dessen Betrieb an Dritte ausgelagert wird.

([90]) Das geht aus den Präambeln jeder der vorstehend genannten Finanzierungsvereinbarungen hervor.
([91]) Siehe Abschnitt 3.1.1.2.
([92]) Siehe Erwägungsgrund 131.
([93]) Siehe Anhang 14 der CDSP.
([94]) Anhang 14 sah vor, dass „sich der Konzessionsnehmer im Gegenzug für die Beteiligung des SMABT an der Finanzierung der Flughafeninfrastruktur verpflichtet, dem SMABT eine Gewinnbeteiligung zu zahlen, die sich auf Basis eines Rentabilitätsüberschusses, gemessen an der prognostizierten internen Rendite in Höhe von 10 %, berechnet".
([95]) Gemäß Anhang 14 der CDSP wird das Gewinnbeteiligungsrecht im Jahr (n) ausgelöst, wenn das Nettoergebnis positiv ist, wenn die kumulierten Nettoergebnisse der Jahre (1) bis (n) positiv sind und wenn die interne, auf diese Weise berechnete Rendite über 10 % liegt. Die Gewinnbeteiligung wurde auf 50 % des Rentabilitätsüberschusses festgelegt.
([96]) Siehe Anhang 14 der CDSP.

(162) Im Übrigen wurde die Entscheidung der Übertragung des Betriebs des Flughafens Beauvais in der Absicht getroffen, dass der Beauftragte den Unterhalt, die Instandhaltung und die Bewirtschaftung des Flughafens Beauvais übernimmt, die Buslinie zwischen Paris und dem Flughafen Beauvais betreibt sowie ein Investitionsprogramm durchführt, das zum Ziel hat, die gewerbliche Infrastruktur des Flughafens Beauvais weiterzuentwickeln (Erwägungsgrund 19). Diese Aufgaben hatten somit im großen Ganzen und in der Hauptsache eine gewerbliche Zielsetzung. Gleiches gilt für die vom SMABT verfolgten Ziele, wozu gehörte, den gewerblichen Verkehr bis zur Höchstgrenze der gesetzlich zulässigen Kapazität weiterzuentwickeln (siehe Erwägungsgrund 167).

(163) Daraus folgt, dass im Einklang mit dem MEOP-Grundsatz analysiert werden muss, ob im Rahmen von Programm 3 ein potenzieller selektiver Vorteil vorliegt.

(164) Wie in Erwägungsgrund 159 angeführt, waren die Zuschüsse von Programm 3 Teil eines Vertragswerks, für das der SMABT eine Ausschreibung durchführte. Folglich muss die Kommission, um zu prüfen, ob diese Zuschüsse der SAGEB einen Vorteil verschafft haben, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, analysieren, ob das Ausschreibungsverfahren, das ggf. die Zahlung von Zuschüssen vorsah, gemäß dem MEOP-Grundsatz durchgeführt wurde.

(165) Es sei daran erinnert, dass der Erwerb von Dienstleistungen durch die öffentliche Hand grundsätzlich nach den Vorschriften des abgeleiteten Unionsrechts über die Vergabe öffentlicher Aufträge zu erfolgen hat. In diesem Fall wird ein solches, einem Erwerb durch eine Behörde eines Mitgliedstaates vorangehendes Ausschreibungsverfahren üblicherweise als ausreichend angesehen, um auszuschließen, dass der betreffende Staat dem Dienstleistungsunternehmen, das den Zuschlag erhalten hat, einen Vorteil gewähren kann, den es sonst unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. ([97]) Das ist grundsätzlich gewährleistet, wenn die Vergabe einer Konzession zum gewerblichen Betrieb eines Flughafens nach einem wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahren erfolgt, das mit den Vorschriften des AEUV zum öffentlichen Beschaffungswesen im Einklang steht, sofern einschlägige Kriterien zur Auswahl des Käufers bzw. Verkäufers angewendet worden sind ([98]), den auch ein privater Wirtschaftsbeteiligter an der Stelle des SMABT ausgewählt hätte.

(166) Das Ausschreibungsverfahren muss zunächst einmal wettbewerblich sein, damit alle interessierten und qualifizierten Bieter teilnehmen können. Das Verfahren muss zudem transparent sein, damit alle interessierten Bieter in jeder Phase des Ausschreibungsverfahrens in gleicher Weise ordnungsgemäß informiert sind. Die diskriminierungsfreie Behandlung aller Bieter in allen Phasen des Verfahrens sowie objektive, vorher mitgeteilte Auswahl- und Zuschlagskriterien sind drittens unerlässlich, um sicherzustellen, dass die sich aus dem Verfahren ergebende Transaktion den Marktbedingungen entspricht.

(167) Aus den von Frankreich übermittelten Informationen geht hervor, dass das Ausschreibungsverfahren in den Amtsblättern für öffentliche Mitteilungen, insbesondere dem *Amtsblatt der Europäischen Union*, sowie in einer Fachzeitschrift veröffentlicht wurde. In den Ausschreibungsbedingungen ([99]) waren in Artikel 3.3 die Ziele des SMABT genannt:

— Entwicklung des Verkehrs innerhalb der Höchstgrenze von 21 000 gewerblichen Bewegungen pro Jahr, die im Lärmbelastungsplan festgelegt ist, bis 2012;

— Entwicklung des wirtschaftlichen Nutzens in Form direkter und indirekter Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung des Flughafens sowie im Bereich Tourismus und Industrie;

— Einbindung des Betriebs des Flughafens in einen Umweltschutzplan, der noch zu erarbeiten war.

([97]) Urteil des Gerichts vom 13. Mai 2020, easyJet Airline Co. Ltd., T-8/18, ECLI:EU:T:2020:182, Rn. 201.

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

([99]) Siehe die Ausschreibungsbedingungen, Kapitel 7.

(168) In Artikel 7 der Ausschreibungsbedingungen war ferner vorgesehen, dass die Angebote der Bieter, die an der Ausschreibung über die Übertragung der öffentlichen Aufgabe der Bewirtschaftung der Flughafenplattform von Beauvais teilnahmen, auf Grundlage folgender Kriterien bewertet würden:

— Art und Qualität der Mittel, die für die Organisation und die Bewirtschaftung des Flughafens eingesetzt werden (Management, personelle Ressourcen, Betrieb der Buslinie, Anforderungen an nachhaltige Entwicklung);

— allgemeine Gestaltung der Bewirtschaftung des Flughafens und finanzielle Beziehungen zwischen dem SMABT und dem Beauftragten sowie

— Qualität des Investitionsprogramms.

(169) Die Kommission stellt fest, dass die Bieter gleichberechtigten Zugang zu verschiedenen Informationen und Dokumenten hatten. Dazu zählten insbesondere der Vertragsentwurf inklusive detaillierter Anhänge, die finanziellen Elemente bezüglich der Rechnungsführung der IHKO gemäß der Konzessionsvereinbarung, die 2002 mit dem Staat geschlossen wurde ([100]), die Liste der dem Beauftragten zur Verfügung gestellten Güter, Tabellen vorhandener Abschreibungen mit Angabe ihres Zustands, laufende Verträge über Flughafendienstleistungen, die konsolidierte Fassung des Vertrags zwischen dem SMABT und der IHKO über den Betrieb der Buslinie und Wirtschafts- und Finanzdaten betreffend diesen Betrieb sowie die Liste des Personals, das mit der Bewirtschaftung des Flughafens befasst ist, und diverse Auszüge aus den für den Flughafen geltenden Vorschriften (Lärmbelastungsplan, Umweltprüfung, polizeiliche Verordnung, Betriebsvorschriften usw.). Die Ausschreibungsunterlagen lagen in elektronischer Form (CD-ROM) vor und die Bieter konnten innerhalb der Fristen für die Einreichung der Angebote auf elektronischem Wege Fragen stellen. Auch wurde jedem der Bieter in den Räumlichkeiten des SMABT ein Data Room zur Verfügung gestellt, um die Unterlagen physisch einzusehen, und für jeden Bieter wurde eine Ortsbesichtigung der Flughafenanlagen organisiert.

(170) Die Kommission stellt fest, dass diese Elemente von der nationalen Verwaltungsgerichtsbarkeit bestätigt wurden, die im Rahmen zweier vorvertraglicher Eilverfahren von zwei abgelehnten Bewerbern angerufen wurde. Diese urteilte ferner, dass in dem in Rede stehenden Verfahren angemessene Fristen für die Einreichung von Bewerbungen und die Abgabe von Angeboten eingehalten wurden. ([101]) Weiter gefasst zog das Gericht den Schluss, dass im Ablauf des Verfahrens der Grundsatz der Gleichbehandlung bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und der Grundsatz der Transparenz beachtet worden seien. Die Kommission merkt schließlich an, dass das Verfahren einer relativ hohen Anzahl von Bewerbern (fünf) die Möglichkeit gab, im Wissen der für die Angebote geltenden Auswahlkriterien und der Ziele des SMABT ein Angebot vorzulegen.

(171) Das in Rede stehende Verfahren wurde folglich auf wettbewerblicher, transparenter und diskriminierungsfreier Basis durchgeführt.

(172) Jedoch erinnert die Kommission daran, dass in Bezug auf das Kriterium der Bedingungsfreiheit der Ausschreibung gilt: Wenn öffentliche Stellen Vermögenswerte, Waren und Dienstleistungen kaufen, sollten jegliche besondere Ausschreibungsbedingungen diskriminierungsfrei sein und in einem engen und objektiven Zusammenhang mit dem Vertragsgegenstand und dem jeweiligen wirtschaftlichen Ziel der Ausschreibung stehen. Diese Bedingungen sollten es ermöglichen, dass das wirtschaftlich günstigste Angebot dem Marktwert entspricht. Die Kriterien sollten daher so festgelegt werden, dass sie ein wirksames wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren ermöglichen, auf dessen Grundlage der erfolgreiche Bieter eine marktübliche Rendite erzielt, aber nicht mehr. In der Praxis setzt dies die Anwendung von Ausschreibungsverfahren voraus, bei denen der „Preis"-Komponente des Angebots großes Gewicht beigemessen wird oder bei denen es aus sonstigen Gründen wahrscheinlich ist, dass ein wettbewerbsgerechtes Ergebnis erzielt wird. ([102])

([100]) Diese Elemente waren insbesondere die vollzogenen Haushalte, der Grundhaushalt 2007, die Analyse einer unabhängigen Beratungsfirma von August 2007 mit aktualisierten Angaben über Wirtschafts- und Finanzdaten der Übertragung, Elemente zu Aktiva und Passiva in den Bilanzen, Steuerformulare, Abschreibungstabellen oder auch die Salden finanzieller Verbindlichkeiten.

([101]) Siehe die Urteile vom 25. Februar 2008 (Nr. 0800277) und vom 17. März 2008 (Nr. 0800506) des Verwaltungsgerichts von Amiens.

([102]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Rn. 96.

(173) Die Kommission stellt fest, dass die Kriterien zur Angebotsauswahl weder in eine Hierarchie gebracht noch beziffert waren. Der SMABT hatte die Gewichtung der Kriterien nicht festgelegt, wodurch sich bei der Auswahl der Angebote ein relativ hoher Ermessensspielraum ergab. Zwar zählte die allgemeine Ausgestaltung des Vertrags durchaus zu den Kriterien, die vom SMABT berücksichtigt wurden, es kann jedoch nicht gesagt werden, dass diesem Kriterium in den Ausschreibungsbedingungen grundsätzlich ein höheres Gewicht als anderen Kriterien beigemessen worden wäre. Folglich muss die Kommission überprüfen, ob dieses Verfahren der SAGEB faktisch einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

(174) Zunächst stellt die Kommission fest, dass sich von den fünf Bewerbern, die zur Angebotsabgabe zugelassen waren, einer im Zuge des Verfahrens zurückzog und zwei andere Bieter Angebote vorlegten, die nicht den vom SMABT vorgegebenen finanziellen Bedingungen entsprachen. Zum Beispiel stellte, im Fall der Bietergemeinschaft GTS, das Gremium zur Übertragung öffentlicher Aufgaben, das mit der Analyse der Angebote betraut war, fest, dass diese Gemeinschaft keine Angaben zu den Elementen über die voraussichtliche Rentabilität gemacht hatte; ihre Kapazität zur Eigenfinanzierung war nicht simuliert (keine Vorhersage zu den Kapazitäten der Finanzierung durch Eigenkapital), es war keine Simulation der vorausgeschätzten Gebühren und Entgelte und der Gewinnbeteiligung übermittelt worden und die Gemeinschaft hatte sich nicht dazu geäußert, wie sie die Investitionen zu finanzieren gedachte. Der SMABT hat folglich aus finanziellen Erwägungen zwei Angebote noch in der Analysephase abgelehnt und mit den verbleibenden zwei Bietern das Verhandlungsverfahren begonnen.

(175) Die dem SMABT von der Bietergemeinschaft Vinci Airport zum einen und der Bietergemeinschaft IHKO-Veolia zum anderen vorgelegten Angebote stützten sich beide auf mehrere Varianten in Abhängigkeit von der im Rahmen des für den Flughafen Beauvais geltenden Lärmbelastungsplans zulässigen Höchstzahl an Verkehrsbewegungen. Im Zuge der Verhandlungen forderte der SMABT die zwei Bieter auf, ein Angebot auf Grundlage eines auf 21 000 Verkehrsbewegungen beschränkten Referenzszenarios, entsprechend dem Lärmbelastungsplan, über die Gesamtlaufzeit des Vertrags vorzulegen.

(176) Im Hinblick auf den finanziellen Aspekt legte die Gemeinschaft Vinci Airport ein Angebot vor, das mit voraussichtlichen Entgelten für die Bewirtschaftung in Höhe von 40 Mio. EUR rechnete, die vollständig auf den Betriebsergebnissen basierten, mit einem Investitionsprogramm von 70 Mio. EUR ohne Zuschüsse des SMABT. Das Angebot der Gemeinschaft IHKO-Veolia Transport sah bei den Entgelten für die Bewirtschaftung einen Festbetrag in Höhe von 10,8 Mio. EUR vor, mit der Möglichkeit weiterer 5 Mio. EUR Gewinnbeteiligung, und ein Investitionsprogramm von 68,2 Mio. EUR, einschließlich eines Zuschusses von 14,5 Mio. EUR.

(177) Laut Frankreich klang zwar das Angebot der Gemeinschaft Vinci Airport zunächst interessanter, doch beruhte es auf — im Vergleich zu den Schätzungen der Gemeinschaft IHKO-Veolia bezüglich des Verkehrsaufkommens — optimistischen, wenig vorsichtigen Annahmen, insbesondere hinsichtlich der durch das nationale Recht (Lärmbelastungsplan) vorgegebenen Beschränkung bei der Anzahl der Bewegungen. Die voraussichtlichen Entgelte der Gemeinschaft Vinci Airport stützten sich jedoch ausschließlich auf diese großzügigen Schätzungen, ohne Festbetrag, anders als beim Angebot von IHKO-Veolia. Das Angebot Letzterer, obwohl deutlich niedriger angesetzt als das von Vinci Airport, erschien daher finanziell gesehen angemessener und für einen Investor, der darauf achtet, seine finanzielle Rentabilität zu wahren, besonnener kalkuliert.

(178) Die Kommission weist ferner darauf hin, dass sich das Angebot der Gemeinschaft IHKO-Veolia für den SMABT als profitabel erwies. Tatsächlich wurde der vom SMABT vorgesehene Zuschuss, netto in Bezug auf den Teil, der Investitionen mit hoheitlichem Bezug betrifft (siehe Erwägungsgrund 131), auf 4,3 Mio. EUR ([103]) geschätzt. Die Gemeinschaft IHKO-Veolia sah wiederum die Zahlung eines Festbetrags von 10,8 Mio. EUR an den SMABT vor. Der SMABT erhielt also eine garantierte Gewinnmarge.

(179) In seinem Beschluss vom 25. Februar 2008 erteilte der SMABT der Bietergemeinschaft IHKO-Veolia den Zuschlag für den Konzessionsvertrag, deren Angebot sich als das dahin gehend interessanteste Angebot darstellte, „dass es im Hinblick auf die allgemeine Ausgestaltung des Vertrags am ehesten ermöglichte, eine kontrollierte Entwicklung des Flughafens im Einklang mit der Umwelt sicherzustellen“. Auf diese Weise hielt sich der SMABT bei seiner Auswahl an die in den Ausschreibungsbedingungen genannten Vorgaben, die im Vorfeld allen Bewerbern, die am Verfahren teilnahmen, bekannt waren.

(180) Angesichts dieser Elemente schließt die Kommission, dass das Angebot der Gemeinschaft IHKO-Veolia, für das sich der SMABT entschied, diesem eine finanzielle Rendite garantierte und somit nicht zur Folge hatte, dass die Bietergemeinschaft der IHKO-Veolia (aus der später die SAGEB wurde) einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erhielt.

([103]) Diese Summe ist eine voraussichtliche Höhe, die im Investitionsplan der CDSP genannt ist.

(181) Angesichts dessen, dass der Zuschuss in Höhe von 4,3 Mio. EUR Teil der Transaktion war, die mit der Gemeinschaft IHKO-Veolia (später SAGEB) geschlossen wurde, schließt die Kommission, dass der in Programm 3 gewährte Zuschuss keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV war.

Selektivität

(182) Wenn die Kommission das Vorliegen eines Vorteils — in einem weiten Sinne — erkennt, der sich unmittelbar oder mittelbar aus einer bestimmten Maßnahme ergibt, muss sie des Weiteren nachweisen, dass dieser Vorteil spezifisch einem oder mehreren Unternehmen nützt. Sie muss insbesondere darlegen, dass die in Rede stehende Maßnahme zwischen Unternehmen differenziert, die sich im Hinblick auf das mit ihr verfolgte Ziel in einer vergleichbaren Lage befinden. Die Gewährung des Vorteils muss also selektiv erfolgen und geeignet sein, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere. ([104])

(183) Das Erfordernis der Selektivität unterscheidet sich danach, ob die in Rede stehende Maßnahme als allgemeine Beihilferegelung oder als Einzelbeihilfe gewährt werden soll. Im letztgenannten Fall erlaubt die Feststellung des wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich eine Annahme der Selektivität. ([105])

(184) Im vorliegenden Fall wurden die Investitionszuschüsse sämtlich im Rahmen bilateraler, direkt mit den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens verhandelter Vereinbarungen als Einzelbeihilfen gewährt. Diese Zuschüsse waren folglich in ihrer Begünstigung selektiv.

Risiko einer Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und des innergemeinschaftlichen Handels

(185) Wenn ein von einem Mitgliedstaat gewährter Vorteil die Stellung eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern auf einem bestimmten Markt der Union stärkt, so ist im Allgemeinen davon auszugehen, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten durch den Vorteil beeinträchtigt wird. Die Kommission erinnert daran, dass Flughäfen in Bezug auf den Betrieb der Flughafeninfrastruktur im Wettbewerb stehen; dies gilt auch für Lokal- und Regionalflughäfen. Öffentliche Zuwendungen für Flughäfen können daher den Wettbewerb auf den Märkten für das Betreiben von Flughafeninfrastruktur verfälschen.

(186) Im vorliegenden Fall steht der Flughafen Beauvais im Wettbewerb zu anderen nationalen Flughäfen (zum Beispiel Paris-Roissy). Da die in Rede stehenden Investitionszuschüsse zu einer Stärkung seiner Position gegenüber den anderen Flughäfen führten, bestand die Möglichkeit einer Wettbewerbsverzerrung. Der Markt der Flughafendienstleistungen ist ein vollständig innergemeinschaftlich für den Wettbewerb geöffneter Markt. Es bestand daher die Gefahr, dass die Zuschüsse den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

8.1.1.2. Betriebszuschüsse

Wirtschaftliche Tätigkeit

(187) Unter Berücksichtigung der in den Erwägungsgründen 126 bis 128 ausgeführten Elemente zieht die Kommission den Schluss, dass der Zuschuss in Höhe von 68 000 EUR, der der IHKO 2002 von der Generaldirektion Zivilluftfahrt gewährt wurde, mit einer Tätigkeit, die unter hoheitliche Befugnisse fällt, in Zusammenhang stand. Wie Frankreich erläutert hat, wurde dieser Zuschuss für den Zweck gewährt, die außergewöhnliche Maßnahme des Übergangs der Quote der Handgepäckkontrolle von 25 auf 50 %, die nach den Attentaten des 11. September 2001 staatlicherseits vorgeschrieben wurde, finanziell zu decken, wobei es sich um eine Sicherheitsaufgabe handelt, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist und die folglich keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt. ([106])

(188) Im Übrigen gehörte diese Maßnahme zu einem Beihilfeprogramm für alle Provinzflughäfen der Klasse 3. Sie stand somit allen Flughäfen offen, die zum Zeitpunkt der Gewährung derselben Kategorie angehörten wie der Flughafen Beauvais. ([107]) Dementsprechend trat durch diesen Zuschuss kein Diskriminierungseffekt auf.

([104]) Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2018, Ryanair DAC, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, Rn. 162.
([105]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.
([106]) Siehe Erwägungsgrund 129.
([107]) https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310

(189) Das Argument Frankreichs ist zu akzeptieren, wonach ein Teil der von der Hauptsparte der IHKO an die Flughafensparte gewährten Vorschüsse in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fiel. Vor dem 12. Dezember 2000, dem Tag des Urteils des Gerichtshofs in der Rechtssache Aéroports de Paris, konnten der Betrieb und die Errichtung der Flughafeninfrastruktur Tätigkeiten darstellen, die in den Bereich hoheitlicher Befugnisse fielen, sodass die Kommission auf Grundlage des Artikels 107 AEUV Beihilfen nicht infrage stellen kann, die vor diesem Datum für die Finanzierung oder den Betrieb der Flughafeninfrastruktur gewährt wurden. ([108]) Folglich sind die von der Hauptsparte der IHKO vor dem 12. Dezember 2000 an die Flughafensparte gewährten Vorschüsse nicht als Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten. Die Kommission muss nichtsdestoweniger prüfen, ob die 2001, 2002 und 2004 gewährten Liquiditätsvorschüsse derartige Beihilfen darstellen.

Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils

(190) Bei der Würdigung, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe für ein Unternehmen darstellt, muss festgestellt werden, ob dem betreffenden Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der es von Kosten entlastet hat, die es normalerweise aus Eigenmitteln hätte bestreiten müssen, oder ob ihm ein Vorteil verschafft wurde, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Diese Beurteilung erfolgt grundsätzlich unter Anwendung des MEOP-Grundsatzes.

Betriebszuschüsse

(191) Erstens stellt die Kommission fest, dass es sich bei den Zuschüssen von 2 005 EUR bzw. 1 600,10 EUR, die die IHKO erhielt, zum einen vom Nationalen Zentrum für die Entwicklung landwirtschaftlicher Strukturen (2005) und zum anderen vom Verein für die Verwaltung des Fonds für die Integration behinderter Menschen, tatsächlich um eine Rückerstattung eines Teils der Beiträge handelte, die von der IHKO zu viel an die beiden Organisationen gezahlt worden waren. Folglich deckten diese Rückerstattungen keine Kosten, die die IHKO normalerweise hätte tragen müssen, und somit lag kein wirtschaftlicher Vorteil vor.

(192) In Bezug auf die Zuschüsse in Höhe von 30 490 EUR (2002-2003) und 5 829,49 EUR (2005), die vom Departement Oise bzw. der Stadt Tillé gezahlt wurden, stellt die Kommission auf der Grundlage von Rechnungen und Belegen der französischen Behörden fest, dass diese Zuschüsse tatsächlich einer Vergütung von Leistungen der Flughafensparte, die die IHKO auf Rechnung dieser zwei öffentlichen Stellen erbracht hatte, entsprachen.

(193) Die Kommission stellt fest, dass die Aufgabe der Tourismusförderung des Departements Oise gemäß nationalem Recht diesem zufällt. ([109]) Dasselbe gilt für die Ausführung des Anschlusses der Pavillons an das Abwassernetz, was ebenfalls in kommunale Zuständigkeit fällt. ([110]) Entsprechend stellten diese Belastungen keine normalen, mit dem Betrieb des Flughafens verbundenen Kosten dar und mussten nicht von der IHKO getragen werden.

(194) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die Rückzahlungen faktisch den Ausgaben entsprachen, die der IHKO im Zuge der Erbringung besagter Leistungen entstanden waren, sodass Letztere nicht mehr erhalten hatte, als ihr zustand, und folglich mit dem Erhalt dieser Zuschüsse kein wirtschaftlicher Vorteil verbunden war.

(195) In Anbetracht dessen, dass das Kriterium des wirtschaftlichen Vorteils im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist, ist die Kommission der Ansicht, dass die in diesem Unterabschnitt zur Sprache kommenden Betriebszuschüsse, die der Flughafensparte der IHKO gewährt wurden, keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sind.

([108]) Randnummern 28-29 der Leitlinien von 2014.

([109]) Siehe insbesondere Artikel L.1111-4 der Allgemeinen Gebietskörperschaftsordnung.

([110]) Artikel L.2224-8 der Allgemeinen Gebietskörperschaftsordnung besagt: „Die Kommunen sind zur Übernahme der Kosten in Bezug auf kollektive Abwassersysteme verpflichtet, insbesondere für Kläranlagen und Anlagen zur Beseitigung der Klärschlämme, sowie der Kosten für die Kontrolle nicht kollektiver Abwassersysteme“. Die IHKO führte im vorliegenden Fall Arbeiten am kollektiven Netz (Anschluss von Pavillons an das kollektive Netz) aus, die in die Zuständigkeit der Gemeinde Tillé fielen.

Vorschüsse, die die Hauptsparte der IHKO der Flughafensparte gewährt hat

(196) Wie in Erwägungsgrund 140 angegeben, erfolgt die Würdigung, ob ein Vorteil vorliegt, grundsätzlich unter Anwendung des MEOP-Grundsatzes. Die Kommission stellt vorab fest, dass Frankreich sich nicht auf diesen Grundsatz berufen hat. Da die in Rede stehenden Maßnahmen die Liquiditätsvorschüsse für die Flughafensparte der IHKO in den Jahren 2001, 2002 und 2004 betreffen, wird die Kommission prüfen, ob diese Vorschüsse zu Marktbedingungen gewährt wurden, wobei kein Zweifel daran besteht, dass die IHKO (Hauptsparte) in ihrer Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hat. Die Flughafensparte der IHKO war vollständig in die Sparten der IHKO integriert und die Liquiditätsvorschüsse ließen sich folglich als eine Transaktion innerhalb ein und derselben Wirtschaftseinheit betrachten, wodurch sie grundsätzlich eine Transaktion darstellen konnten, die ein Wirtschaftsbeteiligter in derselben Situation wie die Hauptsparte der IHKO tätigen könnte, um einer anderen Filiale oder Zweigstelle ein und derselben Wirtschaftseinheit auszuhelfen. Im Übrigen lagen diesen Liquiditätsvorschüssen wirtschaftliche Erwägungen zugrunde, da die Hauptsparte der IHKO tätig wurde, um der Flughafensparte der IHKO aus finanziellen Schwierigkeiten zu helfen (siehe Erwägungsgrund 46).

(197) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission erstens fest, dass die Liquiditätsvorschüsse zum Nullsatz und unbefristet erfolgten, während die Flughafensparte zum Zeitpunkt, zu dem die Vorschüsse gewährt wurden, eine wirtschaftlich schwierige Zeit durchmachte. ([111]) Dabei erhielt die Hauptsparte keine ausreichenden Garantien, um damit rechnen zu können, dass die Bewirtschaftung des Flughafens rentabel und es der Flughafensparte möglich sein würde, die gewährten Vorschüsse zurückzuzahlen und dabei eine Gewinnmarge zu erwirtschaften, die geeignet wäre, das von der Hauptsparte der IHKO eingesetzte Kapital zu vergüten. Im Übrigen ging aus den der Kommission vorgelegten Informationen nicht hervor, ob von der Flughafensparte ein Geschäftsplan oder eine Haushaltssimulation für die Hauptsparte erstellt wurde, um das Risiko im Zusammenhang mit der Gewährung dieser Liquiditätsvorschüsse zu analysieren.

(198) Die Kommission gelangt somit im vorliegenden Fall zu dem Schluss, dass der MEOP-Grundsatz nicht beachtet wurde und die in Rede stehenden Vorschüsse der Flughafensparte einen Vorteil verschafft haben, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

Beihilfen für den Plan zur touristischen Entwicklung

(199) Im vorliegenden Fall zielte der Plan zur touristischen Entwicklung des SMABT darauf ab, den lokalen und regionalen Tourismus zu fördern, indem Anreize für einen Teil der Fluggäste des Flughafens Beauvais geschaffen werden, sich in der Picardie oder im Beauvaisis aufzuhalten, anstatt nach Paris weiterzureisen. Der Plan sah daher Aktionen vor (Werbeträger am Flughafen, Umfragen unter den Fluggästen, Internet-Seiten, Informationsstände des SMABT usw.), die auf die touristische Entwicklung der Region Picardie, des Departements Oise und des Gemeindeverbands Beauvaisis ausgerichtet waren. Folglich, auch wenn der Plan zur touristischen Entwicklung sich an Fluggäste im Transit am Flughafen Beauvais richtete, war die SAGEB nicht der Empfänger dieser Aktionen, da diese vor allem für Fluggäste bestimmt waren, die sich bereits am Flughafen Beauvais befanden, das heißt die bereits nach Beauvais gereist waren, unabhängig von den Aktionen des Plans zur touristischen Entwicklung.

(200) Die Kommission stellt im vorliegenden Fall fest, dass es darum ging, den lokalen und regionalen Tourismus zu fördern, was als Aufgabe laut Gesetz der öffentlichen Hand zufällt, daher mussten die damit zusammenhängenden Kosten grundsätzlich nicht von der SAGEB getragen werden, deren einzige Aufgabe darin bestand, den Flughafen Beauvais zu bewirtschaften und zu betreiben. Die Kommission stellt diesbezüglich fest, dass der SAGEB durch die CDSP keinerlei Pflicht auferlegt worden ist, den lokalen und regionalen Tourismus zu fördern, abgesehen davon, einen finanziellen Beitrag zu den Kosten im Zusammenhang mit diesen Tourismusaktionen zu leisten und den institutionellen Tourismusstellen die erforderlichen Mittel für diese Tätigkeit zur Verfügung zu stellen (Zugang zum Flughafen, Träger für die Werbung usw.).

(201) Somit ist die Kommission der Ansicht, dass der vom SMABT durchgeführte Plan zur touristischen Entwicklung nicht zur Folge hatte, die Kosten zu verringern, die die SAGEB normalerweise zu tragen hätte.

(202) In Anbetracht dessen, dass das Kriterium des wirtschaftlichen Vorteils im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist, ist die Kommission der Meinung, dass die Ausgaben im Zusammenhang mit der Entwicklung des lokalen Tourismus keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sind.

([111]) Siehe Tabelle 8.

Staatliche Zurechenbarkeit und Übertragung staatlicher Mittel

(203) Gemäß ständiger Rechtsprechung umfasst Artikel 107 Absatz 1 AEUV sämtliche aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen, wobei unerheblich ist, ob die Beihilfe unmittelbar vom Staat oder durch von ihm zur Durchführung der Beihilferegelung errichtete bzw. damit beauftragte öffentliche oder private Einrichtungen gewährt wird. Eine von einer solchen Einrichtung finanzierte Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen, sofern die Einführung der fraglichen Maßnahme im Wesentlichen vom Staat beschlossen wurde und der Staat die Nutzungs-, Verwaltungs- oder Verwendungsbedingungen dieser Mittel festlegt.

(204) Die in Rede stehenden Liquiditätsvorschüsse wurden im vorliegenden Fall von der Hauptsparte der IHKO gewährt. Doch weist die Kommission darauf hin, dass von den Industrie- und Handelskammern ergriffene Maßnahmen in früheren Beschlüssen ([112]) als dem Staat zuzurechnen und staatliche Mittel beinhaltend betrachtet wurden. Im vorliegenden Fall befand sich die IHKO zum Zeitpunkt der Gewährung der in Rede stehenden Vorschüsse in einer ähnlichen Lage wie die anderen IHK, die von der Kommission untersucht wurden. In Anbetracht insbesondere des anwendbaren Rechts, der Entscheidungsfindung in diesen Einheiten, der Aufsichtsfunktion des Staates in Bezug auf diese Einheiten und der Herkunft ihrer Mittel ([113]) gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Liquiditätsvorschüsse dem Staat zuzurechnen waren und die Nutzung staatlicher Mittel beinhalteten.

Selektivität

(205) Die Liquiditätsvorschüsse stellten im vorliegenden Fall Einzelhilfen ([114]) dar, die dazu führten, dass die Flughafensparte der IHKO, zum Nachteil anderer Flughäfen, begünstigt wurde. Diese Beihilfen wurden von der Hauptsparte direkt und auf bilaterale Weise gewährt, sie haben also einen selektiven Charakter. ([115])

Risiko einer Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und des innergemeinschaftlichen Handels

(206) Aus den in den Erwägungsgründen 185 und 186 dargelegten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass diese Liquiditätsvorschüsse sich auf den innergemeinschaftlichen Handel und den Handel zwischen Mitgliedstaaten auswirkten.

8.1.1.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

(207) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass alle Investitionszuschüsse, mit Ausnahme der unter Erwägungsgrund 131 erwähnten und der Zuschüsse, die der SAGEB zugestanden wurden und in den Erwägungsgründen 131 und 181 beschrieben sind, als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten sind.

(208) Die Kommission schlussfolgert ferner, dass die von der Hauptsparte der IHKO 2001, 2002 und 2004 an die Flughafensparte der IHKO gewährten Liquiditätsvorschüsse staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sind.

(209) Die Betriebszuschüsse in einer Gesamthöhe von 107 924 EUR, die vor dem 12. Dezember 2000 gewährten Liquiditätsvorschüsse und die teilweise Übernahme der Kosten für die Tourismusförderung durch den SMABT hingegen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

([112]) Siehe den Beschluss (EU) 2016/633, Rn. 255 bis 274, bestätigt zum Beispiel durch das Gericht in den Urteilen vom 13. Dezember 2018, Ryanair/Kommission, ECLI:EU:T:2018:943.

([113]) Zum Zeitpunkt, zu dem die IHKO besagte Vorschüsse gewährt hat, waren die Industrie- und Handelskammern per Gesetz gegründete öffentliche Einrichtungen, die durch eine gewählte Unternehmensführung verwaltet wurden, die unter Aufsicht des Staates handelte. Im Übrigen waren sie als intermediäre Körperschaften des Staates und damit als Behörden von Gesetzes wegen mit Aufgaben von allgemeinem Interesse betraut. Im Übrigen sah Artikel L710-1 des zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfen geltenden Handelsgesetzbuches besondere Finanzierungsmodalitäten für die Industrie- und Handelskammern vor, deren Mittel demnach insbesondere aus steuerlichen Einnahmen (Abgabe für die Kosten der Industrie- und Handelskammern gemäß Artikel 1600 des Allgemeinen Steuergesetzbuches in der damals geltenden Fassung), Zuschüssen oder auch Mitteln bestanden, die aus Tätigkeiten der Bildung und Bewirtschaftung von Transportinfrastrukturen stammten.

([114]) Siehe Erwägungsgrund 183.

([115]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 60.

8.1.2. *Rechtmäßigkeit der Beihilfen*

(210) Artikel 108 Absatz 3 AEUV besagt: „Die Kommission wird von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen so rechtzeitig unterrichtet, dass sie sich dazu äußern kann. Der betreffende Mitgliedstaat darf die beabsichtigte Maßnahme nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat."

(211) Im vorliegenden Fall wurde die Kommission von keiner der in Rede stehenden Maßnahmen unterrichtet. Daher handelt es sich um unzulässige Beihilfen.

8.1.3. *Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt*

(212) Die in den Erwägungsgründen 207 und 209 genannten Investitions- und Betriebszuschüsse, die den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais gewährt wurden, sind staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV. Ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt muss vor dem Hintergrund der Ausnahmen gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV gewürdigt werden.

(213) In Artikel 107 Absatz 3 AEUV sind bestimmte Ausnahmen vom Regelfall vorgesehen, dem zufolge staatliche Beihilfen als mit dem Binnenmarkt unvereinbar gelten. Die in Rede stehenden Investitions- und Betriebsbeihilfen können insbesondere auf Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV bewertet werden, wonach „Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft", als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. Die Leitlinien von 2014 für den Luftverkehrssektor bieten grundsätzlich einen Rahmen zur Würdigung, ob Investitions- und Betriebsbeihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

(214) Die Investitionsbeihilfen betreffend sieht Randnummer 173 der Leitlinien von 2014 vor: „Rechtswidrige Investitionsbeihilfen für Flughäfen werden nach der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unzulässiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften geprüft. Entsprechend wendet die Kommission auf vor dem 4. April 2014 gewährte unzulässige Investitionsbeihilfen für Flughäfen die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze nicht an". Für vor dem 4. April 2014 gewährte Investitionsbeihilfen wendet die Kommission folglich die Leitlinien von 2005 an, die gemäß dem ersten Absatz von Randnummer 85 eben dieser Leitlinien ab dem 9. Dezember 2005 anwendbar sind. Im Fall vor dem 9. Dezember 2005 gewährter Investitionsbeihilfen, für die keine speziellen Vereinbarkeitskriterien existierten, bewertet die Kommission deren Vereinbarkeit auf direkter Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und entsprechend ihrer Entscheidungspraxis. Letztere wurde durch die Leitlinien von 2005 konsolidiert, daher sind die vor dem 9. Dezember 2005 gewährten Investitionsbeihilfen auch vor dem Hintergrund der in den Leitlinien von 2005 festgelegten Kriterien zu prüfen.

(215) In Bezug auf die Investitionsbeihilfen des Jahres 2007 sind für die Beurteilung ihrer Vereinbarkeit folglich die Leitlinien von 2005 maßgeblich.

(216) In Bezug auf die Betriebsbeihilfen sieht Randnummer 172 der Leitlinien von 2014 vor, dass die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze für alle anhängigen Fälle unzulässiger Betriebsbeihilfen für Flughäfen gelten, selbst wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 und vor dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde. Angesichts dessen, dass die in Rede stehenden Maßnahmen vor ihrer Gewährung nicht gemeldet wurden, handelt es sich um unzulässige Beihilfen. Die Kommission wird die Leitlinien von 2014 anwenden, um die Vereinbarkeit der Liquiditätsvorschüsse zu prüfen.

8.1.3.1. Investitionsbeihilfen

Anwendbarkeit der Leitlinien von 2005

(217) Aus Randnummer 53 der Leitlinien von 2005 leitet sich ab, dass die zur Finanzierung von Flughäfen gewährten Beihilfen nicht alle unter Abschnitt 4 der Leitlinien von 2005 fallen. Insbesondere die für außerhalb der Kernfunktionen angesiedelte gewerbliche Tätigkeiten gewährten Beihilfen müssen auf Grundlage der einschlägigen sektorbezogenen und sektorenübergreifenden Regeln beurteilt werden. Im Übrigen beziehen sich Letztere, gemäß Randnummer 54 der Leitlinien von 2005, auf sämtliche Flughafentätigkeiten, mit Ausnahme von Sicherheitsdiensten, der Flugverkehrskontrolle und sonstiger Dienste, für die der Mitgliedstaat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist.

(218) Die Kriterien der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen für die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur sind in Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 beschrieben. Die für diese Beihilfen infrage kommenden Investitionen im Rahmen dieses Abschnitts sind allein die Investitionen zur Errichtung der eigentlichen Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung (Start- und Landebahnen, Abfertigungsgebäude, Vorfeldflächen, Kontrollturm) sowie der dazugehörigen Zusatzeinrichtungen (Brandschutz- und sonstige Sicherheitseinrichtungen). ([116]) Beihilfen für die Erbringung von Flughafendienstleistungen, die mit dem Luftverkehr in Zusammenhang stehen, fallen unter Abschnitt 4.3 der Leitlinien von 2005 (Beihilfen für die Erbringung von Flughafendiensten).

(219) Im Rahmen von Programm 1 klassifizierte die Kommission die Gesamtheit der getätigten Investitionen wie folgt:

Tabelle 11

Art der Investitionen des Programms 1 in Bezug auf die Leitlinien von 2005 (in EUR)

	Investitionen mit hoheitlichem Bezug	Investitionen, die unter Abschnitt 4.1 fallen	Sonstige Investitionen
Westflügel (Abflug)		2 608 000	
Ostflügel (Ankunft)		164 000	
Modernisierung des Flughafens		649 000	
Sicherheitseinrichtungen	922 000		
Verschiedene Verkehrswege und Netze (VRD): *Darunter Parkplätze für Pkw*		774 533	463 467
Umweltstudien und -analysen		62 000	
Honorare ([117])	55 669	688 223	
Modernisierung Betriebsanlagen: Darunter Posten zur Personenfilterung	133 000	1 131 000	
Insgesamt	**1 110 669**	**6 076 756**	**463 467**

(220) Die Kommission stellt somit mit Bezug auf das Programm 1 fest, dass die Höhe der Investitionen mit hoheitlichem Bezug 1 110 669 EUR beträgt; dass sich die Investitionen nach Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 auf eine Summe von 6 076 756 EUR belaufen und dass die Höhe der sonstigen Investitionen (das heißt die Investitionen für außerhalb der Kernfunktionen angesiedelte gewerbliche Tätigkeiten, die nicht unter die Leitlinien von 2005 fallen) 463 467 EUR beträgt. Wie in Erwägungsgrund 37 erwähnt, deckten die Beiträge der Behörden (4,311 Mio. EUR) nicht förmlich bestimmte Investitionen des Programms 1 ab, sondern wurden abhängig von der voraussichtlichen Gesamthöhe der Investitionen, die getätigt werden sollten, festgelegt. Infolgedessen müssen, um die Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen des Programms 1 gemäß den Leitlinien von 2005 zu untersuchen, von den beihilfefähigen Kosten die Kosten für sonstige Investitionen ausgeschlossen werden (d. h. 463 000 EUR). Jedoch stellt die Kommission fest, dass nach Abzug der Kosten für Investitionen mit hoheitlichem Bezug (d. h. 1 110 669 EUR) und für sonstige Investitionen (463 467 EUR) von der Gesamtsumme der Investitionen des Programms 1, die Gesamtsumme der Zuschüsse der Behörden (d. h. 4,311 Mio. EUR), netto vom Zuschuss in Höhe von 1 110 669 EUR, den die IHKO zur Deckung der Kosten für hoheitliche Aufgaben (d. h. 3,20 Mio. EUR) erhielt ([118]), nicht die Gesamtsumme der Investitionen nach Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 übersteigt (d. h. 6,076 Mio. EUR). Somit besteht kein Anlass, die Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen des Programms 1 auf anderer rechtlicher Grundlage als Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 zu untersuchen.

([116]) Siehe Randnummer 55 der Leitlinien von 2005.

([117]) Die fraglichen Honorare standen sowohl mit Investitionen mit hoheitlichem Bezug (in Höhe von 55 669 EUR) als auch mit Investitionen in den Bau der Infrastruktur im Zusammenhang.

([118]) Der in Höhe von 1 110 669 EUR gewährte Zuschuss zur Deckung der Kosten für hoheitliche Aufgaben des Programms 1 stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, wie in Erwägungsgrund 131 angegeben.

(221) Im Rahmen von Programm 2 klassifizierte die Kommission die Investitionen wie folgt:

Tabelle 12

Art der Investitionen des Programms 2 in Bezug auf die Leitlinien von 2005 (in EUR)

	Hoheitlicher Bezug	Investitionen, die unter Abschnitt 4.1 fallen	Sonstige Investitionen
Flughafen-Erweiterung		1 327 749	
Sicherheitszäune	165 805		
Anpassung der Parkflächen der Flugzeuge und Rollfelder an geltende Vorschriften		1 408 739	
Instandsetzung von Hangars und Landebahnen		231 542	
Galerie zur Trennung der Passagierströme	176 590		
Gemäß Wassergesetz normgerechte Personalparkplätze		227 611	
Stützpunkt der Fahrzeugverleiher			1 735
Erwerb von Flächen für ILS		61 540	
Beschilderung in Innenräumen/im Freien		10 510	
Empfang der Fluggäste am Zugang Maillot			213 548
Anpassung an geltende Vorschriften des Wassergesetzes		46 141	
Studien zum Instrument Landing System (ILS)		139 803	
Modernisierung der öffentlichen Verkehrswege		1 053 861	
Verwaltungsbüros		944 557	
Studien zum Terminal 2		188 188	
Verschiedenes, Honorare und Unvorhergesehenes ([119])	86 085	659 038	
Modernisierung Betriebsanlagen, u. a.: — Bau von Kontrollhäuschen für die Grenzschutzpolizei — Installation einer Laser-Abwehrvorrichtung	 52 670 86 085	2 039 000	
Insgesamt	**567 782**	**8 338 279**	**215 283**

([119]) Die fraglichen Honorare standen sowohl mit Investitionen mit hoheitlichem Bezug (in Höhe von 86 085 EUR) als auch mit Investitionen in den Bau der Infrastruktur im Zusammenhang.

(222) Die Kommission stellt somit im Rahmen von Programm 2 fest, dass die Höhe der Investitionen mit hoheitlichem Bezug 567 782 EUR beträgt; dass die Investitionen nach Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 sich auf eine Summe von 8 338 279 EUR belaufen und dass die Höhe der sonstigen Investitionen (d. h. die Investitionen für außerhalb der Kernfunktionen angesiedelte gewerbliche Tätigkeiten, die nicht unter die Leitlinien von 2005 fallen) 215 283 EUR beträgt. Wie in Erwägungsgrund 40 erwähnt, deckten die Beiträge der Behörden (d. h. 6,8 Mio. EUR) nicht förmlich bestimmte Investitionen des Programms 2 ab, sondern wurden abhängig von der voraussichtlichen Gesamthöhe der Investitionen, die getätigt werden sollten, festgelegt. Infolgedessen müssen, um die Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen des Programms 2 gemäß den Leitlinien von 2005 zu untersuchen, von den beihilfefähigen Kosten die Kosten für sonstige Investitionen ausgeschlossen werden (d. h. 215 283 EUR). Jedoch stellt die Kommission fest, dass nach Abzug der Kosten für Investitionen mit hoheitlichem Bezug (d. h. 567 782 EUR) und für sonstige Investitionen (215 283 EUR) von der Gesamtsumme der Investitionen des Programms 2, die Gesamtsumme der Zuschüsse der Behörden (d. h. 6,8 Mio. EUR), netto vom Zuschuss in Höhe von 567 782 EUR, den die IHKO zur Deckung der Kosten für hoheitliche Aufgaben (d. h. 6,23 Mio. EUR) erhielt ([120]), nicht die Gesamtsumme der Investitionen nach Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 übersteigt (d. h. 8,3 Mio. EUR). Somit besteht kein Anlass, die Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen des Programms 2 auf anderer rechtlicher Grundlage als Abschnitt 4.1 der Leitlinien von 2005 zu untersuchen.

Kriterien für die Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen

(223) Die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Investitionsbeihilfen muss in Bezug auf die unter Randnummer 61 der Leitlinien von 2005 festgelegten Kriterien und vor dem Hintergrund der Rechtsprechung ([121]) analysiert werden. Die staatlichen Beihilfen zugunsten von Flughäfen, wie jede andere staatliche Beihilfe, müssen notwendig, um die Entwicklung einer wirtschaftlichen Tätigkeit zu fördern, und in Bezug auf dieses Ziel verhältnismäßig sein, damit sie auf Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden. Die Kommission wird daher, neben den vorstehenden Kriterien der Leitlinien von 2005, prüfen, ob die Bedingungen der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit erfüllt sind.

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

(224) Aus den verschiedenen, von Frankreich vorgelegten Unterlagen geht eindeutig hervor, dass die in Programm 1 und in Programm 2 vorgesehene Infrastruktur mit dem Ziel realisiert wurde, den aufeinanderfolgenden Betreibern den Betrieb des Flughafens Beauvais unter für die Benutzer des Flughafens, das Personal und die Anlieger zufriedenstellenden Sicherheitsbedingungen zu ermöglichen, und an die erhebliche Zunahme des Luftverkehrs, die am Flughafen zwischen 2000 und 2010 verzeichnet wurde (wie in Erwägungsgrund 37 angegeben), angepasst wurde. Dieses Ziel wurde in den Finanzierungsvereinbarungen für diese zwei Investitionsprogramme ausdrücklich genannt.

(225) Im Übrigen hatte die finanzielle Unterstützung der Körperschaften das Ziel, aus der Flughafenplattform Beauvais eine Ressource zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region zu machen. Das geht aus den Klauseln der Finanzierungsvereinbarungen und der CDSP hervor. Die Körperschaften und die aufeinanderfolgenden Betreiber des Flughafens erklärten ihr Ziel, den Flughafen Beauvais statt eines Transitflughafens von Paris zu einem Flughafen zu machen, der zur Entwicklung der Region Picardie beiträgt.

(226) Der Flughafen sollte schließlich auch Nachhaltigkeits- und Umweltschutzzielen entsprechen. In allen Investitionsprogrammen waren Studien und Analysen vorgesehen, die zum Zweck hatten, die Umweltfolgen durch den Flugverkehr am Flughafen Beauvais zu verringern. Es wurde daher Infrastruktur entsprechend der durch die Körperschaften vorgegebenen Notwendigkeit, die Entwicklung des Flugverkehrs am Flughafen Beauvais zu kontrollieren, geplant und angepasst.

(227) Die Kommission ist folglich der Ansicht, dass die den aufeinanderfolgenden Betreibern des Flughafens Beauvais gewährten Beihilfen den Zweck hatten, die Entwicklung der Flughafenplattform Beauvais zu fördern, indem dort eine sichere und für höhere Verkehrsaufkommen geeignete Infrastruktur zur Verfügung steht.

([120]) Der in Höhe von 1 110 669 EUR gewährte Zuschuss zur Deckung der Kosten für hoheitliche Aufgaben des Programms 2 stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, wie in Erwägungsgrund 131 angegeben.

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

— *Die Infrastruktur ist zur Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und verhältnismäßig*

Programm 1

(228) Nach Ansicht der Kommission lassen die von Frankreich vorgelegten Unterlagen und Informationen die Feststellung zu, dass besagte Infrastruktur zum Zeitpunkt der Gewährung der Investitionsbeihilfen in Bezug auf das beabsichtigte Ziel notwendig und verhältnismäßig erschien.

(229) Zum einen war der Flughafen Beauvais zu Beginn der 2000er-Jahre deutlich überaltert, da seit seiner Errichtung vom Staat und dessen Betreiber keine Investitionen getätigt worden waren. Als folglich der Staat entschied, den Flughafen Beauvais gewerblich zu nutzen, fehlte in großem Umfang Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Sicherheitseinrichtungen, der Straßen und Wege und der Flughafeninfrastruktur selbst. Die damals bestehende Infrastruktur war nicht dafür ausgelegt, nationale und internationale Fluggäste unter zufriedenstellend sicheren Betriebsbedingungen abzufertigen. Die Gesamtheit der im Rahmen des Investitionsprogramms 1 geplanten Investitionen war somit erforderlich, um einen sicheren Betrieb des Flughafens Beauvais zu gewährleisten.

(230) Zum anderen erscheint die im Rahmen von Programm 1 realisierte Infrastruktur in Bezug auf das gesetzte Ziel dahin gehend verhältnismäßig, dass sie nicht über das hinausging, was notwendig war, um am Flughafen Beauvais eine Dienstleistung sicherzustellen, die den Mindestsicherheitsvorschriften entsprach. Wie in Erwägungsgrund 236 erläutert, lagen der in diesem Investitionsprogramm geplanten Infrastruktur vorsichtige Schätzungen einer Steigerung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Beauvais zugrunde.

Programm 2

(231) Die Kommission stellt fest, dass dieselben Erwägungen, die in den Erwägungsgründen 229 und 230 in Bezug auf Programm 1 angeführt sind, auch die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit des Programms 2 begründen, das aufgelegt wurde, um Arbeiten bezüglich der Sicherheit und zur Modernisierung durchzuführen, die zur Abwicklung eines stetig wachsenden Flugverkehrs erforderlich waren.

(232) Das gilt insbesondere für die Erweiterung des Flughafens: Bereits ein Bericht des Jahres 2002, der von einem Architekturbüro, einer Überwachungsstelle und einem auf den Bereich Bauwirtschaft spezialisierten Büro erstellt worden war, legte einen bedeutenden Mangel an Fläche im Flughafen Beauvais angesichts einer Prognose von 800 000 Fluggästen für das Jahr 2010 offen, der jedoch weiterhin vertretbar sei, sofern dieses Aufkommen nicht überschritten würde und unter der Voraussetzung eines effizienten Managements der Fluggäste seitens des Flughafens. Doch 2006, so geht es aus Tabelle 1 hervor, wurde der Flughafen bereits von knapp zwei Millionen Fluggästen frequentiert, was eine Erweiterung seiner baulichen Struktur zwingend erforderlich machte. ([122])

(233) Das trifft auch auf die Arbeiten bezüglich der Parkflächen für Flugzeuge zu, deren Ziel es war, den Abstellplatz für Flugzeuge in der Tiefe zu verlängern, Verbindungsradien zwischen Rollbahnen auszuführen und Bodenmarkierungen aufzubringen, um den Flugbetrieb am Flughafen Beauvais besser zu regeln und abzusichern, ohne dass sich durch diese Arbeiten die Anzahl verfügbarer Stellplätze am Flughafen erhöht hätte.

(234) Generell erwies sich sämtliche übrige Infrastruktur als notwendig, um die Möglichkeit zu schaffen, das Infrastrukturdefizit des Flughafens zu beheben, damit ein stetiges Wachstum des Luftverkehrs und ein Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region möglich wurden.

— *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend*

(235) Die Infrastruktur wurde mit Blick auf vernünftige, mittelfristig zufriedenstellende Wachstumsprognosen des Flugverkehrs realisiert.

([122]) Diese Erweiterung reichte in der Praxis im Übrigen nicht aus. Der Flughafen Beauvais errichtete temporäre Bauten (Zelte, Module usw.), um den Zustrom der Fluggäste zu bewältigen.

(236) So schlug die IHKO 2001 das Programm 1 mit dem Ziel von 660 000 Fluggästen bis zum Jahr 2006 vor, während zu diesem Zeitpunkt der Wachstumsindex des Verkehrs am Flughafen (2000: +18 %/Jahr) bereits auf eine höhere Frequentierung hindeutete. ([123]) Dieses Wachstum stand im Kontext des deutlichen Anstiegs des Luftverkehrs in Europa, insbesondere durch die Billigfluggesellschaften, die seit 1996 fulminante Steigerungsraten aufwiesen. ([124])

(237) Im Übrigen beruhte das Programm 2 gemäß einem am 29. Juni 2006 genehmigten Bericht der Generaldirektion Zivilluftfahrt auf der Annahme eines mittelfristigen Verkehrsaufkommens von 18 000 Bewegungen.

(238) Bei Betrachtung von Tabelle 1 fällt ins Auge, dass die Annahmen zum Verkehrsaufkommen, auf denen diese Investitionsentscheidungen beruhten, bereits vor dem geplanten Zeitpunkt auf breiter Front erreicht und übertroffen wurden.

— *Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur*

(239) Durch das förmliche Prüfverfahren war es möglich, die im Einleitungsbeschluss angeführte Stellungnahme zu bestätigen, wonach alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhielten.

— *Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft*

(240) Frankreich verwies in seiner Stellungnahme darauf, dass es sich bei den Flughäfen Amiens-Glisy und Rouen um Geschäfts- und Freizeitflughäfen ohne gewerblichen Verkehr handele. Die Entwicklung des Flughafens Beauvais wirkte sich daher in keinster Weise auf diese zwei Flughäfen aus, die nicht als ernsthafte Alternativen zum Flughafen Beauvais gelten können. Der Wettbewerb zwischen diesen Flughäfen und dem Flughafen Beauvais war folglich sehr begrenzt und es bestand keine Gefahr, dass der Handel in einem dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigt würde.

(241) Trotz der Tatsache, dass der Flughafen Beauvais zwischen 2000 und 2013 ein sehr starkes Wachstum seines Fluggastaufkommens — von 380 000 auf knapp 4 Millionen abfliegende Fluggäste — verzeichnete, blieb sein Marktanteil in der Region Paris im Vergleich zu den Flughäfen Roissy und Orly sehr begrenzt (2011: 4 %). Betreffend den Low-Cost-Sektor vereinte der Flughafen Beauvais 2011 31 % der Flüge mit Abflug/Ankunft in Paris auf sich, gegenüber 69 % an den Flughäfen Roissy und Orly. Gleichzeitig stieg, nach einer von der IHKO, dem SMABT und der SAGEB vorgelegten Studie von Microeconomix (siehe Erwägungsgründe 106 ff.), der Low-Cost-Anteil am Gesamtverkehr der Flughäfen Roissy und Orly zwischen 2009 und 2010 um 5,7 % und zwischen 2010 und 2011 um 11,3 %. Auf Grundlage einer präzisen Analyse zeigt diese Studie tendenziell, dass die Entwicklung des Flughafens Beauvais, der im Wesentlichen auf den Low-Cost-Sektor setzt, aufgrund seiner Eigenschaften, seines Marktes (ausschließlich Low-Cost-Sektor, anders als die Pariser Flughäfen) und weil es nicht zu einer massiven Verlagerung des Verkehrs vom Flughafen Beauvais zu einem der beiden anderen Pariser Flughäfen kam, die Entwicklung der beiden Pariser Flughäfen im Billigflugbereich nicht beeinflusst hat.

(242) Im Übrigen betrug der Fluggastverkehr am Flughafen Roissy 62 052 917 Fluggäste und in Orly im selben Jahr 28 274 154 Fluggäste. Die Kommission merkt an, dass der Flughafen Roissy vor einer Nachfrage steht, die seine Kapazitäten ab 2025 übersteigen wird. Ferner ist der Verkehr am Flughafen Orly per Verwaltungsbeschluss ([125]) nach oben gedeckelt, daher kann er bereits jetzt als ausgelastet betrachtet werden. Der Flughafen Beauvais erscheint aufgrund seiner Nähe zu Paris als ein wirkungsvolles Instrument zur Entlastung der zwei Pariser Flughäfen.

(243) Im Übrigen stellt die Kommission fest, dass die dem Flughafen Beauvais gewährten Investitionsbeihilfen vor allem dafür bestimmt waren, die Sicherheit der Infrastruktur zu gewährleisten, die durch den bereits zwischen 2000 und 2010 erfolgten massiven Anstieg des Verkehrs überlastet war, und weniger dafür, die weitere Entwicklung dieses Verkehrs zu begünstigen. Mit anderen Worten verzeichnete der Flughafen Beauvais bereits ohne die Investitionsbeihilfen Erfolge (siehe Erwägungsgrund 224), nachdem sich bestimmte Low-Cost-Fluggesellschaften dafür entschieden hatten, dort Flugverbindungen zu eröffnen und eventuell eine dauerhafte Präsenz einzurichten.

([123]) Zwischen 800 000 und 1 000 000 Fluggäste.

([124]) Die IHKO gab in ihrem Investitionsantrag an, dass der europäische Billigflugmarkt explosionsartig gewachsen sei: von 400 Mio. USD im Jahr 1996 auf 1,5 Mrd. USD im Jahr 2000.

([125]) Pro Jahr sind 250 000 Flughafenzeitnischen zuweisbar, während sich die Anzahl der Bewegungen 2013 auf 229 654 belief.

(244) Bezüglich alternativer Transportmittel konnte im förmlichen Prüfverfahren auch nicht festgestellt werden, dass deren Entwicklung in einem dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigt worden war, wie es auch der SMABT, die IHKO und die SAGEB in ihrer gemeinsamen Stellungnahme darlegten (siehe Erwägungsgrund 108).

— *Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe*

(245) Vorrangig Programm 1 betreffend stellt die Kommission fest, dass aus den vorgelegten Informationen eindeutig hervorgeht, dass die IHKO nicht in der Lage gewesen wäre, die geplanten Investitionen allein zu finanzieren. Tatsächlich wies die Flughafensparte der IHKO in den Geschäftsjahren 2000 und 2001 Defizite aus (siehe Tabelle 2). Die IHKO nahm im Übrigen Darlehen auf, um ihren Beitrag an der Finanzierung des Investitionsprogramms zu leisten. ([126]) Die im Rahmen dieses Investitionsprogramms gewährten Beihilfen erwiesen sich folglich als notwendig.

(246) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die Intensität der Beihilfen der Gebietskörperschaften bei 53 % der Gesamtsumme der beihilfefähigen Kosten lag, ein angesichts des unmittelbaren Investitionsbedarfs zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfen somit nicht unverhältnismäßiger Teil. Im Übrigen sahen die im Laufe des Jahres 2002 geschlossenen Finanzierungsvereinbarungen jeweils einen Mechanismus zur Rückforderung der Beihilfen im Fall nicht realisierter Ausgaben oder Ausgaben, die unter der voraussichtlichen Gesamthöhe der Investitionen blieben, vor. Gleichermaßen waren diese Beihilfen auch im Fall einer Überschreitung der voraussichtlichen Gesamthöhe begrenzt. In den Finanzierungsvereinbarungen war zudem eine Kontrolle der getätigten Ausgaben seitens der Körperschaften vorgesehen und die Zuschüsse wurden in Tranchen unter Vorlage von Nachweisen durch die IHKO gewährt. Die im Rahmen dieses Investitionsprogramms gewährten Beihilfen erwiesen sich folglich als notwendig und verhältnismäßig.

(247) Betreffend zweitens die Investitionsbeihilfen, die der IHKO im Rahmen von Programm 2 gewährt wurden, stellte die Kommission die unbedingte Notwendigkeit fest, die geplanten Investitionen zu tätigen, sowie die sehr kurze Abschreibungsdauer dieser Investitionen für die IHKO ([127]). Ihrer Einschätzung nach waren die Beihilfen angesichts der spezifischen, zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Beihilfen vorliegenden Umstände notwendig und verhältnismäßig.

(248) Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass die in diesem Fall gewährten Investitionsbeihilfen notwendig und verhältnismäßig waren.

Schlussfolgerung bezüglich der Vereinbarkeit der Investitionsbeihilfen

(249) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die im vorliegenden Abschnitt genannten Investitionsbeihilfen Artikel 107 Artikel 3 Buchstabe c AEUV entsprechend der Auslegung durch die Leitlinien von 2005 entsprechen.

8.1.3.2. Betriebsbeihilfen

(250) Randnummer 137 der Leitlinien von 2014 besagt, dass vor Beginn des Übergangszeitraums gewährte Betriebsbeihilfen (einschließlich vor dem 4. April 2014 gezahlter Beihilfen) bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, sofern die in Abschnitt 5.1.2 — mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 der Leitlinien von 2014 — dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

([126]) Siehe den Beschluss der Generalversammlung der IHKO vom 25. Juni 2001 über den Modernisierungsplan für den Flughafen Beauvais und die Finanzierung dieses Plans.

([127]) Die mit der IHKO geschlossene Konzessionsvereinbarung sollte bereits 2007 enden. Für die Verlängerung der Konzession planten der Staat und die Gebietskörperschaften, die das Investitionsprogramm finanzierten, ein Ausschreibungsverfahren.

(251) Die in Abschnitt 5.1.2 der Leitlinien von 2014 genannten Voraussetzungen werden nachstehend analysiert.

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

(252) Die 2001, 2002 und 2004 zum Nullsatz gewährten Liquiditätsvorschüsse hatten zum Ziel, der Flughafensparte der IHKO zu ermöglichen, ihre Tätigkeit des Betriebs des Flughafens Beauvais in der Absicht fortzuführen, aus Letzterem eine Ressource zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region Picardie zu machen. Entsprechend zielten die Beihilfen darauf ab, die regionale Entwicklung der Flughafentätigkeit von Beauvais zu fördern. Im Übrigen weist die Kommission darauf hin, dass der Flughafen Beauvais für die Region Paris dahin gehend interessant ist, dass er zur Entlastung des Luftverkehrs rund um die französische Hauptstadt beiträgt.

— *Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen*

(253) Gemäß Randnummer 118 der Leitlinien von 2014 stellt die Kommission fest, dass auf Grundlage des tatsächlichen jährlichen Fluggastaufkommens, das in den zwei Geschäftsjahren verzeichnet wurde, die jeweils denen vorausgingen, in denen die Liquiditätsvorschüsse gewährt wurden (das heißt 2001, 2002 und 2004), der Flughafen Beauvais zum jeweiligen Zeitpunkt der Gewährung der Betriebsbeihilfen als Flughafen betrachtet werden konnte, der einen mehr oder weniger großen Teil dieser Kosten nicht selbst trug. ([128])

(254) Die Leitlinien von 2014 schreiben ferner vor, dass die Beihilfe eine wesentliche Verbesserung bewirken muss, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann. Nach Ansicht der Kommission ist das hier der Fall. Die kritische wirtschaftliche Lage, in der sich der Flughafen Beauvais zum Zeitpunkt der Gewährung der Liquiditätsvorschüsse jeweils befand (gekennzeichnet durch ein damals noch geringes Verkehrsaufkommen, einen unbedingten Bedarf an sicherer Infrastruktur und ein Bilanzdefizit) ([129]) erschwerte der Flughafensparte womöglich den Zugang zum Markt zu vertretbaren Darlehenszinsen. ([130]) Durch diese Schwierigkeiten bestand die Gefahr, dass die Region Picardie eine sichere und für ihre wirtschaftliche Entwicklung nützliche Flughafeninfrastruktur verliert. Die Liquiditätsvorschüsse waren folglich notwendig, um eine Zahlungsunfähigkeit des Flughafens Beauvais abzuwenden.

— *Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument*

(255) Vor dem Hintergrund, dass die Flughafensparte der IHKO zum Zeitpunkt der gewährten Beihilfen defizitäre Betriebsergebnisse aufwies ([131]) und es ihr an Liquidität mangelte, war es ihr mithilfe der Liquiditätsvorschüsse möglich, ihre Tätigkeit des Betriebs des Flughafens Beauvais in der Absicht fortzuführen, aus Letzterem eine Ressource zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region Picardie zu machen und die Infrastruktur abzusichern. Die Kommission stellt fest, dass diese Vorschüsse zudem zeitlich begrenzt und das Instrument waren, das den Markt am wenigsten verzerrte, da sie dazu dienten, einen temporären Liquiditätsbedarf zu decken. Entsprechend waren die Beihilfen ein geeignetes Instrument zur Erreichung der Ziele von gemeinschaftlichem Interesse.

— *Vorliegen eines Anreizeffekts*

(256) Die Kommission stellt fest, dass sich die Tätigkeiten der IHKO als Betreiber des Flughafens ohne diese Liquiditätsvorschüsse deutlich verringert hätten (eventuell sogar aufgrund des Risikos einer Zahlungsunfähigkeit eingestellt worden wären), während die Flughafeninfrastruktur von Beauvais Anfang der 2000er-Jahre gleichzeitig ein starkes Wachstum verzeichnete. Eine solche Situation hätte die Verfolgung des im allgemeinen Interesse liegenden Ziels, das in Erwägungsgrund 252 beschrieben ist, deutlich infrage gestellt. Die Beihilfen hatten somit zweifellos einen Anreizeffekt.

([128]) Siehe Tabelle 1. Das tatsächliche jährliche Aufkommen am Flughafen Beauvais betrug zwischen 1999 und 2002 zwischen 200 000 und 700 000 tatsächliche jährliche Fluggäste. 2003 wurde die Zahl von 700 000 Fluggästen überschritten.

([129]) Siehe Tabelle 2 und Erwägungsgründe 217 und 220.

([130]) Es ist anzumerken, dass der Flughafen Beauvais im Übrigen Beihilfen der Körperschaften beantragte, um den dringenden Bedarf einer sicheren Infrastruktur zu decken (Erwägungsgründe 37 und 40).

([131]) Siehe Tabelle 2.

— *Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)*

(257) Gemäß Randnummer 125 der Leitlinien von 2014 müssen Betriebsbeihilfen für Flughäfen, um angemessen zu sein, auf das zur Durchführung der geförderten Tätigkeit erforderliche Minimum beschränkt bleiben. Die Kommission ist im vorliegenden Fall der Ansicht, dass die Liquiditätsvorschüsse dahin gehend angemessen waren, dass sie dem Flughafen Beauvais ermöglichten, unmittelbar fällige Zahlungen zu leisten. Die Kommission stellt ferner fest, dass es sich bei diesen Vorschüssen um keine hohen Summen handelte, sodass diese Beihilfen darauf beschränkt waren, was als punktueller Liquiditätsbedarf erforderlich war. Die Kommission merkt im Übrigen an, dass sie von der Flughafensparte der IHKO bereits 2005 zügig zurückgezahlt wurden. Folglich waren die Liquiditätsvorschüsse auf das erforderliche Minimum beschränkt.

— *Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel*

(258) Wie in den Erwägungsgründen 240 ff. erwähnt, gibt es zwar andere Flughäfen im Einzugsbereich des Flughafens Beauvais, diese sind jedoch nicht alle gewerblich tätig. Auch konnte im vorliegenden Fall die geringe Höhe der gewährten Betriebsbeihilfen keine negative Auswirkung auf die Entwicklung der zwei Pariser Flughäfen (Roissy und Orly) haben, mit denen sich der Flughafen Beauvais in Bezug auf Größe und Verkehrsaufkommen nicht messen kann. Im Übrigen wurde die Flughafeninfrastruktur allen Fluggesellschaften diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt.

— *Schlussfolgerung*

(259) Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit gemäß den Leitlinien von 2014 erfüllt waren und folglich die Liquiditätsvorschüsse zum Nullsatz, die die Hauptsparte der IHKO der Flughafensparte derselben Einheit gewährte, staatliche Beihilfen waren, die gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c nach Auslegung der Leitlinien von 2014 mit dem Binnenmarkt vereinbar waren.

8.2. **Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften**

(260) Wie in Erwägungsgrund 125 erwähnt, muss eine Maßnahme zugunsten einer Fluggesellschaft, um als staatliche Beihilfe zu gelten, mehrere kumulative Voraussetzungen erfüllen. Insbesondere muss sie der Fluggesellschaft einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen. Die Kommission ist zu dem Schluss gelangt, dass die in Rede stehenden Maßnahmen zugunsten der Fluggesellschaften diesen aus den in Abschnitt 8.2.1 dargelegten Gründen keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben. Daher beschränkt sich der vorliegende Abschnitt allein darauf, darzulegen, warum kein wirtschaftlicher Vorteil vorliegt, ohne die übrigen Kriterien eines Vorliegens staatlicher Beihilfen zu betrachten.

8.2.1. *Nichtvorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils*

(261) Um festzustellen, ob die von der IHKO und der SAGEB mit den Fluggesellschaften geschlossenen Verträge Letzteren einen Vorteil verschafften, muss die Kommission untersuchen, ob ein privater Wirtschaftsbeteiligter in einer vergleichbaren Lage auf der Grundlage der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer regionalen oder sektorbezogenen Politik, der unter normalen Marktbedingungen tätig ist, analoge oder identische Handelsverträge wie der Betreiber des Flughafens Beauvais (die IHKO, anschließend die SAGEB) geschlossen hätte. Öffentliche Zuwendungen, die zu normalen Marktbedingungen gewährt werden, sind nicht als staatliche Beihilfen anzusehen.

(262) Was die öffentliche Förderung von Flughäfen betrifft, sollte die Prüfung der Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten (MEOP), dessen Anwendbarkeit im vorliegenden Fall insofern kaum in Zweifel zu ziehen ist, als es sich um Verträge gewerblicher Art handelt, die ein Flughafen im Rahmen seiner gewerblichen Tätigkeit häufig abschließt, auf der Grundlage solider Ex-ante-Rentabilitätsaussichten für die die Förderung gewährende Stelle erfolgen. Zu diesem Zweck verwendete Prognosen des Verkehrsaufkommens sollten realistisch sein und einer angemessenen Sensitivitätsanalyse unterworfen werden. Das Fehlen eines Wirtschaftsplans deutet darauf hin, dass der Wirtschaftsbeteiligte möglicherweise nicht marktwirtschaftlich gehandelt hat. ([132]) Bei Fehlen eines Wirtschaftsplans können die Mitgliedstaaten Analysen oder interne Unterlagen des Staates oder des betreffenden Flughafens vorlegen, aus denen eindeutig hervorgeht, dass der MEOP-Grundsatz einer vor der Gewährung der öffentlichen Zuwendung durchgeführten Analyse zufolge eingehalten wurde.

([132]) Urteil des Gerichtshofs (Große Kammer) vom 5. Juni 2012, C-124/10 P, Kommission/Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 84, 85 und 105.

8.2.1.1. Rekonstruktion der Geschäftspläne — IHKO und SAGEB

(263) Nach Ansicht der Kommission entsprechen die im vorstehenden Erwägungsgrund genannten Transaktionen den Marktbedingungen auf Grundlage einer Rekonstruktion der Geschäftspläne, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter erstellt hätte, um zu entscheiden, ob er Verträge mit den Fluggesellschaften schließt. ([133])

(264) Wie in Abschnitt 5.2 erläutert, legte Frankreich für die von der IHKO unterzeichneten Verträge, die in Tabelle 9 genannt sind (mit Ausnahme der Verträge RYAN1 und RYAN2), nachträglich erstellte Analysen vor, in denen plausible Kenntnisse und Annahmen simuliert wurden, über die der Betreiber des Flughafens vor Unterzeichnung der Verträge verfügt hätte. Für die von der SAGEB unterzeichneten Verträge legte Frankreich vor der Vertragsunterzeichnung erstellte Geschäftspläne vor und rekonstruierte eben diese Geschäftspläne, um ihren inkrementellen Beitrag zu den Gewinnen des Flughafenbetreibers zu berechnen.

(265) Die Kommission stellt fest, dass mehrere Annahmen, die sowohl den Ex-ante- als auch den Ex-post-Analysen zugrunde liegen, von Frankreich nicht ausreichend begründet wurden. Insbesondere die Annahmen betreffend die inkrementellen Kosten des Flughafenbetreibers sind nicht durch eine detaillierte Analyse gestützt. Andere Annahmen, wie die Auslastung der Flugzeuge oder die Einnahmen aus der Luftverkehrstätigkeit oder nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen, sind in einigen Analysen nur wenig ausgeführt.

(266) Da besagte Annahmen grundlegende Parameter der finanziellen Vorausschauen sind, entschied sich die Kommission, festzustellen, welche Annahmen ein Flughafenbetreiber herangezogen hätte, der seine Tätigkeiten unter normalen Marktbedingungen ausübt. Die Kommission entschied zudem, die Geschäftspläne so zu rekonstruieren, wie sie auf Grundlage dieser Annahmen von einem Flughafenbetreiber erstellt worden wären, der seine Tätigkeiten unter normalen Marktbedingungen ausübt, bevor er entscheidet, ob er Verträge mit den Fluggesellschaften schließt. Wenn die Rekonstruktion eines Geschäftsplans zeigt, dass die Unterzeichnung eines Vertrags dem Flughafenbetreiber ermöglicht, einen inkrementellen Gewinn zu erzielen, verhält sich Letzterer MEOP-konform, wenn er den Vertrag unterzeichnet.

8.2.1.2. Rekonstruktion der Geschäftspläne durch die Kommission — berücksichtigte Annahmen

(267) Die in Tabelle 9 genannten Verträge sind jeweils spezifisch ausgestaltet (siehe Tabelle 10). Für jeden der Verträge rekonstruierte die Kommission einen Geschäftsplan und berücksichtigte dabei Annahmen bezüglich der Anzahl der Fluggäste, der Auslastung der Flugzeuge, der Einnahmen und Kosten. Diese Rekonstruktionen ermöglichten es, den inkrementellen Gewinn (oder Verlust) zu bestimmen, mit dem der Flughafenbetreiber rechnen konnte. Folgende Annahmen wurden berücksichtigt:

Anzahl der Fluggäste (Verkehr)

(268) Einige Verträge basieren auf Zusagen bezüglich der Anzahl der Fluggäste im Flugverkehr (zum Beispiel basiert der Vertrag RYAN4 auf der Zusage, mindestens 10 wöchentliche Rotationen zusätzlich zu den bereits vorhandenen Rotationen durchzuführen). In anderen Verträgen ist ein von der Fluggesellschaft angestrebtes Aufkommen genannt, ohne dass dies eine feste Zusage darstellt. Andere Verträge wiederum enthalten kein Ziel hinsichtlich der Verkehrszahlen.

(269) Wenn die Verträge eine Zusage zu Verkehrszahlen enthielten, zog die Kommission dieses Aufkommen heran. War ein Verkehrsaufkommen genannt, aber ohne Verpflichtung seitens der Fluggesellschaft, zog die Kommission die genannte Zahl heran und führte Sensitivitätsanalysen durch, um zu prüfen, ob ein höheres oder niedrigeres Aufkommen zur selben Schlussfolgerung führen würde, nämlich dass der betreffende Vertrag für den Flughafenbetreiber einen Gewinn bzw. Verlust generiert. War kein Verkehrsaufkommen genannt, führte die Kommission mehrere Verkehrsanalysen durch, um sich zu vergewissern, dass die Schlussfolgerung zur Rentabilität des Vertrags sich nicht abhängig von der Anzahl der Flüge änderte. Diese Analyse ist besonders wichtig, wenn die Einnahmen des Flughafenbetreibers von der Anzahl der Flüge abhängen. Beim Vertrag WIZZ1 beispielsweise verringerten sich die Einnahmen aus der Landegebühr um 20 % pro Rotation ab mehr als 4 Rotationen pro Tag. Daher muss geprüft werden, ob der Vertrag auch dann noch rentabel ist, wenn die Zahl der täglichen Rotationen 4 übersteigt.

([133]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 101 bis 105 und die zitierte Rechtsprechung.

Kapazität der Flugzeuge und Auslastung

(270) Der von einer Fluggesellschaft eingesetzte Flugzeugtyp (und damit dessen Kapazität) ist zum Teil in den Verträgen erwähnt. In diesem Fall wurde die Kapazität des entsprechenden Flugzeugtyps berücksichtigt. War der Flugzeugtyp nicht erwähnt, stützte sich die Kommission auf von Frankreich erhaltene Informationen. Die Kapazität der Flugzeuge bewegte sich zwischen 132 und 198 Sitzplätzen.

(271) Hinsichtlich der Auslastung berücksichtigte die Kommission den Wert in den Jahren vor der Unterzeichnung des Vertrags. Im Fall der Fluggesellschaften Ryanair und Wizz Air wurde der spezifische Auslastungsgrad der von diesen Fluggesellschaften in den Jahren vor der Vertragsunterzeichnung durchgeführten Flüge herangezogen. Im Fall der übrigen Fluggesellschaften, für die dem Flughafenbetreiber keine früheren Daten vorlagen, wurden frühere Durchschnittswerte des Flughafens (für sämtliche Fluggesellschaften) herangezogen. Die Auslastung bewegt sich zwischen 70 % und 80 %.

Einnahmen aus der Luftverkehrstätigkeit

(272) Die Einnahmen aus der Luftverkehrstätigkeit basieren auf den Vertragsbedingungen. Sie umfassen Einnahmen aus Landegebühren und aus pro abfliegendem Fluggast zu entrichtenden Entgelten. In vielen Verträgen sind die Landegebühren degressiv geregelt (ihre Höhe nimmt mit steigender Anzahl wöchentlicher oder täglicher Rotationen ab) und viele Verträge enthalten kein Entgelt pro Fluggast. Die Kommission ging bei mehrjährigen Verträgen von über die Laufzeit gleichbleibenden Landegebühren und Fluggastentgelten aus, sofern in den Verträgen keine Klausel zur Erhöhung der Tarife enthalten war.

Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen

(273) Die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen machen den Großteil der Einnahmen des Flughafens Beauvais aus, und innerhalb dieser ist die Busverbindung zwischen Paris und Flughafen die Haupteinnahmequelle. So stellten 2009 die Einnahmen aus dem Betrieb der Buslinie 49 % der Einnahmen des Flughafens dar und die übrigen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen machten 16 % der Einkünfte aus (die Einnahmen aus der Luftverkehrstätigkeit betrugen 12 % der Einkünfte und die Sicherheitsgebühr 23 %).

(274) Die Kommission stützte ihre Schätzung der Einnahmen aus dem Betrieb der Buslinie auf (i) die bei Vertragsunterzeichnung geltenden Fahrpreise ([134]) und (ii) den Anteil der Fluggäste, die den Bus im Jahr vor der Vertragsunterzeichnung genutzt hatten (dieser Anteil lag zwischen 1997 und 2005 bei [55-60] % und pendelte sich zwischen 2006 und 2011 auf circa 50 % ein. Die Kommission ging bei mehrjährigen Verträgen von einer inflationsbedingten Erhöhung der Fahrpreise für Busfahrten um 2 % pro Jahr aus. Für die Rekonstruktion des Geschäftsplans RYAN3 über einen 10-jährigen Zeitraum berücksichtigte die Kommission ferner einen jährlichen Rückgang um einen Prozentpunkt des Anteils der Fluggäste, die den Bus nutzen (von 57 % auf 48 % in 10 Jahren), um auf diese Weise die wachsende Tätigkeit rund um das Parken am Flughafen und die erwartete Steigerung der Anzahl lokal ansässiger oder aus dem Norden der Region stammender Fluggäste zu berücksichtigen.

(275) Die Schätzung der übrigen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen (Parken, Geschäfte usw.) basiert auf einer Analyse der Ergebnisrechnung des Flughafenbetreibers. Sie beliefen sich im Zeitraum 2000-2001 auf 1,50 EUR pro Fluggast und 2008-2009 auf 2,20 EUR pro Fluggast. Die Kommission ging bei mehrjährigen Verträgen von einem inflationsbedingten Anstieg der übrigen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen um 2 % pro Jahr aus.

(276) Die in den Erwägungsgründen 274 und 275 genannten nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen wurden für alle Rekonstruktionen der Geschäftspläne herangezogen. Punktuell wurden auch andere Arten nicht luftverkehrsbezogener Einnahmen berücksichtigt, um bestimmte Vereinbarungen abzubilden. Deren Auswirkung war jedoch zu vernachlässigen:

a) Bei den Verträgen RYAN1, RYAN2 und RYAN3 berücksichtigte die Kommission die Vereinbarung, die mit Ryanair dahin gehend geschlossen wurde, dass der Flughafenbetreiber eine Kommission von 5 % des Wertes der Flugtickets von Ryanair erhält, die er direkt verkaufte. Frankreich schätzte diese Einnahme auf 0,15 EUR pro Fluggast auf Grundlage einer Einnahme von 100 000 EUR im Jahr 2002;

b) bei den Verträgen, die optionale Leistungen wie eine Reinigung der Flugzeuge oder Sonstiges vorsahen, legte die Kommission zugrunde, dass die Fluggesellschaften diese Dienstleistungen in 5 % der Fälle in Anspruch nahmen.

([134]) Die Fahrpreise stiegen von 5,78 EUR pro Fahrt im Jahr 1997 auf 14,22 EUR im Jahr 2011.

Inkrementelle Betriebskosten des Flughafens

(277) Die inkrementellen Betriebskosten des Flughafens stellen in den Geschäftsplänen den Hauptkostenpunkt dar. Dazu gehören die gesamten Betriebskosten des Flughafens (Personal, Beschaffung von Ausrüstung und Anlagen usw.), nicht jedoch die am Flughafen getätigten Investitionen und auch nicht die Kosten im Zusammenhang mit hoheitlichen Aufgaben, für die der Staat zuständig ist.

(278) Was die inkrementellen Investitionskosten anbelangt, ist festzustellen, dass nach Angaben Frankreichs am Flughafen Beauvais keine Investitionen im Zusammenhang mit einem bestimmten, hier untersuchten Vertrag getätigt werden mussten. Da nach Aktenlage nichts darauf schließen lässt, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter damit gerechnet hätte, aufgrund eines oder mehrerer der hier untersuchten Verträge Investitionen tätigen zu müssen, werden bei dieser Analyse keine inkrementellen Investitionskosten berücksichtigt.

(279) Die inkrementellen Betriebskosten decken die Betriebskosten in Bezug auf Luftverkehrstätigkeiten wie auch nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten (Bus und sonstige nicht luftverkehrsbezogene Vorgänge) ab.

(280) Die inkrementellen Betriebskosten umfassen nicht die Kosten in Zusammenhang mit Pflichten der öffentlichen Hand (Schutz und Sicherheit), die in die Zuständigkeit des Staates fallen (und keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV sind).

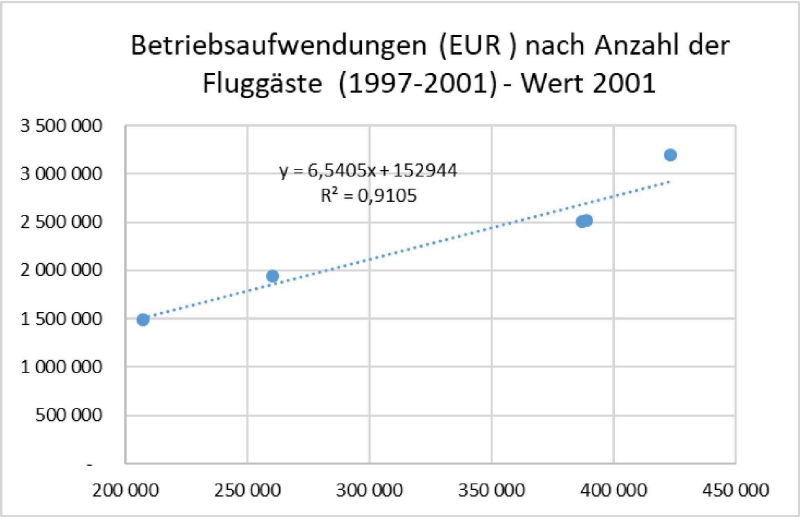
(281) Um diese Betriebskosten zu rekonstruieren, stützte sich die Kommission auf die in den Ergebnisrechnungen der IHKO und der SAGEB enthaltenen Informationen. Die jährlichen Betriebskosten setzen sich aus den Gesamtbetriebsaufwendungen zusammen, abzüglich (i) der Betriebskosten im Zusammenhang mit hoheitlichen Befugnissen (Schutz und Sicherheit — diese Kosten werden über die Sicherheitsgebühr finanziert) und (ii) der Abschreibungen der Investitionen (Abschreibungsaufwände und Rückstellungen für Erneuerung und Großreparaturen).

(282) Die Analyse der Entwicklung der Betriebskosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Fluggäste ermöglicht eine Berechnung der inkrementellen Kosten pro Fluggast, das heißt der zusätzlichen Betriebskosten, die mit der Ankunft eines weiteren Fluggastes entstehen. Grafik 1 und Grafik 2 veranschaulichen, dass die Entwicklung der Fluggastzahlen und die Betriebskosten eng korrelieren.

(283) Die Kommission unterschied zwei Zeiträume, in denen sich der Anstieg der Betriebskosten unterschiedlich darstellte. Zum einen ergab sich zwischen 1997 und 2001 eine Höhe der inkrementellen Betriebskosten von 6,54 EUR pro Fluggast zum Wert von 2001. Für vor dem 31. Dezember 2001 unterzeichnete Verträge nahm die Kommission diese Zahl als Grundlage für die inkrementellen Betriebskosten. Der für die Rekonstruktion eines Geschäftsplans herangezogene Wert wurde inflationsbereinigt. So berücksichtigte die Kommission für den 1999 unterzeichneten Geschäftsplan RYAN1 eine Höhe der inkrementellen Betriebskosten von 6,35 EUR, was einem inflationsbereinigten Wert von 6,54 EUR zwischen 1999 und 2001 entspricht. Das Ergebnis der Analyse der Kommission ist in Grafik 1 dargestellt.

Grafik 1

Betriebskosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Fluggäste (1997-2001)



Quelle: Daten des Flughafens Beauvais. Analyse der Kommission

(284) Die Grafik 1 wurde nach folgender Methodik erstellt:

(1) Jeder Punkt in der Grafik entspricht einem Jahr zwischen 1997 und 2001.

(2) Jeder Punkt bildet auf der x-Achse die Anzahl der in dem Jahr beförderten Fluggäste ab und auf der y-Achse die Gesamtbetriebskosten des Flughafens in dem Jahr.

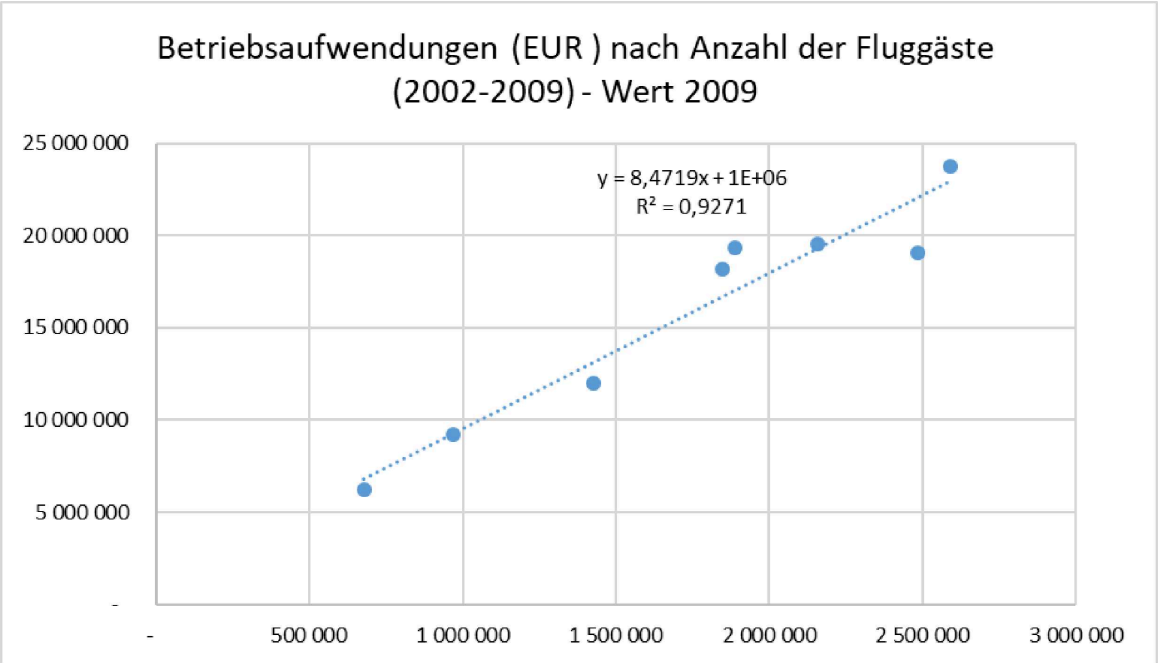
(3) Die Geradengleichung y=6,5405x +152944 wird anhand der Gesamtheit der Punkte extrapoliert. Die Korrelation zwischen der extrapolierten Geraden und den Punkten ist sehr hoch, mit einem R^2 von 0,9105, was bedeutet, dass die extrapolierte Gerade eine ausgezeichnete Annäherung zum Modellieren der Anordnung der Punkte ist und es ermöglicht, eine lineare Beziehung zwischen den Betriebsaufwendungen des Flughafens und der Anzahl der beförderten Fluggäste zu bestimmen. Die Gleichung der extrapolierten Geraden ermöglicht auf diese Weise, die Höhe der Betriebsaufwendungen (y) in Abhängigkeit von der Anzahl der beförderten Fluggäste (x) zu bestimmen.

(4) Für einen zusätzlich beförderten Fluggast betragen die zusätzlichen Betriebskosten folglich 6,5405 EUR.

(285) Zum anderen ergab sich zwischen 2002 und 2009 eine Höhe der inkrementellen Betriebskosten von 8,47 EUR pro Fluggast zum Wert von 2009. Für die zwischen 2002 und 2010 unterzeichneten Verträge stützte die Kommission die inkrementellen Betriebskosten auf diese Zahl, ausgehend vom Grundsatz, dass ein besonnener Betreiber sich für 2010 auf die bis 2009 bekannten Betriebskosten stützen würde. Der für die Rekonstruktion eines Geschäftsplans herangezogene Wert wurde inflationsbereinigt. So berücksichtigte die Kommission für den 2006 unterzeichneten Geschäftsplan FLYM1 eine Höhe der inkrementellen Betriebskosten von 8,05 EUR, was einem inflationsbereinigten Wert von 8,47 EUR zwischen 2006 und 2009 entspricht. Das Ergebnis der Analyse der Kommission ist in Grafik 2 dargestellt.

Grafik 2

Betriebskosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Fluggäste (2002-2009)



Quelle: Daten des Flughafens Beauvais. Analyse der Kommission

(286) Die Grafik 2 wurde nach folgender Methodik erstellt:

(1) Jeder Punkt in der Grafik entspricht einem Jahr zwischen 2002 und 2009.

(2) Jeder Punkt bildet auf der x-Achse die Anzahl der in dem Jahr beförderten Fluggäste ab und auf der y-Achse die Gesamtbetriebskosten des Flughafens in dem Jahr.

(3) Die Geradengleichung y=8,4719x +1^{E}+06 wird anhand der Gesamtheit der Punkte extrapoliert. Die Korrelation zwischen der extrapolierten Geraden und den Punkten ist sehr hoch, mit einem R^2 von 0,9271, was bedeutet, dass die extrapolierte Gerade eine ausgezeichnete Annäherung zum Modellieren der Anordnung der Punkte ist und es ermöglicht, eine lineare Beziehung zwischen den Betriebsaufwendungen des Flughafens und der Anzahl der beförderten Fluggäste zu bestimmen. Die Gleichung der extrapolierten Geraden ermöglicht auf diese Weise, die Höhe der Betriebsaufwendungen (y) in Abhängigkeit von der Anzahl der beförderten Fluggäste (x) zu bestimmen.

(4) Für einen zusätzlich beförderten Fluggast betragen die zusätzlichen Betriebskosten folglich 8,4719 EUR.

(287) Die Kommission ging davon aus, dass bei mehrjährigen Verträgen die inkrementellen Betriebskosten für das erste Vertragsjahr nach der in den Erwägungsgründen 285 und 286 beschriebenen Methode bestimmt werden und die Kosten jedes Jahr inflationsbedingt um 2 % steigen.

Marketingkosten — Anreizmechanismen

(288) Die Verträge RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 und CENT1 enthalten Klauseln, durch die sich der Flughafenbetreiber zur Zahlung finanzieller Beiträge an die Fluggesellschaft verpflichtete, je nachdem, wie viel Verkehr die Fluggesellschaft generierte. Diese Zahlungen stellten Kosten für den Flughafenbetreiber dar und sind in die von der Kommission rekonstruierten Geschäftspläne eingeflossen. Die übrigen Verträge enthalten solche Klauseln nicht.

8.2.1.3. Rekonstruktion der Geschäftspläne durch die Kommission — Ergebnisse

(289) Bei der Gesamtheit der von der IHKO und der SAGEB unterzeichneten Verträge, die unter diesen Beschluss fallen, generierten die von der Kommission rekonstruierten Geschäftspläne inkrementelle Gewinne für die Flughafenbetreiber, was die Schlussfolgerung Frankreichs bestätigt, wonach die von der IHKO und der SAGEB unterzeichneten Verträge auch von einem Flughafenbetreiber unterzeichnet worden wären, der seine Tätigkeiten unter normalen Marktbedingungen ausübt.

(290) Folglich verschafften die von der IHKO und der SAGEB mit den Fluggesellschaften unterzeichneten Verträge den Fluggesellschaften keinen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV und stellten somit keine staatliche Beihilfe dar.

8.2.1.4. Gesellschaftervereinbarung der SAGEB — Einfluss privater Anteilseigner

(291) Ergänzend zur in Abschnitt 8.2.1.3. präsentierten Analyse prüft die Kommission nachrangig, ob die Entscheidungen zur Unterzeichnung der Verträge über Flughafendienstleistungen zwischen der SAGEB und den Fluggesellschaften den Marktbedingungen insoweit entsprechen, dass sie gemeinsam von den zwei Anteilseignern der SAGEB (der IHKO als öffentlicher Stelle und der Gesellschaft Veolia Transport als privatem Wirtschaftsbeteiligten) bestätigt wurden, die in ähnlicher Weise von den Gewinnen und Risiken dieser Transaktionen betroffen sind. Die SAGEB hat die Verträge RYAN4, RYAN5 und WIZZ3 unterzeichnet (siehe Erwägungsgrund 51).

(292) In der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union heißt es, dass die Marktkonformität einer Transaktion direkt mittels transaktionsspezifischer Marktinformationen festgestellt werden kann, wenn die Transaktion von öffentlichen Stellen und privaten Wirtschaftsbeteiligten zu gleichen Bedingungen („pari passu“) durchgeführt wird. ([135])

(293) Im vorliegenden Fall musste die Kommission das Verhalten der SAGEB, dem Betreiber des Flughafens, analysieren und nicht das gemeinsame Verhalten der SAGEB und anderer öffentlicher oder privater Wirtschaftsbeteiligter. Daher hat die Kommission den Entscheidungsfindungsprozess der SAGEB bezüglich der Unterzeichnung der Verträge mit den Fluggesellschaften und die jeweiligen Rollen der Anteilseigner der SAGEB analysiert (IHKO zu 51 % und Veolia Transport zu 49 %).

([135]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 84.

(294) Die Rolle und Befugnisse der IHKO und von Veolia Transport in der SAGEB unterliegen den Statuten der SAGEB und der von der IHKO und Veolia Transport unterzeichneten Gesellschaftervereinbarung.

(295) In der SAGEB setzt sich ein Gesellschafterausschuss aus zehn Vertretern der Anteilseigner zusammen. Jeder Anteilseigner ernennt eine Anzahl Vertreter nach Maßgabe seiner Beteiligung (auf die nächste Ganzzahl gerundete Anzahl). ([136]) So werden fünf Vertreter von der IHKO ernannt und fünf von Veolia Transport.

(296) Der Vorsitzende (der die Funktionen des Flughafendirektors wahrnimmt) und der stellvertretende Vorsitzende (der den Vorsitzenden vertritt, wenn dieser verhindert ist) der SAGEB werden mit qualifizierter Mehrheit vom Gesellschafterausschuss (75 % der Stimmen der Anteilseigner) auf Vorschlag des Hauptgesellschafters im Fall des Vorsitzenden und auf Vorschlag von Veolia Transport im Fall des stellvertretenden Vorsitzenden ernannt. ([137]) Sowohl die IHKO als auch Veolia Transport verfügen über eine Sperrminorität für diese zwei Ernennungen, die somit zwischen beiden Anteilseignern einvernehmlich erfolgen müssen. Der Vorsitzende und stellvertretende Vorsitzende sind beide Mitglieder des Gesellschafterausschusses. Über die Ernennung des Geschäftsführers (auf Vorschlag von Veolia Transport), des Direktors der technischen Dienste und des Finanzdirektors wird sämtlich vom Gesellschafterausschuss mit qualifizierter Mehrheit abgestimmt. ([138]) Für sämtliche Schlüsselfunktionen im Flughafenbetrieb verfügen die IHKO und Veolia Transport folglich über eine Sperrminorität und Entscheidungen benötigen das Einvernehmen beider Anteilseigner.

(297) Die Entscheidungen bezüglich der Unterzeichnung der Verträge mit Fluggesellschaften unterliegen der Zustimmung des Gesellschafterausschusses mit qualifizierter Mehrheit. ([139]) Insbesondere betrifft dies folgende Entscheidungen:

a) Feststellung und Billigung des Jahreshaushalts;

b) Billigung der Aktualisierungen des Geschäftsplans;

c) jeder Akt, jeder Vertrag oder jede Vereinbarung mit mehr als einem Jahr Laufzeit oder der/die die SAGEB in einer Höhe von mehr als 100 000 EUR verpflichtet und nicht im Jahreshaushalt vorgesehen ist;

d) jede Entscheidung, die Einfluss auf den Umsatz der SAGEB, in einer Größenordnung von mehr als 100 000 EUR, haben könnte (wie in den Verträgen RYAN4, RYAN5 und WIZZ3 der Fall);

e) jeder Akt, jede Verpflichtung oder Entscheidung, der/die Einfluss auf mehr als 4 % der Gesamtanzahl der Flugbewegungen am Flughafen haben könnte (wie in den Verträgen RYAN5 und WIZZ3 der Fall, die 5,3 % bzw. 113 % des Verkehrs betreffen).

(298) Die Entscheidungen bezüglich der Unterzeichnung der Verträge mit Fluggesellschaften werden unter denselben Umständen von den beiden Anteilseignern getroffen, die sich in einer vergleichbaren Lage befinden. Die Kommission gelangt zu diesem Schluss, indem sie insbesondere Folgendes feststellt:

a) Die Entscheidungen bezüglich der Unterzeichnung der Verträge mit Fluggesellschaften, insbesondere die Verträge RYAN4, RYAN5 und WIZZ3 betreffend, werden gemeinsam von den zwei Anteilseignern getroffen und bedürfen der Zustimmung jedes der Anteilseigner.

b) Die beiden Anteilseigner sind zu denselben Bedingungen und nach Maßgabe ihres Anteilsbesitzes an der SAGEB, d. h. 51 % im Fall der IHKO und 49 % im Fall von Veolia Transport, von den Risiken und Gewinnen des Betriebs des Flughafens betroffen.

c) Der Beteiligung von Veolia Transport kommt dabei eine reale wirtschaftliche Bedeutung ([140]) zu und in Anbetracht der Gesellschaftervereinbarung wiegen ihre Entscheidungen genauso schwer wie die Entscheidungen der IHKO.

([136]) Artikel 3.3 (a) der Gesellschaftervereinbarung der SAGEB.
([137]) Artikel 3.1 der Gesellschaftervereinbarung der SAGEB.
([138]) Artikel 3.2 der Gesellschaftervereinbarung der SAGEB.
([139]) Artikel 3.3 (f) der Gesellschaftervereinbarung der SAGEB.
([140]) Der Vertrag WIZZ3 betrifft den gesamten Verkehr von Wizzair und der Vertrag RYAN5 betrifft die Entwicklung zusätzlicher Strecken. Der Vertrag RYAN4 betrifft die Entwicklung zusätzlicher Strecken und wirkt sich auf 2,5 % des Verkehrs am Flughafen aus.

d) Die Lage der IHKO und von Veolia Transport ist bezüglich des Betriebs vergleichbar. Zwar war die IHKO vor der SAGEB Betreiber des Flughafens Beauvais, die Exposition der IHKO bezüglich der Ergebnisse des Flughafens beschränkt sich jedoch auf ihre Rolle in der SAGEB und berührt in keinem Fall ihre Rolle als Betreiber in der Zeit vor der SAGEB. In dem zwischen dem SMABT und der SAGEB geschlossenen Übertragungsvertrag ist keine Rede von etwaigen Pflichten der IHKO, die mit ihrem Betrieb des Flughafens vor dem 1. Juni 2008 (Beginn der Bewirtschaftung des Flughafens durch die SAGEB) in Zusammenhang stünden.

(299) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, (i) dass der Vertragsabschluss mit den Fluggesellschaften von der IHKO wie auch Veolia Transport zu gleichen Bedingungen durchgeführt wurde; (ii) dass Veolia Transport aufgrund der Gesellschaftervereinbarung mit der IHKO die Sicherheit hatte, dass die Vertragsunterzeichnung der SAGEB mit den Fluggesellschaften ihren Interessen entsprach; und (iii) dass diese Transaktionen somit über einen unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnden privaten Wirtschaftsbeteiligten erfolgten und folglich Marktbedingungen entsprachen.

(300) Die Kommission stellt im Übrigen fest, und stützt damit diese Schlussfolgerung, dass die SAGEB vor der Unterzeichnung der Verträge RYAN4, RYAN5 und WIZZ3 Wirtschaftsanalysen durchgeführt hat, um sich von der Rentabilität dieser Verträge zu überzeugen, und dass diese Analysen vom Gesellschafterausschuss genehmigt wurden. Die Kommission stellt ferner fest, und stützt damit diese Schlussfolgerung, dass die SAGEB von 2008 bis 2011 einen Gewinn aus der Bewirtschaftung des Flughafens gezogen hat, was von einer guten Betriebsverwaltung durch die SAGEB zeugt.

(301) Abschließend erlaubt die Analyse der Statuten der SAGEB und der Gesellschaftervereinbarung der SAGEB, die in Erwägungsgrund 290 genannte Schlussfolgerung zu bestätigen, nämlich dass die von der SAGEB mit den Fluggesellschaften unterzeichneten Verträge diesen Fluggesellschaften keine Vorteile im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafften und somit keine staatlichen Beihilfen darstellten.

8.2.2. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(302) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die von der IHKO und der SAGEB geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen, die in Tabelle 9 aufgeführt sind, den Fluggesellschaften insofern keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafften, als sie nach dem MEOP-Grundsatz geschlossen wurden.

(303) Folglich stellen die Verträge über Flughafendienstleistungen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Investitionszuschüsse, die das Departement Oise, der Gemeindeverband Beauvaisis und die Region Picardie der Industrie- und Handelskammer von Oise 2001 in Höhe von 1 110 669 EUR und 2006 in Höhe von 567 782 EUR gewährten, um die Kosten des Flughafens Beauvais im Zusammenhang mit hoheitlichen Aufgaben zu decken, sowie die Investitionszuschüsse, die der Betreibergesellschaft Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais 2008 in Höhe von 14,5 Mio. EUR vom Zweckverband Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé gewährt wurden, stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(2) Die Investitionszuschüsse, die das Departement Oise, der Gemeindeverband Beauvaisis und die Region Picardie der Industrie- und Handelskammer von Oise 2001 in Höhe von 3,20 Mio. EUR und 2006 in Höhe von 6,23 Mio. EUR gewährten, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatlichen Beihilfen wurden von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unzulässigerweise gewährt.

(3) Die der Industrie- und Handelskammer von Oise gewährten Betriebszuschüsse sowie die Liquiditätsvorschüsse, die die Hauptsparte der Industrie- und Handelskammer von Oise ihrer Flughafensparte vor dem 12. Dezember 2000 gewährte, stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(4) Die Liquiditätsvorschüsse, die die Hauptsparte der Industrie- und Handelskammer von Oise ihrer Flughafensparte zwischen 2001 bis 2004 gewährte, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Diese staatlichen Beihilfen wurden von Frankreich unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unzulässigerweise gewährt.

(5) Die teilweise Übernahme der Ausgaben im Zusammenhang mit der Umsetzung eines Plans zur touristischen Entwicklung durch den Zweckverband Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(6) Die in den Absätzen 2 und 4 genannten staatlichen Beihilfen sind nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

(1) Die zwischen der Industrie- und Handelskammer von Oise und Ryanair am 8. September 1998, 16. März 2001 bzw. 12. Februar 2002 geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen sowie die Verträge über Flughafendienstleistungen zwischen der Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais und Ryanair am 4. Februar 2010 und 27. Juli 2010 stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(2) Die zwischen der Industrie- und Handelskammer von Oise und Wizz Air am 11. Juni 2004 bzw. 1. Juli 2005 geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen sowie der Vertrag über Flughafendienstleistungen zwischen der Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais und Wizz Air am 1. Juni 2009 stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(3) Die von der Industrie- und Handelskammer von Oise mit Goodjet am 14. Dezember 2001, mit Ciaofly am 24. April 2002, mit Berlin Jet am 30. Januar 2003, mit Volare am 13. Februar 2003, mit Sterling am 15. Juli 2004, mit Norwegian Air Shuttle am 7. April 2005, mit Air Horizon am 12. Juli 2004, mit Air Polonia am 20. Oktober 2004, mit Blue Air am 11. Oktober 2005 und 28. August 2007, mit Flyme am 30. März 2006 und mit Centralwings am 18. Februar 2007 geschlossenen Verträge über Flughafendienstleistungen stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 26. Juli 2022

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission