



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

57. årgang

4. april 2014

Indhold

II Meddelelser

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2014/C 99/01	Beslutning om ikke at gøre indsigelse mod en anmeldt fusion (Sag COMP M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package) ⁽¹⁾	1
--------------	--	---

IV Oplysninger

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

Europa-Kommissionen

2014/C 99/02	Euroens vekselkurs	2
2014/C 99/03	Meddelelse fra Kommissionen — Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber	3

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

2014/C 99/04	Underretning fra den maltesiske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter	35
--------------	---	----

DA

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

V Øvrige meddelelser

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN

Europa-Kommissionen

2014/C 99/05

Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) — Behandles eventuelt efter den forenklede procedure ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

II

(Meddelelser)

MEDDELELSER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER,
ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Beslutning om ikke at gøre indsigelse mod en anmeldt fusion**(Sag COMP M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package)**

(EØS-relevant tekst)

(2014/C 99/01)

Den 28. marts 2014 besluttede Kommissionen ikke at gøre indsigelse mod ovennævnte anmeldte fusion og erklære den forenelig med det indre marked. Beslutningen er truffet efter artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾. Beslutningens fulde ordlyd foreligger kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den vil kunne ses:

- under fusioner på Kommissionens websted for konkurrence (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Dette websted giver forskellige muligheder for at finde de konkrete fusionsbeslutninger, idet de er opstillet efter bl.a. virksomhedens navn, sagsnummer, dato og sektor
- i elektronisk form på EUR-Lex-webstedet (<http://eur-lex.europa.eu/da/index.htm>) under dokumentnummer 32014M7171. EUR-Lex giver online-adgang til EU-retten.

⁽¹⁾ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER,
ORGANER, KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

3. april 2014

(2014/C 99/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	amerikanske dollar	1,3771	CAD	canadiske dollar	1,5172
JPY	japanske yen	143,12	HKD	hongkongske dollar	10,6826
DKK	danske kroner	7,4648	NZD	newzealandske dollar	1,6149
GBP	pund sterling	0,82970	SGD	singaporeanske dollar	1,7395
SEK	svenske kroner	8,9554	KRW	sydkoreanske won	1 456,88
CHF	schweiziske franc	1,2209	ZAR	sydafrikanske rand	14,6628
ISK	islandske kroner		CNY	kinesiske renminbi yuan	8,5537
NOK	norske kroner	8,2300	HRK	kroatiske kuna	7,6480
BGN	bulgarske lev	1,9558	IDR	indonesiske rupiah	15 582,21
CZK	tjekkiske koruna	27,432	MYR	malaysiske ringgit	4,5223
HUF	ungarske forint	307,21	PHP	filippinske pesos	62,021
LTL	litauiske litas	3,4528	RUB	russiske rubler	48,9370
PLN	polske zloty	4,1727	THB	thailandske bath	44,726
RON	rumænske leu	4,4753	BRL	brasilianske real	3,1356
TRY	tyrkiske lira	2,9493	MXN	mexicanske pesos	18,0593
AUD	australske dollar	1,4912	INR	indiske rupee	82,8670

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber
(2014/C 99/03)

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning: Statsstøttepolitikken i luftfarts-sektoren	3
2.	Anvendelsesområde og definitioner	7
2.1.	Anvendelsesområde	7
2.2.	Definitioner	8
3.	Statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF	10
3.1.	Begreberne virksomhed og økonomisk aktivitet	10
3.2.	Anvendelse af statsmidler og tilregning til staten	12
3.3.	Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen	13
3.4.	Offentlig finansiering af lufthavne og anvendelse af princippet om den markedsøkonomiske aktør	13
3.5.	Finansielle forbindelser mellem lufthavne og luftfartsselskaber	14
3.5.1.	Sammenligning med markedsprisen	14
3.5.2.	Forudgående rentabilitetsanalyse	15
4.	Offentlig finansiering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse	16
4.1.	Definition af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse inden for lufthavns- og lufttransportsektoren	17
4.2.	Forenelighed af statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste	18
5.	Støttens forenelighed efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF	18
5.1.	Støtte til lufthavne	19
5.1.1.	Investeringsstøtte til lufthavne	19
5.1.2.	Driftsstøtte til lufthavne	23
5.2.	Startstøtte til luftfartsselskaber	26
6.	Støtte af social karakter i henhold til artikel 107, stk. 2, litra a), i TEUF	27
7.	Kumulering	28
8.	Afsluttende bestemmelser	28
8.1.	Årlig indberetning	28
8.2.	Åbenhed	28
8.3.	Overvågning	28
8.4.	Evaluerings	29
8.5.	Egnede foranstaltninger	29
8.6.	Anvendelse	29
8.7.	Revision	30

1. INDLEDNING: STATSSTØTTEPOLITIKKEN I LUFTFARTSSEKTOREN

1. Lufttransport knytter mennesker og regioner sammen og spiller dermed en vigtig rolle for integrationen og konkurrenceevnen i Den Europæiske Union og for dens samspil med hele verden. Lufttransporten bidrager i betydeligt omfang til EU's økonomi med mere end 15 mio. kommercielle flyvninger hvert år, 822 mio. passagerer, der blev transporteret til og fra EU's lufthavne i 2011, 150 luftfartsselskaber, et netværk, der omfatter over 460 lufthavne og 60 luftfartstjenesteudøvere⁽¹⁾. EU nyder godt af sin position som knudepunkt

⁽¹⁾ Kilder: Eurostat, Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber og Den Internationale Luftfartssammenslutning.

for luftfart verden over, og alene luftfartsselskaber og lufthavne bidrager med mere end 140 mia. EUR årligt til EU's BNP. Luftfartssektoren beskæftiger omkring 2,3 mio. mennesker i EU (2).

2. Med Europa 2020-strategien (»EU 2020«) (3) understreges betydningen af transport-infrastrukturen som et led i EU's strategi for bæredygtig vækst for det kommende årti. I sin hvidbog »En køreplan for et fælles europæisk transportområde (4)« har Kommissionen især understreget, at internaliseringen af eksterne omkostninger, fjernelsen af urimelig støttetildeling samt frie og lige konkurrencevilkår er en væsentlig del af bestræbelserne på at bringe markedsvælgene på linje med behovet for bæredygtighed. »Køreplanen for et fælles transportområde« understreger også vigtigheden af at bruge ressourcerne effektivt. I praksis betyder det, at der skal bruges mindre og renere energi til transport, der skal gøres bedre brug af den moderne infrastruktur, og transportens negative påvirkninger af klimaet og miljøet og især af naturressourcer som vand, land og økosystemer skal reduceres.

3. Den gradvise fuldførelse af det indre marked har medført, at alle forretningsmæssige restriktioner for luftfartsselskaber med flyvninger inden for EU, f.eks. restriktioner vedrørende ruter eller antal flyvninger og fastsættelse af billetpriser, er blevet fjernet. Siden liberaliseringen af luftfarten i 1997 (5) har der været en hidtil uset vækst i sektoren, og det har bidraget til økonomisk vækst og jobskabelse. Det har også banet vejen for lavprisluftfartsselskaber, som anvender en ny forretningsmodel baseret på hurtige turnaround-tider og meget effektiv anvendelse af luftflåden. Denne udvikling har medført en markant stigning i trafikken, og lavprisselskabernes trafikandel er vokset hurtigt siden 2005. I 2012 oversteg lavprisselskabernes markedsandel (44,8 %) for første gang de etablerede luftfartsselskabers (42,4 %), og denne tendens fortsatte i 2013 (med 45,94 % til lavprisselskaberne og 40,42 % til de etablerede selskaber).

4. Selvom de fleste lufthavne i EU stadig er offentligt ejede og forvaltede (6), er der i dag et stadig i stadig større omfang private virksomheder, som er involveret. Der er i det seneste årti skabt nye markeder gennem delvis privatisering af visse lufthavne og gennem konkurrence om forvaltningen af offentligt ejede lufthavne, herunder regionale lufthavne.

5. Små lufthavne tegner sig for den største andel af de offentligt ejede lufthavne (7), og de er i de fleste tilfælde afhængige af offentlig støtte til finansiering af driften. Priserne i disse lufthavne er generelt ikke blevet fastsat på grundlag af markedsf forhold, og særligt ikke under hensyn til velfunderede forudgående rentabilitetsudsigter, men snarere ud fra lokale eller regionale hensyn. Under de nuværende markedsf forhold afhænger (8) rentabilitetsudsigterne for kommercielt drevne lufthavne således også i meget stort omfang af aktivitetsniveauet, og lufthavne med færre end 1 mio. passagerer om året kæmper typisk for at kunne dække deres driftsomkostninger. Derfor modtager langt de fleste regionale lufthavne jævnligt støtte fra offentlige myndigheder.

(2) *Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010*, Steer Davies Gleave for Europa-Kommissionen, DG MOVE. Endelig rapport fra august 2012.

(3) Meddelelse fra Kommissionen, Europa 2020 – En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, KOM(2010) 2020 endelig af 3. marts 2010.

(4) En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144.

(5) Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1), Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8) og Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15).

(6) Ifølge Airport Council International Europe var 77 % af lufthavnene fuldt ud ejet af det offentlige i 2010, mens 9 % var fuldt ud privat-ejede, se Airport Council International Europe: The Ownership of Europe's Airports 2010.

(7) Et eksempel herpå er, at selv om deres andel af det samlede antal lufthavne i 2010 var på 77 %, tegnede de offentligt ejede lufthavne sig kun for 52 % af den samlede passagertrafik.

(8) Som påvist i 2002 i »Study on competition between airports and the application of State aid rules« - Cranfield University, juni 2002, og efterfølgende bekræftet i rapporter om sektoren.

6. Visse regioner hæmmes til stadighed af, at de er vanskeligt tilgængelige fra resten af Unionen, og de store knudepunkter står over for tiltagende trafiktæthed⁽⁹⁾. Samtidig har de mange regionale lufthavne i visse regioner af Unionen ført til betydelig overkapacitet af lufthavnsinfrastrukturer set i forhold til passagerefterspørgslen og flyselskabernes behov.

7. Prisfastsættelsessystemet i de fleste EU-lufthavne har traditionelt været udformet som en offentliggjort ordning med lufthavnsafgifter, der er baseret på antallet af passagerer og luftfartøjernes vægt⁽¹⁰⁾. Udviklingen på markedet og det tætte samarbejde mellem lufthavne og luftfartsselskaber har imidlertid gradvist banet vejen for mange forskellige former for forretningspraksis, herunder langfristede kontrakter med differentierede tariffer og undertiden betydelige incitamenter og markedsføringsstøtte betalt af lufthavne og/eller lokale myndigheder til luftfartsselskaberne. Det kan således ske, at offentlige midler øremærket til at støtte lufthavnsdrift kanaliseres videre til luftfartsselskaber for at tiltrække mere kommerciel trafik, hvorved konkurrencen fordrejes på lufttransportmarkedet⁽¹¹⁾.

8. Kommissionen bemærker i sin meddelelse om modernisering af statsstøttepolitikken⁽¹²⁾, at statsstøttepolitikken bør tage sigte på dels at fremme veludformet støtte, der er rettet mod markedssvigt og EU's mål af fælles interesse, dels at forhindre spild af offentlige ressourcer. Statsstøtteforanstaltninger kan ganske vist under visse omstændigheder rette op på markedssvigt og derved få markederne til at fungere mere effektivt og fremme konkurrenceevnen. Hvis markederne er velfungerende, men resultaterne alligevel betragtes som utilfredsstillende ud fra et samhørighedspolitisk synspunkt, kan statsstøtte desuden anvendes til at opnå et mere ønskeligt og retfærdigt markedsresultat. Statsstøtte kan imidlertid også have nogle negative virkninger, f.eks. fordreje konkurrencen mellem virksomheder og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne i et omfang, der modarbejder EU's fælles interesser. Kontrol af statsstøtten på lufthavns- og luftfartsområdet bør derfor fremme en forsvarlig anvendelse af offentlige ressourcer til vækstorienterede politikker og samtidig begrænse konkurrencefordrejning, der underminerer lige konkurrencevilkår på det indre marked, navnlig ved at undgå, at der bygges flere urentable lufthavne med samme opland og skabes overkapacitet.

9. Anvendelse af statsstøttere reglerne på lufthavns- og luftfartsområdet indgår i Kommissionens indsats for at forbedre konkurrenceevnen og vækstpotentialet for lufthavns- og luftfartsbranchen i EU⁽¹³⁾. Hvis disse mål skal nås, er det af største vigtighed, at der er lige konkurrencevilkår for både EU's luftfartsselskaber og lufthavne samt for hele det indre marked. Samtidig kan regionale lufthavne spille en vigtig rolle både for lokal udvikling og adgangen til visse regioner, navnlig set i lyset af de positive trafikprognoser for lufttransporten i EU.

10. Som led i den overordnede plan om at etablere et fælles EU-luftrum og under hensyntagen til markedsudviklingen vedtog Kommissionen i 2005 et sæt retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, der opererer fra regionale lufthavne⁽¹⁴⁾ («retningslinjerne for luftfart fra 2005»). De pågældende retningslinjer opstillede betingelserne for, at visse kategorier af statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber kunne anses for at være forenelige med det indre marked. De supplerede retningslinjerne for luftfart fra 1994⁽¹⁵⁾, som hovedsagelig indeholdt bestemmelser om omstrukturering af nationale luftfartsselskaber og social støtte til fordel for unionsborgere.

⁽⁹⁾ 13 lufthavne i EU forventes at udnytte deres fulde kapacitet otte timer om dagen alle årets dage i 2030, mens der i 2007 kun var fem lufthavne, der fuldt ud eller næsten fuldt ud udnyttede deres kapacitet 100 % af tiden (se meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om lufthavns politik i Den Europæiske Union - kapaciteten og kvaliteten tages op for at fremme vækst, indbyrdes forbindelser og bæredygtig mobilitet af 1. december 2011, KOM(2011) 823) («Meddelelsen om lufthavns politikken i Den Europæiske Union»).

⁽¹⁰⁾ Som det fremgår af den Internationale Civil Aviation Organization's policies on charges for airports and navigations services (Document 9082), senest revideret i april 2012.

⁽¹¹⁾ Navnlig i de tilfælde, hvor støtten fastsættes på grundlag af efterfølgende beregninger (til dækning af eventuelle underskud, efterhånden som de opstår), kan lufthavnene ikke have meget incitament til at begrænse omkostningerne og opkræve lufthavnsafgifter, der er tilstrækkelige til at dække omkostningerne.

⁽¹²⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om modernisering af EU's statsstøttepolitik (COM(2012) 209 final).

⁽¹³⁾ Se meddelelsen om lufthavns politikken i Den Europæiske Union.

⁽¹⁴⁾ Meddelelse fra Kommissionen – EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

⁽¹⁵⁾ Anvendelse af EF-traktatens artikel 92 og 93 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren (EUT C 350 af 10.12.1994, s. 5).

11. Nærværende retningslinjer gør status over den nuværende retlige og økonomiske situation vedrørende offentlig finansiering af lufthavne og luftfartsselskaber og klarlægger, under hvilke betingelser offentlig finansiering kan udgøre statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og under hvilke betingelser en sådan statsstøtte kan anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c). Kommissionen baserer sin vurdering på sine erfaringer og afgørelsespraksis samt på sin analyse af de aktuelle markedsvilkår i lufthavns- og i luftfartssektoren. Denne vurdering har derfor ingen virkning for dens tilgang med hensyn til andre infrastrukturer eller sektorer. Særligt er Kommissionen af den opfattelse, at den omstændighed, at en lufthavnsoperatør modtager eller har modtaget statsstøtte, ikke automatisk indebærer, at de luftfartsselskaber, der er kunder hos den pågældende lufthavn, også er støttemodtagere. Hvis de vilkår, et luftfartsselskab tilbydes i en given lufthavn, er de samme som dem, som en profitbaseret lufthavnsoperatør ville have tilbudt, kan der ikke anses for at være indrømmet luftfartsselskabet en fordel i forhold til statsstøttereglerne.

12. Når offentlig støtte udgør statsstøtte, finder Kommissionen, at visse typer støtte til regionale lufthavne og luftfartsselskaber, der benytter disse lufthavne, på visse betingelser kan være berettiget, navnlig med henblik på at etablere nye tjenester og bidrage til at forbedre adgangen til regionen og til at fremme den økonomiske udvikling. Der skal imidlertid tages hensyn til konkurrencefordrejning på alle de berørte markeder, og kun statsstøtte, som er proportionel og nødvendig for at bidrage til virkeliggørelse af et mål af fælles interesse, kan godkendes.

13. Det skal i den forbindelse påpeges, at driftsstøtte som udgangspunkt er en meget konkurrencefordrejende type støtte, som kun kan godkendes under ekstraordinære omstændigheder. Kommissionen finder, at lufthavne og luftfartsselskaber normalt bør afholde deres egne driftsomkostninger. Når regionale lufthavnsforvaltere ikke desto mindre har modtaget omfattende driftsstøtte fra offentlige myndigheder forud for vedtagelsen af disse retningslinjer, skyldes det den gradvise overgang til nye markedsvilkår, som er beskrevet i punkt 3-7. På den baggrund kan det for at gøre det muligt for luftfartssektoren at tilpasse sig den nye markedssituation i en overgangsperiode stadig være berettiget at yde visse former for driftsstøtte til lufthavne på visse betingelser. Som forklaret i punkt 5 peger de foreliggende oplysninger og den almindelige opfattelse i sektoren under de nuværende markedsvilkår i retning af, at der er en sammenhæng mellem en lufthavns finansielle situation og omfanget af dens trafik, og idet finansieringsbehovet normalt er forholdsmæssigt større for små lufthavne. I lyset af deres bidrag til den økonomiske udvikling og den territoriale samhørighed i EU bør administrationen af små regionale lufthavne derfor have tid til at tilpasse sig de nye markedsvilkår, eksempelvis ved at øge lufthavnsafgifterne for luftfartsselskaber gradvist, ved at indføre rationaliseringsforanstaltninger, ved at differentiere deres forretningsmodeller eller ved at tiltrække nye luftfartsselskaber og kunder, således at ledig kapacitet udnyttes.

14. Ved afslutningen af overgangsperioden bør lufthavne ikke længere modtage driftsstøtte, og de bør finansiere deres drift med egne ressourcer. Selv om det fortsat bør være muligt at yde kompensation for udækkede driftsomkostninger ved tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse til små lufthavne eller for at sikre forbindelser til alle regioner med særlige behov, bør de markedsændringer, som disse retningslinjer fremmer, gøre det muligt for lufthavne at dække deres omkostninger på samme måde som i enhver anden sektor.

15. Udvikling af ny lufttrafik bør i princippet være baseret på sunde økonomiske argumenter. Imidlertid er luftfartsselskaberne ikke altid parate til uden passende incitament at løbe den risiko, der er forbundet med at åbne nye ruter fra ukendte og uafprøvede små lufthavne. Derfor kan der på visse betingelser ydes startstøtte til luftfartsselskaber i og endog efter overgangsperioden, hvis dette giver dem det nødvendige incitament til at oprette nye ruter fra regionale lufthavne, øger unionsborgernes mobilitet ved at oprette adgangspunkter for flyvninger inden for EU og stimulerer den regionale udvikling. Eftersom fjerntliggende regioner lider under deres ringe tilgængelighed, er betingelserne for, at startstøtte til ruter fra disse regioner kan anses for forenelig med det indre marked, mere fleksible.

16. Tildelingen af lufthavnskapacitet til luftfartsselskaber bør derfor gradvist blive mere effektiv (dvs. efterspørgselsbaseret), og der bør være mindre behov for offentlig finansiering af lufthavne, efterhånden som private investeringer i dem bliver mere udbredt. Hvis det kan fastslås, at der i en region er et reelt transportbehov og positive eksterne virkninger, bør der imidlertid stadig godkendes investeringsstøtte til lufthavne efter overgangsperiodens udløb således, at de maksimale støtteintensiteter sikrer lige konkurrencevilkår i hele EU.

17. På den baggrund indføres der med disse retningslinjer en ny fremgangsmåde til vurdering af foreneligheden af støtte til lufthavne:

- a) hvor retningslinjerne for luftfart fra 2005 lod spørgsmålet om investeringsstøtte stå åbent, fastsætter disse reviderede retningslinjer de maksimalt tilladte støtteintensiteter afhængigt af lufthavnens størrelse
- b) imidlertid bør investeringsstøtte til store lufthavne med en passagertrafik over 5 mio. passagerer om året i princippet ikke kunne anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), medmindre der foreligger helt ekstraordinære omstændigheder, som f.eks. ved flytning af en eksisterende lufthavn, hvor der er behov for statslig intervention på grund af et klart markedssvigt, under hensyntagen til de ekstraordinære omstændigheder og investeringens størrelse og til, at der er en begrænset fordejlning af konkurrencen
- c) de maksimalt tilladte støtteintensiteter for investeringsstøtte forhøjes med op til 20 % for lufthavne i fjertliggende regioner
- d) i en overgangsperiode på 10 år kan driftsstøtte til regionale lufthavne anses for forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c); for så vidt angår lufthavne med færre end 700 000 passagerer om året, vil Kommissionen imidlertid revurdere rentabilitetsudsigterne for denne type lufthavne efter fire år for at fastslå, om der er behov for at udarbejde særlige regler til at vurdere, om driftsstøtte til disse lufthavne er forenelig med det indre marked.

18. Desuden er betingelserne for, at startstøtte til luftfartsselskaber er forenelig med det indre marked, blevet strømlinet og tilpasset den seneste markedsudvikling.

19. Kommissionen vil anlægge en afbalanceret tilgang, som er neutral i forhold til de forskellige lufthavnens og luftfartsselskabers forretningsmodeller og tager hensyn til vækstudsigterne for luftfarten, behovet for regional udvikling og tilgængelighed og det positive bidrag, som lavprisflyselskabernes forretningsmodel yder til udviklingen af visse regionale lufthavne. Samtidigt er der dog ikke tvivl om, at en gradvis udvikling hen imod en markedsorienteret tilgang er ønskelig. Med undtagelse af behørigt begrundede og begrænsede tilfælde bør lufthavne være i stand til at dække deres driftsomkostninger, og eventuelle offentlige investeringer bør anvendes til at finansiere bygning af levedygtige lufthavne, der opfylder luftfartsselskabers og passagerers behov. Det bør undgås, at der sker fordejlninger af konkurrencen mellem lufthavne og luftfartsselskaber, og at der er flere urentable lufthavne i samme område. Denne afbalancerede tilgang bør være gennemsigtig, let forståelig og nem at anvende.

20. Disse retningslinjer ændrer intet ved medlemsstaternes pligt til at overholde EU-retten. Særligt skal medlemsstaterne for at forhindre, at investeringerne medfører miljøskader, desuden sikre, at EU's miljølovgivning overholdes, og herunder skal der gennemføres en miljøkonsekvensundersøgelse, når dette er nødvendigt, og det skal sikres, at alle relevante tilladelser er indhentet.

2. ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

2.1. Anvendelsesområde

21. Principperne i disse retningslinjer finder anvendelse på statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber⁽¹⁶⁾ De vil blive anvendt i overensstemmelse med traktaten og sekundær lovgivning vedtaget i henhold til traktaten samt EU's andre retningslinjer for statsstøtte⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁶⁾ Principperne i disse retningslinjer anvendes ikke på støtte til levering af groundhandling-ydelser, uanset om de leveres af lufthavnen selv, af et luftfartsselskab eller af en leverandør af groundhandling-ydelser til tredjemand, da denne støtte skal vurderes på grundlag af de relevante generelle regler. I henhold til Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36) eller enhver efterfølgende lovgivning om adgang til groundhandling-markedet i EU's lufthavne skal lufthavne, der leverer groundhandling-ydelser, føre separate regnskaber for deres groundhandling-aktiviteter og andre aktiviteter. Endvidere må en lufthavn ikke yde støtte til sine groundhandling-aktiviteter med indtægter, den har fra sin virksomhed som lufthavn. Nærværende retningslinjer anvendes heller ikke på virksomheder, der, selvom de er aktive i lufthavne, udøver ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter.

⁽¹⁷⁾ Især, men ikke udelukkende, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3), direktiv 96/67/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11) og eventuel senere lovgivning om lufthavnsafgifter.

22. Nogle lufthavne og luftfartsselskaber er specialiseret i godstransport. Kommissionen har endnu ikke tilstrækkelige erfaringer med at vurdere foreneligheden af støtte til lufthavne og luftfartsselskaber, der er specialiseret i godstransport, til at kunne opsummere sin praksis i specifikke kriterier for forenelighed. For disse virksomhedskategorier vil Kommissionen anvende de almindelige forenelighedsprincipper i afsnit 5 ved gennemgangen af de konkrete sager.

23. Kommissionen vil ikke anvende principperne, der er fastsat i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2007–2013⁽¹⁸⁾ og retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2014–2020⁽¹⁹⁾, eller eventuelle andre fremtidige retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte på statsstøtte til lufthavnsinfrastruktur.

24. Disse retningslinjer erstatter retningslinjerne for luftfart fra 1994 og 2005.

2.2. Definitioner

25. I disse retningslinjer forstås ved:

- 1) »støtte«: enhver foranstaltning, der opfylder alle kriterierne i traktatens artikel 107, stk. 1
- 2) »støtteintensitet«: det samlede støttebeløb udtrykt i procent af de støtteberettigede omkostninger, begge tal angivet i nettonutidsværdi på det tidspunkt, hvor støtten tildeles, og inden fradrag af skatter eller andre afgifter
- 3) »luftfartsselskab«: ethvert luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat eller af et medlem af det fælles europæiske luftfartsområde jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008⁽²⁰⁾
- 4) »lufthavnsafgift«: en pris eller afgift, som opkræves til fordel for lufthavnen og betales af lufthavnsbrugerne for brug af de faciliteter og tjenesteydelser, der udelukkende stilles til rådighed af lufthavnen og er knyttet til landing, start, afmærkning af flyvepladsen, parkering af fly samt passager- og fragtekspedition, herunder afgifter og gebyrer, som betales for groundhandling-ydelser, og gebyrer for central groundhandling-infrastruktur
- 5) »lufthavnsinfrastruktur«: infrastruktur og udstyr til en lufthavns levering af lufthavnstjenester til luftfartsselskaber og leverandører af tjenesteydelser, herunder start- og landingsbaner, terminaler, forpladser, rullebaner, central groundhandling-infrastruktur og andre faciliteter, der understøtter lufthavnstjenesterne direkte, men ikke infrastruktur og udstyr, som primært er nødvendigt for ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter, som f.eks. parkeringspladser, butikker og restauranter
- 6) »lufthavn«: en enhed eller gruppe af enheder, der udfører den økonomiske aktivitet at levere lufthavnsydelser til luftfartsselskaber
- 7) »lufthavnsindtægter«: indtægter fra lufthavnsafgifter efter fradrag af markedsføringsstøtte og ethvert andet incitament, som en lufthavn yder til luftfartsselskaber, under hensyntagen til indtægter fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter (uden offentlig støtte), ekskl. offentlig støtte og kompensation for opgaver, der kan betragtes som offentlige, eller for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse
- 8) »lufthavnsydelser«: tjenesteydelser som en lufthavn eller et af dennes datterselskaber leverer til luftfartsselskaber i form af håndtering af luftfartøjer fra landing til start samt af passagerer og fragt, så luftfartsselskaberne kan levere luftfartsydelser, herunder levering af groundhandling-ydelser og central groundhandling-infrastruktur
- 9) »gennemsnitlig årlig passagertrafik«: et tal beregnet på basis af den ind- og udgående passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller, for uanmeldt støttes vedkommende, tildeles
- 10) »kapitalomkostninger«: afskrivning af de støtteberettigede omkostninger ved investering i lufthavnsinfrastruktur og -udstyr, inklusive de underliggende finansieringsomkostninger

⁽¹⁸⁾ Retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2007–2013 (EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13).

⁽¹⁹⁾ Retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2014–2020 (EUT C 209 af 23.7.2013, s. 1).

⁽²⁰⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

- 11) »behov for finansiering af kapitalomkostninger«: nettonutidsværdien af forskellen mellem positive og negative pengestrømme, herunder investeringsomkostninger, i løbet af levetiden for investeringen i anlægsaktiver
- 12) »opland«: en geografisk markedsafgrænsning, som normalt fastsættes til 100 km eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog. En given lufthavns opland kan dog være forskelligt herfra, og det kan være nødvendigt at tage hensyn til den konkrete lufthavns særlige forhold; oplandets størrelse og form varierer fra lufthavn til lufthavn og er afhængig af lufthavnens karakteristika, herunder dens forretningsmodel og beliggenhed og til, hvilke destinationer den har forbindelse til
- 13) »finansieringsomkostninger«: omkostningerne ved låne- og egenkapitalfinansiering af de støtteberettigede omkostninger ved investeringen; finansieringsomkostningerne omfatter med andre ord den andel af de samlede renteudgifter og den egenkapitalforrentning, der medgår til finansiering af de støtteberettigede omkostninger ved investeringen, med undtagelse af finansiering af driftskapital, investeringer i ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter og andre investeringsprojekter
- 14) »støttetildelingsdato«: den dato, hvor medlemsstaten afgav et juridisk bindende støttetilsagn, som kan påberåbes ved en national domstol
- 15) »støtteberettigede investeringsomkostninger«: omkostninger til investeringer i lufthavnsinfrastruktur, herunder planlægningsomkostninger, men ikke investeringsomkostninger til ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter, investeringsomkostninger til udstyr til at levere groundhandling-ydelser, almindelige vedligeholdelsesomkostninger og omkostninger til opgaver, der falder ind under det offentlige myndighedsområde
- 16) »groundhandling-ydelser«: tjenesteydelser, som leveres til lufthavnsbrugere i lufthavne som beskrevet i bilaget til direktiv 96/67/EF og enhver senere retsakt om adgang til groundhandling-markedet i lufthavne
- 17) »højhastighedstog«: tog, der kan køre hurtigere end 200 km/h
- 18) »investeringsstøtte«: støtte til finansiering af anlægsaktiver, især med henblik på at dække behovet for finansiering af kapitalomkostninger
- 19) »nettonutidsværdi«: forskellen mellem de positive og negative pengestrømme over investeringens levetid nedskrevet til deres aktuelle værdi ved hjælp af kapitalomkostningerne, dvs. den afkastgrad, der normalt kræves af virksomheden ved andre investeringsprojekter af lignende art, eller, hvis dette ikke kan lade sig gøre, virksomhedens kapitalomkostninger som helhed eller det forventede afkast, man normalt finder i lufthavnssektoren
- 20) »ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter«: kommercielle ydelser til luftfartsselskaber eller andre lufthavnsbrugere, såsom hjælpetjenester til passagerer, speditører og andre tjenesteudbydere, udlejning af kontorer og butikker, parkering og hoteller
- 21) »driftsstøtte«: støtte til at dække behovet for driftsfinansieringen i form af forhåndsudbetalinger eller i form af støtte udbetalt i periodiske rater til dækning af forventede driftsomkostninger (periodiske udbetalinger af et fast beløb)
- 22) »driftsomkostninger«: de underliggende omkostninger ved en lufthavns levering af lufthavnsydelser, herunder udgiftsposter som personaleomkostninger, udliciterede tjenesteydelser, kommunikationsydelser, affaldshåndtering, energi, vedligeholdelse, husleje og administration, men ikke kapitalomkostninger, markedsføringsstøtte eller andre incitament, som en lufthavn yder luftfartsselskaber, eller omkostninger, der kan betragtes som offentlige falder ind under det offentlige myndighedsområde
- 23) »behov for driftsfinansiering«: en lufthavns driftstab i den relevante periode beregnet til nutidsværdi på basis af kapitalomkostningerne, dvs. forskellen (i nettonutidsværdi) mellem lufthavnsindtægter og lufthavnens driftsomkostninger
- 24) »regioner i den yderste periferi«: de regioner, der er omhandlet i traktatens artikel 349 ⁽²¹⁾

⁽²¹⁾ I øjeblikket omfatter de: Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Martin, Mayotte, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer. Ved Det Europæiske Råds afgørelse (2010/718/EU) af 29. oktober 2010 om ændring af øen Saint-Barthélemy's status i forhold til Den Europæiske Union (EUT L 325 af 9.12.2010, s. 4) ophørte Saint-Barthélemy med virkning fra 1. januar 2012 med at være en region i den yderste periferi og blev til et oversøisk land eller territorium som omhandlet i traktatens Fjerde Del. Ved Det Europæiske Råds afgørelse (2012/419/EU) af 11. juli 2012 om ændring af Mayottes status i forhold til Den Europæiske Union (EUT L 204 af 31.7.2012, s. 131) ophørte Mayotte fra 1. januar 2014 med at være et oversøisk land eller territorium og blev en region i den yderste periferi.

- 25) »rimeligt afkast«: den kapitalforrentning, f.eks. målt som internt afkast, som virksomheden normalt forventes at kunne opnå ved investeringer med en lignende risiko
- 26) »regional lufthavn«: en lufthavn med en årlig passagertrafik på op til 3 mio.
- 27) »fjerntliggende regioner«: regioner i den yderste periferi, Malta, Cypern, Ceuta, Melilla, øer, som er en del af en medlemsstats område, og tyndt befolkede områder
- 28) »tyndt befolkede områder«: NUTS 2-regioner med under otte indbyggere pr. km² og NUTS 3-regioner med under 12,5 indbyggere pr. km² (baseret på data fra Eurostat om befolkningstæthed)
- 29) »projektets påbegyndelse«: enten påbegyndelsen af arbejdet på investeringsprojektet eller det første bindende tilsagn om køb af udstyr eller indgåelse af andre forpligtelser, som gør investeringen irreversibel, alt efter hvad der indtræffer først; dette omfatter ikke forberedende arbejde, som f.eks. indhentning af tilladelser og udførelse af indledende gennemførlighedsundersøgelser.

3. SPØRGSMÅLET, OM DER FORELIGGER STATSSTØTTE EFTER TRAKTATENS ARTIKEL 107, STK. 1

3.1. Begreberne virksomhed og økonomisk aktivitet

26. I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, finder statsstøttereglerne kun anvendelse, hvor den begunstigede er en »virksomhed«. Den Europæiske Unions Domstol har i sin faste retspraksis defineret virksomheder som enheder, der udøver økonomisk aktivitet, uanset deres retlige form, ejerskab eller finansieringsmåde⁽²²⁾. Enhver virksomhed, det består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et marked, udgør en økonomisk aktivitet⁽²³⁾. Den økonomiske karakter af en aktivitet afhænger som sådan ikke af, om aktiviteten giver overskud⁽²⁴⁾.

27. Det er nu klart, at luftfartsselskabernes levering af transportydelser til passagerer eller virksomheder udgør en økonomisk aktivitet. Retningslinjerne for luftfart fra 1994 afspejlede imidlertid stadig det synspunkt, at: »Opførelse eller udvidelse af infrastrukturprojekter (såsom lufthavne, motorveje, broer osv.) udgør en almen foranstaltning i økonomisk politik, der ikke kan kontrolleres af Kommissionen i medfør af traktatens statsstøtteregler«. EU-Domstolen afviste dette synspunkt i *Aéroports de Paris*-sagen⁽²⁵⁾ og fandt, at drift af en lufthavn bestående i levering af lufthavnsydelser til luftfartsselskaber og forskellige tjenesteydere også udgør en økonomisk aktivitet (»erhvervs-mæssig virksomhed«). I sin dom i *Leipzig-Halle-lufthavn*-sagen⁽²⁶⁾ præciserede Retten, at drift af en lufthavn er en økonomisk aktivitet (»økonomisk virksomhed«), og at bygning af lufthavnsinfrastrukturer indgår som en uadskillelig del heraf.

28. Hvad angår tidligere finansieringsforanstaltninger, gør den gradvise udvikling af markedskræfterne i lufthavnssektoren⁽²⁷⁾ det ikke muligt at fastsætte en præcis dato, fra hvilken driften af en lufthavn uden tvivl skulle have været betragtet som en økonomisk aktivitet. EU-domstolen har imidlertid anerkendt den udvikling, der er sket i lufthavnsaktivitetens karakter. I sagen om *Leipzig-Halle lufthavn* fastslog Retten, at man fra 2000 ikke længere kunne udelukke anvendelse af statsstøttereglerne på finansiering af lufthavnsinfrastruktur⁽²⁸⁾. Fra den dato, hvor der blev afsagt dom i *Aéroports de Paris*-sagen (12. december 2000), skal drift og opførelse af lufthavnsinfrastruktur derfor anses for at være omfattet af kontrollen med statsstøtte.

⁽²²⁾ Se meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4), afsnit 2.1, og dertil knyttet retspraksis, navnlig de forenede sager C-180/98 til C-184/98, Pavlov m.fl., Sml. 2000 I, s. 6451.

⁽²³⁾ Sag 118/85, Kommissionen mod Italien, Sml. 1987, s. 2599, præmis 7, sag C-35/96, Kommissionen mod Italien, Sml. 1998 I, s. 3851, præmis 36, og Pavlov m.fl., præmis 75.

⁽²⁴⁾ Forenede sager 209/78 til 215/78 og 218/78, Van Landewyck, Sml. 1980, s. 3125, præmis 88, sag C-244/94, FFSA m.fl., Sml. 1995 I, s. 4013, præmis 21, og sag C-49/07, MOTOE, Sml. 2008 I, s. 4863, præmis 27 og 28.

⁽²⁵⁾ Sag T-128/98, *Aéroports de Paris* mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 3929, stadfæstet ved dom i sag C-82/01 P, Sml. 2002 I, s. 9297, præmis 75-79.

⁽²⁶⁾ Forenede sager T-443/08 og T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig-Halle GmbH* mod Kommissionen (»dommen om Leipzig-Halle lufthavn«), Sml. 2011 II, s. 1311, navnlig præmis 93 og 94, stadfæstet ved dom i sag C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen og Flughafen Leipzig-Halle* mod Kommissionen, Sml. 2012, endnu ikke offentliggjort.

⁽²⁷⁾ Se punkt 3 og dommen om *Leipzig-Halle lufthavn*, præmis 105.

⁽²⁸⁾ Se dommen om *Leipzig-Halle lufthavn*, præmis 106.

29. Omvendt kunne de offentlige myndigheder på grund af den usikkerhed, der herskede forud for Aéroports de Paris-dommen, med rette antage, at finansiering af lufthavnsinfrastruktur ikke udgjorde statsstøtte, og at disse foranstaltninger følgelig ikke skulle anmeldes til Kommissionen. Kommissionen kan derfor ikke nu på grundlag af statsstøtteregelejerne anfægte finansieringsforanstaltninger, som er ydet⁽²⁹⁾ inden Aéroports de Paris-dommen⁽³⁰⁾.

30. Under alle omstændigheder udgjorde de foranstaltninger, der blev ydet, inden der var tale om nogen form for konkurrence i lufthavnssektoren, ikke statsstøtte, da de blev tildelt, men de kan betragtes som eksisterende støtte i henhold til artikel 1, litra b), nr. v), i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999⁽³¹⁾, hvis betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 1, er opfyldt.

31. De enheder eller grupper af enheder, der udøver den økonomiske aktivitet, der består i levering af lufthavnsydelse til luftfartsselskaber, dvs. betjening af luftfartøjer fra landing til afgang og af passagerer og fragt, således at luftfartsselskaberne kan levere luftfartsydelser⁽³²⁾, benævnes »lufthavne«⁽³³⁾. En lufthavn leverer en række ydelser (»lufthavnsydelser«) til luftfartsselskaber mod betaling (»lufthavnsafgifter«). Selv om det er forskelligt rundt om i EU, hvilket omfang de ydelser, der leveres af lufthavne, nøjagtigt har, og om betalingen herfor betegnes »gebyrer« eller »skatter«, udgør levering af lufthavnsydelser til luftfartsselskaber mod betaling af lufthavnsafgifter en økonomisk aktivitet i alle medlemsstater.

32. De retlige og lovgivningsmæssige rammer for de enkelte lufthavnes ejerforhold og drift varierer fra den ene lufthavn til den anden i EU. Navnlig forvaltes regionale lufthavne ofte i tæt samarbejde med de offentlige myndigheder. Domstolen har i den henseende fastslået, at flere enheder under visse omstændigheder kan anses for at udøve en økonomisk aktivitet sammen og derved udgøre én økonomisk enhed⁽³⁴⁾. Inden for luftfartsområdet finder Kommissionen, at betydelig involvering i en lufthavns forretningsstrategi, f.eks. gennem direkte indgåelse af aftaler med luftfartsselskaber eller fastsættelse af lufthavnsafgifter, kan udgøre et stærkt indicium for, at den pågældende enhed alene eller i fællesskab med andre udøver en økonomisk aktivitet i form af lufthavnsdrift⁽³⁵⁾.

33. Ud over lufthavnsydelser kan en lufthavn også levere andre erhvervs-mæssige tjenesteydelser til luftfartsselskaber eller andre lufthavnsbrugere, f.eks. accessoriske ydelser til passagerer, speditører eller andre leverandører af tjenesteydelser (eksempelvis udlejning af lokaler til forretninger eller restauranter, parkeringsvirksomheder osv.). Disse økonomiske aktiviteter vil under ét blive benævnt som »ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter«.

34. Ikke alle en lufthavns aktiviteter er dog nødvendigvis af økonomisk karakter⁽³⁶⁾. Eftersom afgørelsen af, om en enhed skal anses for en virksomhed, altid skal foretages i forhold til en bestemt aktivitet, er det nødvendigt at se på en lufthavns forskellige aktiviteter og fastslå, i hvilket omfang disse aktiviteter er af økonomisk karakter. Hvis en lufthavn udøver både økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter, skal den kun anses for en virksomhed i forhold til de økonomiske aktiviteter.

⁽²⁹⁾ Det relevante kriterium for den dato, på hvilken en eventuel støtteforanstaltning anses for at være ydet, er datoen for den retligt bindende handling, hvorved de offentlige myndigheder forpligter sig til at yde støttemodtageren den pågældende foranstaltning. Se sag T-358/94, Compagnie Nationale Air France mod Kommissionen, Sml. 1996 II, s. 2109, præmis 79, sag T-109/01, Fleuren Compost BV mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 127, præmis 74, og forenede sager T-362/05 og T-363/05, Nuova Agricast mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 297, præmis 80, og forenede sager T-427/04 og T-17/05, Frankrig og France Télécom mod Kommissionen, Sml. 2009 II, s. 4315, præmis 321.

⁽³⁰⁾ Afgørelse C 38/2008 af 3. oktober 2012 om München lufthavn, terminal 2 (EUT L 319 af 29.11.2013, s. 8), betragtning 74-81.

⁽³¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om den europæiske unions funktionsmåde (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

⁽³²⁾ Se direktiv 2009/12/EF, betragtning 1.

⁽³³⁾ Lufthavnen kan være, men er ikke nødvendigvis den samme enhed som lufthavnens ejer.

⁽³⁴⁾ Fælles udøvelse af en økonomisk aktivitet vurderes sædvanligvis ved, at man ser på, om der er funktionelle, økonomiske og organisatoriske forbindelser mellem enhederne. Se eksempelvis sag C-480/09 P, AceaElectrabel Produzione SpA mod Kommissionen, Sml. 2010 I, s. 13355, præmis 47-55, sag C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze mod Cassa di Risparmio di Firenze SpA m.fl., Sml. 2006 I, s. 289, præmis 112.

⁽³⁵⁾ Sag T-196/04, Ryanair Ltd mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 3643 (»Charleroi-dommen«), præmis 88.

⁽³⁶⁾ Dommen om Leipzig-Halle lufthavn, præmis 98.

35. Som Domstolen har fastslået, er aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed, ikke af økonomisk karakter, og de er sædvanligvis ikke omfattet af statsstøttereglernes anvendelsesområde⁽³⁷⁾. I en lufthavn anses aktiviteter som f.eks. flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikke-økonomisk karakter⁽³⁸⁾.

36. Offentlig finansiering af sådanne ikke-økonomiske aktiviteter udgør ikke statsstøtte, men bør være begrænset til kun at kompensere for de udgifter, som de giver anledning til, og må ikke anvendes til at finansiere andre aktiviteter⁽³⁹⁾. Eventuel overkompensering fra de offentlige myndigheders side af omkostninger i forbindelse med ikke-økonomiske aktiviteter kan udgøre statsstøtte. Hvis en lufthavn udøver ikke-økonomiske aktiviteter ved siden af sine økonomiske aktiviteter, kræves der endvidere, at omkostningerne regnskabsføres separat for at undgå overførsel af offentlige midler mellem de ikke-økonomiske og de økonomiske aktiviteter.

37. Offentlig finansiering af ikke-økonomiske aktiviteter må ikke føre til uretmæssig diskriminering mellem lufthavne. Det er fastslået igennem fast retspraksis, at der indrømmes en fordel, når offentlige myndigheder fritager virksomheder for omkostninger i tilknytning til deres økonomiske aktiviteter⁽⁴⁰⁾. Hvis det under en bestemt retsorden er normalt, at civile lufthavne skal afholde visse omkostninger, som nødvendigvis er forbundet med driften, mens andre civile lufthavne ikke skal, kan der være tale om, at sidstnævnte får indrømmet en fordel, uanset om disse omkostninger vedrører en aktivitet, der sædvanligvis anses for at være af ikke-økonomisk karakter.

3.2. Anvendelse af statsmidler og tilregning til staten

38. Overførsel af statsmidler kan ske i mange forskellige former, såsom direkte tilskud, skattelettelser⁽⁴¹⁾, lån på lempelige vilkår eller andre typer fordelagtige finansieringsbetingelser. Der vil også være tale om statsmidler, hvis staten indrømmer naturalydelse eller subsidier ydelse⁽⁴²⁾, f.eks. lufthavnsydelse. Statsmidler kan anvendes⁽⁴³⁾ på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Midler fra EU-fonde vil også udgøre statsmidler, hvis de tildeles på grundlag af medlemsstatens skøn⁽⁴⁴⁾.

39. Domstolen har også fastslået, at selv om staten er i stand til at kontrollere en offentlig virksomhed og udøve en dominerende indflydelse på dennes transaktioner, kan det ikke uden videre antages, at den faktisk udøver denne kontrol i et konkret tilfælde⁽⁴⁵⁾. Det skal derfor vurderes, om foranstaltninger, der er ydet af offentlige virksomheder, kan tilregnes staten. Domstolen har fastslået, at en foranstaltning, som er tildelt af en offentlig virksomhed, efter omstændighederne kan tilregnes staten på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet⁽⁴⁶⁾.

⁽³⁷⁾ Sag C-118/85, Kommissionen mod Italien, præmis 7 og 8, og sag C-30/87, Bodson mod Pompes funèbres des régions libérées, Sml. 1988 I, s. 2479, præmis 18.

⁽³⁸⁾ Se navnlig sag C-364/92, SAT/Eurocontrol, Sml. 1994 I, s. 43, præmis 30, og sag C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati mod Kommissionen, Sml. 2009 I, s. 2207, præmis 71.

⁽³⁹⁾ Sag C-343/95, Diego Cali & Figli mod Servizi Ecologici Porto di Genova, Sml. 1997 I, s. 1547. Kommissionens beslutning N 309/2002 af 19. marts 2003, sikkerhed i luften — kompensation for omkostninger som følge af attentaterne den 11. september 2001 (EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7). Kommissionens beslutning N 438/2002 af 16. oktober 2002, støtte til offentlige myndigheder i havnesektoren (EFT C 284 af 21.11.2002, s. 2).

⁽⁴⁰⁾ Se bl.a. sag C-172/03, Wolfgang Heiser mod Finanzamt Innsbruck, Sml. 2005 I, s. 1627, præmis 36, og den i dommen nævnte retspraksis.

⁽⁴¹⁾ Se beslutning N 324/2006 af 24. oktober 2006 – Frankrig, Støtte til Air Caraïbes chartering af et ATR 72-500 (EUT C 300 af 9.12.2006, s. 10).

⁽⁴²⁾ Se sag C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie mod GEMO SA, Sml. 2003 I, s. 13769, præmis 29.

⁽⁴³⁾ Midler fra en offentlig virksomhed udgør statsmidler som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, fordi de offentlige myndigheder kontrollerer disse midler. Se sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen, Sml. 2002 I, s. 4397 (»Stardust Marine-dommen«).

⁽⁴⁴⁾ Domstolen har bekræftet, at den omstændighed, at økonomiske midler hele tiden kan kontrolleres af det offentlige og således står til rådighed for de kompetente nationale myndigheder, er tilstrækkelig til at karakterisere dem som statsstøtte, se sag C-83/98 P, Frankrig mod Ladbroke Racing Ltd og Kommissionen, Sml. 2000 I, s. 3271, præmis 50.

⁽⁴⁵⁾ Se Stardust Marine-dommen, præmis 52.

⁽⁴⁶⁾ Se Stardust Marine-dommen, præmis 55 og 56.

40. En offentlig lufthavns midler udgør på det grundlag offentlige midler. Der kan derfor være tale om statsstøtte, når en offentlig lufthavn yder støtte til et luftfartsselskab, der benytter lufthavnen, hvis afgørelsen om at indrømme foranstaltningen kan tilregnes staten, og de andre betingelser i traktatens artikel 107, stk. 1, er opfyldt. Domstolen har også fastslået, at det for så vidt angår vurderingen af, om en foranstaltning skal anses for at være statsstøtte, er irrelevant, om foranstaltningen ydes direkte af staten eller af offentlige eller private organer, der er oprettet eller udepeget af denne til at forvalte foranstaltningen⁽⁴⁷⁾.

3.3. Fordrejning af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen

41. Ifølge Domstolens retspraksis fordrejer finansiel støtte konkurrencen, i det omfang hvor den styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder⁽⁴⁸⁾.

42. Generelt er det sådan, at når en fordel, der ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med på et bestemt EU-marked, må det antages, at samhandelen i EU påvirkes af denne fordel⁽⁴⁹⁾.

43. Konkurrencen mellem lufthavne kan vurderes på grundlag af luftfartsselskabernes udvælgelseskriterier og navnlig ved at sammenligne en række faktorer som f.eks. arten af de tilbudte lufthavnsydelser og af de berørte kunder, befolkning eller den økonomisk aktivitet, overbelastning, adgang over land samt størrelsen af afgifterne og de overordnede forretningsmæssige vilkår for benyttelse af lufthavnsinfrastruktur og -ydelser. Afgiftsniveaulet er en væsentligfaktor, fordi offentlig finansiering til en lufthavn vil kunne anvendes til at holde lufthavnsafgifterne på et kunstigt lavt niveau for at tiltrække luftfartsselskaber og følgelig kan fordreje konkurrencen i betydelig grad.

44. Kommissionen bemærker desuden, at lufthavne konkurrerer om forvaltning af lufthavnsinfrastrukturer, herunder i lokale og regionale lufthavne. Den offentlige finansiering af en lufthavn kan derfor fordreje konkurrencen på markeder for drift af lufthavnsinfrastrukturer. Endvidere kan offentlig finansiering af både lufthavne og luftfartsselskaber fordreje konkurrencen og få indflydelse på samhandelen på lufttransportmarkeder i hele EU. Sluttelig kan konkurrencen mellem transportformer også blive påvirket af offentlig finansiering af lufthavne eller luftfartsselskaber.

45. Domstolen fastslog i Altmark-dommen⁽⁵⁰⁾, at selv offentlig finansiering af en virksomhed, der kun yder lokale eller regionale transportydelser, kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, eftersom denne virksomheds levering af transportydelser derved kan bevares eller vokse, hvilket medfører, at mulighederne for, at virksomheder i andre medlemsstater kan levere deres transportydelser, formindskes. Den omstændighed, at det kun er et lille støttebeløb, eller at den virksomhed, der modtager offentlig støtte, er relativt lille, udelukker ikke i sig selv, at samhandelen mellem medlemsstaterne kan blive påvirket. Offentlig finansiering af lufthavne eller luftfartsselskaber, der opererer fra disse lufthavne, kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

3.4. Offentlig finansiering af lufthavne og anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip

46. I traktatens artikel 345 fastsættes det, at de ejendomsretlige ordninger i medlemsstaterne ikke berøres af traktaten. Det betyder, at medlemsstaterne kan eje og drive virksomheder og erhverve aktier eller andre andele i offentlige eller private virksomheder.

47. Derfor skelnes der i disse retningslinjer ikke mellem de forskellige typer støttemodtagere med hensyn til deres juridiske struktur eller deres tilhørsforhold til enten den offentlige eller den private sektor, og alle henvisninger til luftfartsselskaber og lufthavne eller de virksomheder, som driver dem, omfatter alle typer juridiske enheder.

48. For at afgøre, om en virksomhed har nydt godt af en økonomisk fordel, anlægges en vurdering på grundlag af det markedsøkonomiske investorprincip («det markedsøkonomiske princip»). Denne vurdering skal baseres på de tilgængelige oplysninger og den forventede udvikling på det tidspunkt, hvor den offentlige finansiering blev ydet, og den bør ikke baseres på en analyse, der tager udgangspunkt i en senere situation⁽⁵¹⁾.

⁽⁴⁷⁾ Sag 78/76, Steinike & Weinlig mod Tyskland, Sml. 1977 I, s. 595, præmis 21.

⁽⁴⁸⁾ Sag C-310/99, Italien mod Kommissionen, Sml. 2002 I, s. 2289, præmis 65.

⁽⁴⁹⁾ Sag C-280/00, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Altmarkdommen), Sml. 2003 I, s. 7747.

⁽⁵⁰⁾ Se Altmark-dommen, præmis 77-82.

⁽⁵¹⁾ Stardust Marine-dommen, præmis 71. Sag C-124/10 P, Kommissionen mod EDF, Sml. 2012, endnu ikke offentliggjort, præmis 84, 85 og 105.

49. Når en lufthavn modtager offentlig finansiering, vil Kommissionen derfor vurdere, om finansieringen udgør statsstøtte ved at se på, om en privat investor under tilsvarende omstændigheder under hensyn til udsigterne til et afkast, når der bortses fra ethvert socialt, regionalpolitisk eller sektorspecifikt hensyn⁽⁵²⁾, ville have ydet den samme finansiering. Offentlig finansiering, der ydes under omstændigheder svarende til normale markedsvilkår, betragtes ikke som statsstøtte⁽⁵³⁾.

50. Domstolen har også fastslået, at en offentlig investors handlemåde kan sammenlignes med en privat investors, der lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter⁽⁵⁴⁾ i hele investeringens løbetid. Disse betragtninger vedrører navnlig investeringer i infrastruktur, som ofte omfatter store beløb og først kan give et positivt afkast efter mange år. Enhver rentabilitetsvurdering af en lufthavn skal tage hensyn til lufthavnsindtægterne.

51. For så vidt angår offentlig finansiering af lufthavne, bør undersøgelsen af, om det markedsøkonomiske princip er overholdt, derfor baseres på velfunderede forudgående rentabilitetsudsigter for den enhed, der yder finansiering⁽⁵⁵⁾. Enhver trafikprognose, der anvendes til dette, skal være realistisk og underkastes en rimelig følsomhedsanalyse. Hvis der ikke foreligger en forretningsplan, kan det være et tegn på, at det markedsøkonomiske princip ikke er efterlevet⁽⁵⁶⁾. Er der ingen forretningsplan, kan medlemsstaterne fremlægge analyser eller interne dokumenter fra de offentlige myndigheder eller fra den pågældende lufthavn, som tydeligt viser, at en analyse, der blev foretaget før tildelingen af den offentlige finansiering, godtgør, at det markedsøkonomiske princip er efterlevet.

52. Lufthavne kan spille en vigtig rolle med hensyn til at fremme den lokale udvikling eller forbedre adgangen til et område. Der må imidlertid ikke tages regionale eller politiske hensyn ved vurdering af, om det markedsøkonomiske princip er efterlevet⁽⁵⁷⁾. Under visse omstændigheder kan disse hensyn imidlertid tages i betragtning ved vurdering af støttens forenelighed.

3.5. Finansielle forhold mellem lufthavne og luftfartsselskaber

53. Når en lufthavn har offentlige midler til sin rådighed, kan det som udgangspunkt udelukkes, at der ydes støtte til et luftfartsselskab, der benytter lufthavnen, hvis forholdet mellem lufthavnen og dette luftfartsselskab er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip. Dette er sædvanligvis tilfældet, hvis

- a) den pris, der opkræves for lufthavnsydelserne, svarer til markedsprisen (se afsnit 3.5.1.), eller
- b) det kan dokumenteres med en forhåndsanalyse, at aftalen mellem lufthavnen og luftfartsselskabet vil give lufthavnen et positivt, gradvist stigende dækningsbidrag (se afsnit 3.5.2).

3.5.1. Sammenligning med markedsprisen

54. For at vurdere, om der foreligger støtte til luftfartsselskaber, kan man f.eks. se på, om den pris, der er fastsat af en lufthavn for et bestemt luftfartsselskab, svarer til markedsprisen. Man kan fastsætte et passende benchmark på grundlag af de tilgængelige og relevante markedspriser under hensyntagen til de faktorer, der er anført i punkt 60.

55. For at kunne fastsætte et benchmark kræves det, at der kan udvælges et tilstrækkeligt antal sammenlignelige lufthavne, der leverer sammenlignelige ydelser på normale markedsvilkår.

56. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at langt de fleste EU-lufthavne på nuværende tidspunkt modtager offentlig finansiering til dækning af investerings- og driftsomkostninger. De fleste af disse lufthavne kan kun blive på markedet med offentlig støtte.

⁽⁵²⁾ Forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech-Stahlwerke mod Kommissionen, Sml. 1999 II, s. 17, præmis 120. Se også sag C-40/85, Belgien mod Kommissionen, Sml. 1986, s. 2321, præmis 13.

⁽⁵³⁾ Stardust Marine-dommen, præmis 69. Se også sag C-303/88, Italien mod Kommissionen, Sml. 1991 I, s. 1433, præmis 20.

⁽⁵⁴⁾ Sag C-305/89, Italien mod Kommissionen (»Alfa Romeo-dommen«), Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 20. Sag T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mod Kommissionen, Sml. 2003 II, s. 435, præmis 250-270.

⁽⁵⁵⁾ Se Kommissionens afgørelse i sag C 25/2007 – Finland – Tampere-Pirkkala lufthavn og Ryanair (EUT L 309 af 19.11.2013, s. 27).

⁽⁵⁶⁾ Sag C-124/10, Kommissionen mod EDF, endnu ikke offentliggjort, præmis 84, 85 og 105.

⁽⁵⁷⁾ Forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech-Stahlwerke mod Kommissionen, Sml. 1999 II, s. 17, præmis 120. Se også sag C-40/85, Belgien mod Kommissionen, Sml. 1986, s. 2321, præmis 13.

57. De offentlige myndigheder har traditionelt anset de offentligt ejede lufthavne for infrastrukturer til fremme af den lokale udvikling og ikke betragtet dem som virksomheder, der opererer på markedsvilkår. Priserne i disse lufthavne er derfor generelt ikke blevet fastsat ud fra markedshensyn og særligt ikke ud fra velfunderede forudgående rentabilitetsudsigter, men snarere på grundlag af samfundsmæssige eller regionale hensyn.

58. Selv om nogle lufthavne er privatejede eller drives uden skelen til samfundsmæssige eller regionale hensyn, kan de priser, der kræves i disse lufthavne, være stærkt påvirkede af de priser, der kræves af hovedparten af de lufthavne, som modtager offentlig støtte, eftersom luftfartsselskaberne tager udgangspunkt i sidstnævnte priser under deres forhandlinger med de lufthavne, der er privat ejede eller drevne.

59. Under disse omstændigheder finder Kommissionen det tvivlsomt, om der på indeværende tidspunkt kan defineres et passende benchmark til fastsættelse af en korrekt markedspris for ydelser, der leveres af lufthavne. Denne situation kan ændre sig eller udvikle sig i fremtiden, navnlig når statsstøttere reglerne fuldt ud finder anvendelse på offentlig finansiering af lufthavne.

60. Under alle omstændigheder finder Kommissionen, at en fastsættelse af benchmark bør være baseret på en sammenligning af lufthavnsafgifter, efter fradrag af enhver fordel, som er indrømmet luftfartsselskabet (som f.eks. markedsføringsstøtte, prisnedslag eller eventuelle andre incitament) i et tilstrækkeligt antal passende »sammenligningslufthavne«, hvis administration handler som markedsøkonomiske aktører. Hertil bør især anvendes følgende indikatorer:

- a) trafikens omfang
- b) trafiktype (forretningsrejser, fritidsrejser eller udgående trafik), fragtens relative omfang og den relative andel af lufthavnens indtægter, der stammer fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter
- c) de ydede lufthavnsydelsers type og niveau
- d) lufthavnens placering i forhold til en storby
- e) antallet af indbyggere i lufthavnens opland
- f) velstandsniveauet i det omgivende område (BNP pr. indbygger)
- g) andre geografiske områder, som passagerer kunne tiltrækkes fra.

3.5.2. Forudgående rentabilitetsanalyse

61. På nuværende tidspunkt finder Kommissionen, at en forhåndsanalyse af den gradvist stigende rentabilitet er det mest relevante kriterium til vurdering af aftaler, som lufthavne har indgået med de enkelte luftfartsselskaber.

62. I den forbindelse vurderer Kommissionen, at prisdifferentiering er standardforretningspraksis i det omfang, den er i overensstemmelse med al relevant konkurrence- og sektorlovgivning⁽⁵⁸⁾. Sådanne differentierede prispolitikker bør imidlertid være forretningsmæssigt begrundede for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip⁽⁵⁹⁾.

63. Kommissionen er af den opfattelse, at aftaler indgået mellem luftfartsselskaber og en lufthavn kan anses for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, hvis de ud fra en forhåndsbeurte bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet. Lufthavnen skal godtgøre, at den, når den indgår en aftale med et luftfartsselskab, er i stand til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen, i aftalens løbetid og få et rimeligt afkast⁽⁶⁰⁾ på grundlag af velfunderede udsigter på mellemlangt sigt⁽⁶¹⁾, når aftalen udformes.

⁽⁵⁸⁾ De relevante bestemmelser omfatter traktatens artikel 101 og 102 og direktiv 2009/12/EF.

⁽⁵⁹⁾ Se Kommissionens afgørelse i sag C 12/2008 – Slovakiet – Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (EUT L 27 af 1.2.2011, s. 24) og Kommissionens afgørelse i sag C 25/2007 – Finland – Tampere-Pirkkala lufthavn og Ryanair (EUT L 309 af 19.11.2013, s. 27).

⁽⁶⁰⁾ Et rimeligt afkast er en »normal« forrentning af kapitalen, dvs. den forrentning, som en virksomhed typisk ville kræve for en investering med en lignende risiko. Forrentningen måles som et internt afkast af de forventede pengestrømme, som aftalen med luftfartsselskabet genererer.

⁽⁶¹⁾ Dette udelukker ikke forventninger om, at fremtidige økonomiske gevinster i løbet af aftalens løbetid vil udligne de tab, der er i begyndelsen.

64. For at vurdere, om en aftale indgået af en lufthavn med et luftfartsselskab er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, skal forventede ikke-luftfartsrelaterede indtægter, som hidrører fra luftfartsselskabets aktiviteter, medregnes sammen med lufthavnsafgifter fradraget eventuelle prisnedslag, markedsføringsstøtte og incitamentsordninger⁽⁶²⁾. Endvidere skal alle forventede meromkostninger, som lufthavnen afholder i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter i lufthavnen, også medregnes⁽⁶³⁾. Disse meromkostninger kan omfatte alle typer af udgifter eller investeringer, som f.eks. yderligere personale, udstyr eller investeringsomkostninger, som skyldes luftfartsselskabets tilstedeværelse i lufthavnen. Hvis lufthavnen f.eks. har behov for at udvide eller bygge en ny terminal eller andre faciliteter primært for at kunne opfylde et bestemt luftfartsselskabs behov, skal omkostningerne herved medtages i beregningen af meromkostningerne. Derimod skal de omkostninger, som lufthavnen ville være nødt til at afholde under alle omstændigheder uafhængigt af aftalen med luftfartsselskabet, ikke tages i betragtning ved vurderingen af, om det markedsøkonomiske princip er overholdt.

65. Når en lufthavnsoperatør har modtaget forenelig støtte, videregives den deraf følgende fordel ikke til et bestemt luftfartsselskab⁽⁶⁴⁾, hvis følgende betingelser er opfyldt: alle luftfartsselskaber skal have adgang til infrastrukturen⁽⁶⁵⁾ (herunder infrastruktur, som det er mere sandsynligt, at bestemte kategorier af selskaber vil bruge, som f.eks. lavpris- eller charterselskaber), og infrastrukturen er ikke forbeholdt et bestemt luftfartsselskab; luftfartsselskabet skal betale tariffer, der mindst dækker de meromkostninger, som er beskrevet i punkt 64. Endvidere finder Kommissionen, at selv hvis der var tale om statsstøtte til luftfartsselskaberne, ville den, hvis disse betingelser er opfyldt, under alle omstændigheder være forenelig med det indre marked af de samme grunde som dem, der gjorde, at støtten til lufthavnen var forenelig med det indre marked. Når en lufthavnsoperatør har modtaget uforenelig investeringsstøtte, anses den deraf følgende fordel ikke for at videregives til et bestemt luftfartsselskab, hvis følgende betingelser er opfyldt: alle luftfartsselskaber skal have adgang til infrastrukturen, og infrastrukturen må ikke være forbeholdt et bestemt luftfartsselskab; luftfartsselskabet skal betale tariffer, der mindst dækker de meromkostninger, som er beskrevet i punkt 64. Kommissionen finder, at når disse betingelser er opfyldt, kan det ikke udelukkes, at der er tildelt fordele til luftfartsindustrien eller andre brugere, men det bør ikke føre til tilbagesøgning fra bestemte luftfartsselskaber eller andre brugere.

66. Når den vurderer aftaler mellem lufthavne og luftfartsselskaber, vil Kommissionen også tage hensyn til i hvilket omfang de aftaler, som vurderes, kan anses for at være en del af gennemførelsen af lufthavnens overordnede strategi, som forventes at gøre den rentabel i hvert fald på lang sigt.

4. OFFENTLIG FINANSIERING AF TJENESTEYDELSER AF ALMINDELIG ØKONOMISK INTERESSE

67. I visse tilfælde kan de offentlige myndigheder betragte visse økonomiske aktiviteter, som udføres af lufthavne og luftfartsselskaber, som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i betydningen i traktatens artikel 106, stk. 2, og Altmark-dommen⁽⁶⁶⁾ og yde kompensation for levering af denne type tjenesteydelser.

⁽⁶²⁾ Enhver offentlig støtte, f.eks. i form af markedsføringsaftaler indgået direkte mellem de offentlige myndigheder og luftfartsselskabet, der har til formål at udligne en del af de sædvanlige omkostninger, som lufthavnen har i forbindelse med aftalen mellem lufthavnen og luftfartsselskabet, skal ligeledes medregnes. Det gælder, uanset om støtten ydes direkte til det pågældende luftfartsselskab eller kanaliseres gennem en lufthavn eller en anden enhed.

⁽⁶³⁾ Charleroi-dommen, præmis 59.

⁽⁶⁴⁾ Det, der anføres i dette afsnit om luftfartsselskaber, finder tilsvarende anvendelse på andre lufthavnsbrugere.

⁽⁶⁵⁾ Se især forenede sager T-443/08 og T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG og Flughafen Leipzig-Halle GmbH mod Kommissionen, Sml. 2011 II, s. 1311, præmis 109.

⁽⁶⁶⁾ Se Altmark-dommen, præmis 86-93. Offentlig finansiering af leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse medfører ikke en selektiv fordel som omhandlet i traktatens artikel 107, stk. 1, hvis følgende fire betingelser er opfyldt: a) modtageren af den statslige finansieringsmekanisme til levering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse skal formelt have overdraget opgaven at levere og udføre en sådan tjenesteydelse, og modtagerens forpligtelser i den forbindelse skal være klart defineret, b) parametrene for kompensationsberegning skal forudgående være fastlagt på objektiv og gennemsigtig vis, c) kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for at dække alle eller en del af de omkostninger, modtageren har afholdt i forbindelse med udførelsen af tjenesteydelsen, idet der skal tages hensyn til relevante indtægter og en rimelig fortjeneste ved at opfylde forpligtelserne, og d) niveauet af den tildelte kompensation skal, når modtageren ikke er valgt efter en procedure for offentligt udbud, som gør det muligt at levere tjenesteydelsen billigst muligt for samfundet, fastsættes på grundlag af en analyse af, hvilke omkostninger en typisk veldrevet virksomhed ville have afholdt til opfyldelsen af disse forpligtelser under hensyn til relevante indtægter og en rimelig fortjeneste.

68. I disse tilfælde indeholder meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse⁽⁶⁷⁾ og Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012⁽⁶⁸⁾ retningslinjer om betingelserne for, hvornår offentlig finansiering af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. Støtte i form af kompensation for offentlig tjeneste skal vurderes efter Kommissionens afgørelse 2012/21/EU⁽⁶⁹⁾ og rammebestemmelserne om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse⁽⁷⁰⁾. Sammen udgør de fire dokumenter »pakken om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«, som også finder anvendelse på kompensation til lufthavne og luftfartsselskaber. Det følgende illustrerer anvendelsen af nogle af de principper, der er fastlagt i pakken om tjenester af almindelig økonomisk interesse i lyset af visse sektorspecifikke forhold.

4.1. Afgrænsning af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse inden for lufthavns- og luftfartssektoren

69. Den første betingelse i Altmark-dommen er, at de opgaver, som udgør tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, er klart defineret. Dette krav falder sammen med kravet, der stilles efter traktatens artikel 106, stk. 2⁽⁷¹⁾. Ifølge retspraksis⁽⁷²⁾ skal virksomheder, som er blevet betroet udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, have fået denne opgave overdraget af en offentlig myndighed ved en retsakt. Kommissionen har også præciseret⁽⁷³⁾, at en aktivitet skal have særlige karakteristika sammenlignet med almindelige økonomiske aktiviteter for at blive anset for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og at det formål af almindelig interesse, som de offentlige myndigheder søger at opfylde, ikke alene må være at fremme visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner, jf. traktatens artikel 107, stk. 3, litra c)⁽⁷⁴⁾.

70. I forbindelse med luftfartsydelse kan der kun pålægges forpligtelser til offentlig tjeneste efter forordning (EF) nr. 1008/2008⁽⁷⁵⁾. Særligt kan sådanne forpligtelser kun pålægges med hensyn til en bestemt rute eller et bestemt rutenet⁽⁷⁶⁾ og ikke med hensyn til en generisk rute, som har udgangspunkt i en bestemt lufthavn, by eller region. Endvidere kan forpligtelser til offentlig tjeneste kun pålægges en rute, der skal opfylde et transportbehov, som ikke kan dækkes tilstrækkeligt af en eksisterende luftrute eller af et andet transportmiddel⁽⁷⁷⁾.

71. Det skal i denne forbindelse understreges, at selv når de materielle og proceduremæssige krav i forordning (EF) nr. 1008/2008 er overholdt, skal medlemsstaterne vurdere foreneligheden med traktatens artikel 107, stk. 1.

72. For så vidt angår lufthavne, finder Kommissionen, at den overordnede drift af en lufthavn i velbegrundede tilfælde kan anses for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Kommissionen finder i lyset af de principper, der er fastlagt i punkt 69, at det kun kan være tilfældet, hvis en del af det område, som lufthavnen kan betjene, uden lufthavnen ville være isoleret fra resten af Unionen i en sådan grad, at det ville påvirke den pågældende dels sociale og økonomiske udvikling negativt. En sådan vurdering bør tage behørigt hensyn til andre transportmidler, navnlig højhastighedstog og færgeforbindelser. I disse tilfælde kan de offentlige myndigheder pålægge en lufthavn en forpligtelse til offentlig tjeneste for at sikre, at lufthavnen forbliver åben for kommerciel trafik. Kommissionen bemærker, at visse lufthavne spiller en vigtig rolle, når der skal skabes regionale forbindelser for isolerede, fjerntliggende og perifere områder i Unionen. Denne situation kan især opstå i forbindelse med de regioner i den yderste periferi samt øer og andre områder i Unionen. I disse lufthavne kan det efter en konkret vurdering og under hensyn til de særlige forhold ved den enkelte lufthavn og den region, den betjener, være berettiget at definere forpligtelser til at yde tjenester af almindelig økonomisk interesse.

⁽⁶⁷⁾ Se fodnote 22.

⁽⁶⁸⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 360/2012 af 25. april 2012 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 114 af 26.4.2012, s. 8).

⁽⁶⁹⁾ Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

⁽⁷⁰⁾ Kommissionens meddelelse om Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011) (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15).

⁽⁷¹⁾ Sag T-289/03, British United Provident Association Ltd (BUPA) mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 81, præmis 171 og 224.

⁽⁷²⁾ Se forenede sager T-204/97 og T-270/97, EPAC — Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 2267, præmis 126, og sag T-17/02, Fred Olsen SA mod Kommissionen, Sml. 2005 II, s. 2031, præmis 186 og 188-189.

⁽⁷³⁾ Se meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, punkt 45.

⁽⁷⁴⁾ Se beslutning N 381/04 - Frankrig, Projekt vedrørende højhastigheds-telekommunikationsnet i Pyrénées-Atlantiques (DORSAL), (EUT C 162 af 2.7.2005, s. 5).

⁽⁷⁵⁾ Artikel 16, 17 og 18.

⁽⁷⁶⁾ Både oprindelses- og destinationslufthavnene skal være klart defineret, se artikel 16, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Kommissionen finder, at det især vil være svært at påvise berettigelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste på en rute til en bestemt lufthavn, hvis der allerede findes forbindelser, der er tilsvarende med hensyn til transporttid, frekvens og ydelsesniveau og -kvalitet, til en anden lufthavn, der betjener samme opland.

73. I lyset af de særlige krav til forpligtelser til offentlig tjeneste inden for luftfartsydelse⁽⁷⁸⁾ og i betragtning af den fuldstændige liberalisering af lufttransportmarkederne finder Kommissionen, at de forpligtelser til offentlig tjeneste, som pålægges lufthavne, ikke bør omfatte udvikling af kommercielle luftfartsydelse.

4.2. Forenelighed af statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste

74. Hvis en af de kumulative betingelser i Altmark-dommen ikke er opfyldt, giver kompensation for offentlig tjeneste modtageren en økonomisk fordel, og dette kan udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. Denne statsstøtte vil kunne anses for at være forenelig med det indre marked, hvis alle de betingelser for forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 106, stk. 2, , som er udviklet i forbindelse med anvendelse af den bestemmelse er opfyldt.

75. Statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste er fritaget fra anmeldelseskravet i traktatens artikel 108, stk. 3, hvis kravene i afgørelse 2012/21/EU er opfyldt. Anvendelsesområdet for afgørelse 2012/21/EU omfatter kompensation for offentlig tjeneste, som ydes til:

- a) lufthavne, hvis gennemsnitlige årlige trafik ikke overstiger 200 000 passagerer⁽⁷⁹⁾ i løbet af den periode, hvor der er overdraget tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, samt
- b) luftfartsselskaber, som beflyver lufruter til øer, hvor den gennemsnitlige årlige trafik ikke overstiger 300 000 passagerer⁽⁸⁰⁾.

76. Statsstøtte, som ikke er omfattet af afgørelse 2012/21/EU, kan erklæres forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 106, stk. 2, hvis betingelserne i rammebestemmelserne om tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse er opfyldt. Det skal imidlertid bemærkes, at både ved en vurdering efter afgørelse 2012/21/EU og efter rammebestemmelserne om tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse gælder betragtningerne i punkt 69-73 vedrørende definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, som pålægges lufthavne eller luftfartsselskaber.

5. STØTTENS FORENELIGHED EFTER TRAKTATENS ARTIKEL 107, STK. 3, LITRA C)

77. Hvis offentlig finansiering af lufthavne og/eller luftfartsselskaber udgør statsstøtte, kan denne støtte anses for forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), såfremt den opfylder forenelighedsbetingelserne for lufthavne i afsnit 5.1 i disse retningslinjer og for luftfartsselskaber i afsnit 5.2. Statsstøtte til luftfartsselskaber, som gradvist formindsker lufthavnens rentabilitet (se punkt 63 og 64 i disse retningslinjer), betragtes som uforenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, medmindre forenelighedsbetingelserne for startstøtte i afsnit 5.2 af disse retningslinjer er opfyldt.

78. For at vurdere, om en statsstøtteforanstaltning kan anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), analyserer Kommissionen almindeligvis, om støtteforanstaltningen er indrettet sådan, at det sikres, at den positive virkning med henblik på at nå et mål af fælles interesse overstiger eventuelle negative påvirkninger af samhandelen og konkurrencevilkårene.

79. I meddelelsen om modernisering af EU's statsstøttepolitik udtrykte Kommissionen ønske om, at der blev opstillet og fastlagt fælles principper for Kommissionens vurdering af alle støtteforanstaltningers forenelighed. En støtteforanstaltning vil blive anset for at være forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, hvis den opfylder følgende kumulative krav:

- a) bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse: en statsstøtteforanstaltning skal have et mål af fælles interesse, jf. traktatens artikel 107, stk. 3
- b) behov for statslig indgriben: En statsstøtteforanstaltning skal målrettes de situationer, hvor støtten kan føre til en væsentlig forbedring, som markedsmekanismen ikke i sig selv kan frembringe, f.eks. afhjælpning af et markedssvigt eller et retfærdigheds- eller samhørighedsproblem
- c) støtteforanstaltningens egnethed: Støtteforanstaltningen skal være et egnet politikinstrument til at opnå målet af fælles interesse

⁽⁷⁸⁾ Se punkt 70 og forordning (EF) nr. 1008/2008, betragtning 12 og artikel 16-18.

⁽⁷⁹⁾ Grænsen er baseret på tælling af enkeltrejser, dvs. at en passager, der rejser ud fra lufthavnen og tilbage igen, vil blive talt to gange. Hvis en lufthavn er en del af en lufthavnskoncern, skal passagertallet beregnes på grundlag af hver enkelt lufthavn.

⁽⁸⁰⁾ Grænsen er baseret på tælling af enkeltrejser, dvs. at en passager, der flyver til øen og tilbage igen, vil blive talt to gange. Den gælder for individuelle ruter mellem en lufthavn på øen og en lufthavn på fastlandet.

- d) virkning som incitament: Støtten skal ændre de pågældende virksomheders adfærd på en sådan måde, at de iværksætter yderligere aktiviteter, som de ikke ville have iværksat uden støtten, eller de ville have iværksat dem i mere begrænset omfang, på en anden måde eller et andet sted
- e) støttens proportionalitet (begrænsning af støtten til det nødvendige minimum): Støttebeløbet skal være begrænset til det minimum, som er nødvendigt for, at en yderligere investering eller aktivitet gennemføres inden for det pågældende område
- f) uforhindring af unødvendige negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne: Støttens negative virkninger skal være tilstrækkeligt begrænsede, så støtteforanstaltningens samlede resultat er positivt
- g) støttens gennemsigtighed: Medlemsstaterne, Kommissionen, de økonomiske aktører og den berørte offentlighed skal have nem adgang til alle relevante retsakter og til relevante oplysninger om den støtte, som gives i medfør af disse, jf. afsnit 8.2.

80. For så vidt angår statsstøtte i luftfartssektoren, finder Kommissionen, at disse fælles principper er overholdt, når den statsstøtte, der ydes til lufthavne og luftfartsselskaber, opfylder alle betingelserne i henholdsvis afsnit 5.1 og 5.2. Hvis disse betingelser er overholdt, indebærer det derfor, at støtten er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

81. Hvis en uadskillelig del af statsstøtteforanstaltning og de vilkår, der er knyttet til den (herunder finansieringsmåden, hvis den udgør en integreret del af statsstøtteforanstaltningen), vil medføre en overtrædelse af EU-retten, kan støtten imidlertid ikke erklæres forenelig med det indre marked⁽⁸¹⁾.

82. Ved vurdering af enhver statsstøttes forenelighed med det indre marked vil Kommissionen desuden tage hensyn til enhver sag, der er rejst i forbindelse med en overtrædelse af traktatens artikel 101 eller 102, og som måtte berøre støttemodtageren og være relevant for Kommissionens vurdering efter traktatens artikel 107, stk. 3⁽⁸²⁾.

5.1. Støtte til lufthavne

5.1.1. Investeringsstøtte til lufthavne

83. Investeringsstøtte, der ydes til lufthavne i form af individuel støtte eller efter en støtteordning, anses for at være forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), når den opfylder alle betingelserne i punkt 79 som nærmere anført i punkt 84-108.

a) Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse:

84. Investeringsstøtte til lufthavne anses for at bidrage til opnåelsen af et mål af fælles interesse, hvis den

a) øger unionsborgernes mobilitet og forbindelserne til og fra regionerne ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for Unionen

b) modvirker trafiktætheden i EU's store hovedlufthavne eller

c) fremmer regional udvikling.

85. Duplikering af urentable lufthavne i samme område eller oprettelse af yderligere ubrugt kapacitet bidrager imidlertid ikke til et mål af fælles interesse. Hvis et investeringsprojekt primært har til formål at skabe ny lufthavnskapacitet, skal den nye infrastruktur på mellemlangt sigt opfylde den forventede efterspørgsel fra luftfartsselskaberne, passagerer og speditører i lufthavnens opland. Enhver investering, som ikke har tilfredsstillende perspektiver for udnyttelse på mellemlangt sigt, eller som forringer perspektiverne for udnyttelse af eksisterende infrastruktur i oplandet, kan ikke anses for at forfølge et mål af fælles interesse.

⁽⁸¹⁾ Se f.eks. sag C-156/98, Tyskland mod Kommissionen, Sml. 2000 I, s. 6857, præmis 78, og sag C-333/07, Régie Networks mod Rhone Alpes Bourgogne, Sml. 2008 I, s. 10807, præmis 94-116.

⁽⁸²⁾ Sag C-225/91, Matra mod Kommissionen, Sml. 1993 I, s. 3203, præmis 42.

86. Kommissionen vil derfor stille sig tvivlende over for perspektiverne for udnyttelse af en lufthavnsinfrastruktur på mellemlang sigt i en lufthavn, der ligger inden for en eksisterende lufthavns opland, hvis den eksisterende lufthavns kapacitet ikke er fuldt eller næsten fuldt udnyttet. Perspektiverne for udnyttelse på mellemlang sigt skal dokumenteres med pålidelige passager- og fragtprognoser i en på forhånd udarbejdet forretningsplan og identificere investeringens sandsynlige virkninger for brugen af eksisterende infrastruktur, såsom en anden lufthavn eller andre transportmidler, navnlig højhastighedstogforbindelser.

b) Behov for statslig indgriben:

87. For at kunne vurdere, om statsstøtten er effektiv med hensyn til at virkeliggøre målet af fælles interesse, er det nødvendigt identificere det problem, der søges løst. Statsstøtte bør kun ydes i de situationer, hvor denne støtte kan føre til en væsentlig forbedring, som markedet ikke selv kan levere.

88. Vilkårene for små lufthavne, der skal udvikle deres tjenesteydelser og tiltrække private investorer til investeringer i infrastruktur, er ofte mindre gunstige end vilkårene for store lufthavne i Unionen. Derfor kan små lufthavne under de nuværende markedsvilkår have problemer med at få finansieret deres investeringer uden offentlige midler.

89. Behovet for offentlig finansiering til investeringer i infrastruktur vil på grund af de høje faste omkostninger⁽⁸³⁾ variere efter lufthavnens størrelse, og det vil normalt være større for små lufthavne. Under de nuværende markedsvilkår finder Kommissionen, at der kan opstilles følgende kategorier af lufthavne⁽⁸⁴⁾ med hver deres finansielle levedygtighed:

- a) lufthavne med op til 200 000 passagerer om året er måske ikke i stand til i vidt omfang selv at dække deres kapitalomkostninger
- b) lufthavne med mellem 200 000 og 1 mio. passagerer om året er som regel ikke i stand til i vidt omfang selv at dække deres kapitalomkostninger
- c) lufthavne med mellem 1 og 3 mio. passagerer om året bør generelt være i stand til selv at dække deres kapitalomkostninger i større omfang
- d) lufthavne med mellem 3 og 5 mio. passagerer om året bør i princippet være i stand til i vidt omfang selv at dække alle deres omkostninger (herunder drifts- og kapitalomkostninger), men under visse konkrete omstændigheder kan der være behov for offentlig støtte til at finansiere nogle af deres kapitalomkostninger
- e) lufthavne med over 5 mio. passagerer om året er som regel rentable og i stand til at dække alle deres omkostninger undtagen under helt ekstraordinære omstændigheder.

c) Statsstøttens egnethed som politikinstrument:

90. Medlemsstaterne skal dokumentere, at støtteforanstaltningen er et egnet politikinstrument til at opnå det ønskede mål eller til at løse de problemer, som støtten søger at afhjælpe. En støtteforanstaltning vil ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked, hvis andre, mindre fordrejende, politik- eller støtteinstrumenter gør det muligt at nå samme mål.

91. Medlemsstaterne kan træffe forskellige valg i forbindelse med brugen af forskellige politikinstrumenter og støtteformer. Generelt anses den pågældende foranstaltning for at være et egnet instrument, hvis medlemsstaten har overvejet andre politikmuligheder, og brugen af et selektivt instrument som statsstøtte i form af direkte tilskud er blevet sammenlignet med mindre fordrejende former for støtte (f.eks. lån, garantier og forskud, der skal tilbagebetales).

92. Medlemsstaterne opfordres til i videst muligt omfang at udarbejde nationale ordninger, der afspejler hovedprincipperne i den offentlige finansiering, og til at angive de mest relevante karakteristika ved den planlagte offentlige finansiering af lufthavne. Rammeordninger sikrer sammenhæng i anvendelsen af offentlige midler, reducerer den administrative byrde for små støttetildelende myndigheder og fremskynder gennemførelsen af individuelle støtteforanstaltninger. Endvidere opfordres medlemsstaterne til at opstille klare retningslinjer for, hvordan gennemførelsen af statsstøttefinansiering skal finde sted for regionale lufthavne.

⁽⁸³⁾ Mellem 70 % og 90 % af lufthavnens omkostninger er faste omkostninger.

⁽⁸⁴⁾ Lufthavnskategorierne er i disse retningslinjer baseret på tilgængelige branchedata.

d) Støttens virkning som incitament:

93. Et individuelt investeringsprojekt må ikke påbegyndes, før der er indsendt en ansøgning til den støttetildende myndighed. Hvis projektet påbegyndes, før ansøgningen er indsendt til den støttetildende myndighed, vil enhver støtte ydet til det pågældende projekt ikke blive anset for at være forenelig med det indre marked.

94. Et investeringsprojekt i en lufthavn kan være økonomisk attraktivt i sig selv. Det skal derfor kontrolleres, at investeringen ikke ville være blevet foretaget – eller ikke ville være blevet foretaget i samme omfang – uden statsstøtte. Hvis dette bekræftes, vil Kommissionen finde Kommissionen, at støtteforanstaltningen virker som et incitament.

95. Støttens virkning som incitament kan påvises ved en kontrafaktisk analyse, hvor det sammenlignes, i hvilket omfang den tilstræbte aktivitet ville finde sted med og uden støtte.

96. Hvis der ikke foreligger nogen kontrafaktisk situation, er der en formodning for, at støtten virker som incitament, hvis der er et behov for finansiering af kapitalomkostninger, dvs. når det på grundlag af en på forhånd udarbejdet forretningsplan kan påvises, at der er difference mellem nettonutidsværdien af de positive og de negative pengestrømme (inklusive omkostninger til investering i anlægsaktiver) i løbet af investeringens levetid⁽⁸⁵⁾.

e) Støttens proportionalitet (begrænsning af støtten til et minimum)

97. Det maksimalt tilladte statsstøttebeløb udtrykkes som en procentdel (%) af de støtteberettigede omkostninger (den maksimale støtteintensitet). De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne ved investeringer i lufthavnsinfrastruktur, herunder planlægningsomkostninger, infrastruktur til groundhandling (som f.eks. bagagebånd osv.) og lufthavnsudstyr. Investeringsomkostninger, som er forbundet med ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter (navnlig parkering, hoteller, restauranter og kontorer), er ikke støtteberettigede⁽⁸⁶⁾.

98. Investeringsomkostninger, som vedrører levering af groundhandling-ydelser (som f.eks. busser, køretøjer osv.), der foretages af lufthavnen selv, er ikke støtteberettigede, i det omfang de ikke udgør en del af groundhandling-infrastrukturen⁽⁸⁷⁾.

99. For at være proportionel skal investeringsstøtte til lufthavne være begrænset til ekstraomkostningerne (fratrasket ekstraintægterne) ved at gennemføre de støttemodtagende projekter/aktiviteter snarere end alternative projekter/aktiviteter, som støttemodtageren ville have gennemført i en kontrafaktisk situation, dvs. hvis der ikke blev ydet støtte. Hvis der ikke foreligger nogen kendt kontrafaktisk situation, må støttebeløbet for at være proportionelt ikke overstige behovet for finansiering af kapitalomkostninger i forbindelse med investeringsprojektet, som beregnes på grundlag af en på forhånd udarbejdet forretningsplan som nettonutidsværdien af difference mellem de positive og de negative pengestrømme (inklusive investeringsomkostninger) over investeringens løbetid. Er der tale om investeringsstøtte, bør denne forretningsplan dække den periode, som aktivet kan udnyttes økonomisk i.

100. Eftersom finansieringsbehovet vil være forskelligt afhængigt af lufthavnens størrelse og normalt er større for små lufthavne, vil Kommissionen anvende forskellige tilladte maksimale støtteintensiteter for at sikre proportionalitet i alle tilfælde. Støtteintensiteten må ikke overstige den maksimalt tilladte investeringsstøtteintensitet, og den bør under alle omstændigheder ikke overskride investeringsprojektets faktiske finansieringsbehov.

101. Følgende tabel sammenfatter den maksimalt tilladte støtteintensitet efter lufthavnens størrelse målt som antallet af passagerer om året⁽⁸⁸⁾:

Lufthavnsstørrelse baseret på den gennemsnitlige passagertrafik (passagerer om året)	Maksimal investeringsstøtteintensitet
>3-5 mio.	Op til 25 %
1-3 mio.	Op til 50 %
< 1 mio.	Op til 75 %

⁽⁸⁵⁾ Dette udelukker ikke, at der tages hensyn til, at fremtidige økonomiske gevinster kan udligne tab, der lides i begyndelsen.

⁽⁸⁶⁾ Finansiering af disse aktiviteter er ikke omfattet af nærværende retningslinjer, eftersom de ikke vedrører transport af nogen art, og de vil derfor blive vurderet på grundlag af de relevante sektorspecifikke og generelle regler.

⁽⁸⁷⁾ Principperne i disse retningslinjer anvendes ikke på støtte til levering af groundhandling-ydelser, uanset om de leveres af lufthavnen selv, af et luftfartsselskab eller af en leverandør af groundhandling-ydelser til tredjemand, da denne støtte skal vurderes på grundlag af de relevante generelle regler.

⁽⁸⁸⁾ Den faktiske gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller faktisk tildeles eller udbetales, såfremt det drejer sig om ikke anmeldt støtte. Hvis det drejer sig om en nyoprettet passagerlufthavn, skal den prognosticerede gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår efter det år, hvor den erhvervmæssige passagerlufttrafik begynder, lægges til grund. Disse grænser er baseret på tælling af enkeltrejser. Det betyder, at flypassagerer, der f.eks. flyver frem og tilbage til lufthavnen, bliver talt to gange. Det gælder for individuelle ruter. Hvis en lufthavn er en del af en lufthavnskoncern, skal passagertallet beregnes på grundlag af hver enkelt lufthavn.

102. Den maksimale støtteintensitet for investeringsstøtte til finansiering af lufthavnsinfrastruktur kan forhøjes med op til 20 % for lufthavne beliggende i fjertliggende regioner, uanset deres størrelse.

103. Lufthavne med en gennemsnitlig trafik på under 1 mio. passagerer om året bør bidrage med mindst 25 % af finansieringen af samtlige støtteberettigede investeringsomkostninger. Imidlertid kan investeringsprojekter i visse lufthavne med en gennemsnitlig trafik under 1 mio. passagerer om året, der ligger i perifere regioner i EU, have et finansieringsbehov, der er større end de maksimalt tilladte støtteintensiteter. På grundlag af en konkret vurdering og afhængigt af den enkelte lufthavns særlige karakteristika, investeringsprojektet og den region, som lufthavnen betjener, kan en støtteintensitet over 75 % under ekstraordinære omstændigheder være berettiget for lufthavne med en trafik på under 1 mio. passagerer om året.

104. For at tage hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende ved flytning af en eksisterende lufthavn og lufthavnsaktivitetens ophør i en eksisterende lufthavn, vil Kommissionen især vurdere statsstøttens proportionalitet og nødvendighed samt den maksimale støtteintensitet på grundlag af en analyse af finansieringsbehovet eller den kontrafaktiske situation i den konkrete sag, uanset hvad lufthavnens gennemsnitlige passagertrafik måtte være.

105. Desuden kan lufthavne med en gennemsnitlig trafik på over 5 mio. passagerer om året under helt ekstraordinære omstændigheder, hvor der er tale om et klart markedssvigt, under hensyntagen til investeringens størrelse, manglende muligheder for at få investeringen finansieret på kapitalmarkederne, mange positive eksterne faktorer og konkurrencefordrejningerne modtage støtte til finansiering af lufthavnsinfrastruktur. I disse tilfælde vil Kommissionen imidlertid altid foretage en indgående vurdering af den ydede statsstøttes proportionalitet og nødvendighed samt den maksimale støtteintensitet på grundlag af en analyse af finansieringsbehovet og den kontrafaktiske situation i den konkrete sag, uanset hvad lufthavnens gennemsnitlige passagertrafik måtte være.

f) Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen:

106. Navnlig duplikering af urentable lufthavne i samme område eller skabelse af yderligere uudnyttet kapacitet i eksisterende infrastrukturs opland kan have fordrejende virkning. Kommissionen vil derfor som udgangspunkt stille sig tvivlende over for, om investering i lufthavnsinfrastruktur på en lufthavn, der ligger inden for en eksisterende lufthavns opland⁽⁸⁹⁾, er forenelig med det indre marked, når den eksisterende lufthavns kapacitet ikke er udnyttet fuldt ud eller næsten fuldt ud.

107. For at undgå de negative virkninger af støtte, som kan opstå i lufthavne med bløde budgetbegrænsninger⁽⁹⁰⁾, kan investeringsstøtte til lufthavne med en passagertrafik på op til 5 mio. passagerer enten tildeles på forskud som et fast beløb til at dække støtteberettigede investeringsomkostninger eller udbetales i årlige rater til at kompensere for det behov for finansiering af kapitalomkostninger, der fremgår af lufthavnens forretningsplan.

108. For yderligere at begrænse en eventuel konkurrencefordrejning skal lufthavnen inklusive enhver investering, hvortil der er ydet støtte, være åben for alle potentielle brugere, og den må ikke være forbeholdt en bestemt bruger. Hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten, skal den fordeles på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

Anmeldelseskrav for støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger:

109. Medlemsstaterne opfordres til at anmelde statsstøtteordninger med investeringsstøtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig trafik under 3 mio. passagerer.

110. Ved vurdering af en støtteordning vil betingelserne vedrørende støttens nødvendighed, virkning som incitament og proportionalitet blive betraget som opfyldt, hvis medlemsstaten har forpligtet sig til kun at yde individuel støtte efter den godkendte støtteordning, når den har kontrolleret, at alle betingelserne i dette afsnit er opfyldt.

111. På grund af højere risiko for konkurrencefordrejning skal følgende støtteforanstaltninger altid anmeldes individuelt:

- a) investeringsstøtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig trafik over 3 mio. passagerer
- b) investeringsstøtte med en støtteintensitet på over 75 % til en lufthavn med en gennemsnitlig årlig trafik under 1 mio. passagerer, dog med undtagelse af lufthavne, som befinder sig i fjertliggende regioner
- c) investeringsstøtte ydet til flytning af lufthavne

⁽⁸⁹⁾ Se afsnit 5.1.1. a).

⁽⁹⁰⁾ Hvis støtten skulle fastsættes på grundlag af efterfølgende beregninger (og afhjælpe eventuelle underskud efterhånden, som de måtte opstå), ville lufthavne ikke have noget særligt incitament til at begrænse omkostningerne og opkræve lufthavnsafgifter, der er tilstrækkelige til at dække omkostningerne.

- d) investeringsstøtte til finansiering af en lufthavn, som både anvendes til fragt og passagerer, og som har håndteret over 200 000 ton fragt i løbet af de sidste to regnskabsår forud for det år, hvor støtten anmeldes
- e) investeringsstøtte til etablering af en ny passagerlufthavn (herunder konvertering af eksisterende flyvepladser til passagerlufthavne)
- f) investeringsstøtte til etablering eller udbygning af en lufthavn, der ligger inden for 100 kilometers afstand eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog fra en eksisterende lufthavn.

5.1.2. Driftsstøtte til lufthavne

112. Driftsstøtte, der ydes til lufthavne i form af individuel støtte eller inden for rammerne af en støtteordning, anses for at være forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), i en overgangsperiode på 10 år 4. april 2014, hvis den opfylder alle betingelserne i punkt 79 som nærmere anført i punkt 113-134.

- a) Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse

113. Som anført i punkt 13 vil driftsstøtte til lufthavne for at give lufthavnene tid til at tilpasse sig de nye markedsvilkår og undgå forstyrrelser i lufttrafikken og forbindelserne til regionerne blive anset for at bidrage til at opnå et mål af fælles interesse i en overgangsperiode på 10 år, hvis støtten

- a) øger unionsborgernes mobilitet og forbindelsen til regionerne ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for Unionen
- b) modvirker trafiktætheden i store hovedlufthavne, der er knudepunkter inden for Unionen, eller
- c) fremmer regional udvikling.

114. Duplikering af urentable lufthavne i samme område bidrager derimod ikke til et mål af fælles interesse. Hvis en lufthavn har det samme opland som en anden lufthavn med overskydende kapacitet, skal forretningsplanen, som skal være baseret på en velfunderet prognose for passager- og fragtrafikken, identificere de sandsynlige virkninger på trafikken i andre lufthavne i oplandet.

115. Følgelig vil Kommissionen stille sig tvivlende over for, at en urentabel lufthavn vil kunne opnå fuld dækning af driftsomkostningerne ved udgangen af overgangsperioden, hvis der er en anden lufthavn med det samme opland.

- b) Behov for statslig indgriben

116. For at kunne vurdere, om statsstøtten bidrager effektivt til virkeliggørelse af et mål af fælles interesse, er det nødvendigt identificere det problem, der søges løst. Statsstøtte bør kun ydes i de situationer, hvor denne støtte kan føre til en væsentlig forbedring, som markedet ikke selv kan levere.

117. De betingelser, som små lufthavne står over for, når de skal udvikle deres tjenesteydelser og tiltrække private investorer, er ofte mindre gunstige end dem, som store EU-lufthavne står over for. Derfor kan små lufthavne under de nuværende markedsbetingelser have problemer med at sikre finansiering af deres drift uden offentlige midler.

118. Under de nuværende markedsvilkår vil behovet for offentlig finansiering til driftsomkostninger på grund af de høje faste omkostninger være forskelligt afhængigt af lufthavnens størrelse, og det vil normalt være proportionelt større for mindre lufthavne. Under de nuværende markedsvilkår finder Kommissionen, at der kan opstilles følgende kategorier af lufthavne med hver deres finansielle levedygtighed:

- a) lufthavne med op til 200 000 passagerer om året er måske ikke i stand til i vidt omfang selv at dække deres driftsomkostninger
- b) lufthavne med en årlig passagertrafik på mellem 200 000 og 700 000 passagerer er måske ikke i stand til at dække deres driftsomkostninger i væsentligt omfang
- c) lufthavne med en årlig passagertrafik på mellem 700 000 og 1 mio. passagerer bør generelt være i stand til selv at dække deres driftsomkostninger i større omfang

d) lufthavne med mellem 1 og 3 mio. passagerer om året bør generelt være i stand til at dække størstedelen af deres driftsomkostninger

e) lufthavne med en årlig passagertrafik på over 3 mio. har som regel en rentabel drift og bør være i stand til at dække deres egne driftsomkostninger.

119. Kommissionen finder derfor, at lufthavnens årlige trafik ikke må overstige 3 mio. passagerer, for at den kan anses for at være berettiget til at modtage driftsstøtte⁽⁹¹⁾.

c) Statsstøttens egnethed som politikinstrument:

120. Medlemsstaterne skal dokumentere, at støtten er egnet til at opnå det ønskede mål eller for at løse de problemer, som støtten søger at afhjælpe. En støtteforanstaltning vil ikke blive anset for forenelig med det indre marked, hvis andre, mindre fordrejende politik- eller støtteinstrumenter gør det muligt at nå samme mål⁽⁹²⁾.

121. For at skabe det rette incitament til en effektiv forvaltning af lufthavnen skal støttebeløbet i princippet fastsættes på forhånd som et fast beløb, der dækker det forventede behov for driftsfinansiering (fastsat på grundlag af en forretningsplan, der er udarbejdet på forhånd) i en overgangsperiode på 10 år. Derfor bør en efterfølgende stigning i støttebeløbet i princippet ikke betragtes som forenelig med det indre marked. Medlemsstaterne kan udbetale et på forhånd fastsat beløb som en engangsudbetaling eller i rater, der f.eks. udbetales årligt.

122. Under ekstraordinære omstændigheder, hvor den fremtidige udvikling i omkostninger og indtægter er behæftet med en særlig høj grad af usikkerhed, og hvor de offentlige myndigheder står over for en betydelig informationsasymmetri, kan de offentlige myndigheder beregne den maksimalt forenelige driftsstøtte efter en model, som er baseret på det indledende behov for driftsfinansiering ved overgangsperiodens begyndelse. Det indledende behov for driftsfinansiering er gennemsnittet af behovene for driftsfinansiering (dvs. den del af driftsomkostningerne, der ikke dækkes af indtægterne) i de fem år inden overgangsperiodens begyndelse (dvs. 2009-2013).

123. Medlemsstaterne opfordres til i videst muligt omfang at udarbejde nationale ordninger, der afspejler hovedprincipperne i den offentlige finansiering, og til at angive de mest relevante karakteristika ved den planlagte offentlige finansiering af lufthavne. Rammeordninger sikrer sammenhæng i anvendelsen af offentlige midler, reducerer den administrative byrde for små støttetiladelende myndigheder og fremskynder gennemførelsen af individuelle støtteforanstaltninger. Endvidere opfordres medlemsstaterne til at opstille klare retningslinjer for, hvordan gennemførelsen af statsstøttefinansiering skal finde sted for regionale lufthavne og luftfartsselskaber, der beflyver disse lufthavne.

d) Støttens virkning som incitament:

124. Driftsstøtte har virkning som incitament, hvis det er sandsynligt, at den økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn ville være væsentligt lavere uden driftsstøtten, idet der derved tages hensyn til eventuel ydelse af investeringsstøtte og trafikniveauet.

e) Støttebeløbets proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt):

125. For at være proportionel skal driftsstøtte til lufthavne være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at frembringe den støttemodtagende aktivitet.

126. Lufthavnens forretningsplan skal sigte mod fuld dækning af driftsomkostningerne ved udgangen af overgangsperioden. Nøgleparametrene i forretningsplanen udgør en integreret del af Kommissionens vurdering af foreneligheden med det indre marked.

127. Vejen mod fuld dækning af driftsudgifterne vil være forskellig fra lufthavn til lufthavn, og den vil afhænge af lufthavnens indledende behov for driftsfinansiering ved overgangsperiodens begyndelse. Overgangsperioden begynder den 4. april 2014.

⁽⁹¹⁾ Den faktiske gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller faktisk tildeles eller udbetales, såfremt det drejer sig om ikke anmeldt støtte. Hvis det drejer sig om en nyoprettet passagerlufthavn, skal den prognosticerede gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår efter det år, hvor den erhvervsmæssige passagerluftrafik begynder, lægges til grund. Disse grænser er baseret på tælling af enkeltrejser. Det betyder, at flypassagerer, der f.eks. flyver frem og tilbage til lufthavnen, bliver talt to gange. Det gælder for individuelle ruter. Hvis en lufthavn er en del af en lufthavnskoncern, skal passagertallet beregnes på grundlag af hver enkelt lufthavn.

⁽⁹²⁾ Se også punkt 91.

128. Det maksimalt tilladte støttebeløb i hele overgangsperioden skal under alle omstændigheder begrænses til 50 % af det indledende finansieringsbehov i en periode på 10 år⁽⁹³⁾. Hvis det årlige gennemsnitlige finansieringsbehov for en bestemt lufthavn i perioden 2009-2013 eksempelvis er 1 mio. EUR, vil det maksimale driftsstøttebeløb, som lufthavnen kan modtage på forhånd som et fast beløb, være på 5 mio. EUR over 10 år (50 % x 1 mio. x 10). Yderligere driftsstøtte til denne lufthavn vil ikke blive betragtet som forenelig.

129. Senest 10 år efter overgangsperiodens begyndelse skal alle lufthavne have opnået fuld dækning af deres driftsomkostninger, og driftsstøtte til lufthavne vil ikke længere blive betragtet som forenelig med det indre marked efter den dato, dog undtagen driftsstøtte ydet i henhold til de horisontale statsstøtteregler såsom reglerne for finansiering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

130. Under de nuværende markedsvilkår kan lufthavne med en årlig passagertrafik på op til 700 000 passagerer få endnu sværere ved at opnå fuld dækning af deres omkostninger i løbet af den 10-årige overgangsperiode. Derfor udgør det maksimalt tilladte støttebeløb til lufthavne med op til 700 000 passagerer om året 80 % af det indledende behov for driftsfinansiering i en periode på fem år efter overgangsperiodens begyndelse. Hvis det årlige gennemsnitlige finansieringsbehov for en lille lufthavn i perioden 2009-2013 eksempelvis er 1 mio. EUR, vil det maksimale driftsstøttebeløb, som lufthavnen kan modtage på forhånd som et fast beløb, være på 4 mio. EUR over fem år (80 % af 1 mio. x 5). Kommissionen vil revurdere behovet for fortsat at give særbehandling og de fremtidige udsigter til fuld dækning af driftsomkostningerne for denne type lufthavn, især i forbindelse med ændringer i markedsvilkårene og rentabilitetsudsigterne.

f) Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen:

131. Ved vurdering af driftsstøttes forenelighed med det indre marked vil Kommissionen tage hensyn til fordrejningen af konkurrencevilkårene og påvirkningen af samhandelen. Hvis en lufthavn har det samme opland som en anden lufthavn med overskydende kapacitet, skal forretningsplanen, som skal være baseret på en velfunderet prognose for passager- og fragtrafikken, identificere de sandsynlige virkninger på trafikken i andre lufthavne i oplandet.

132. Driftsstøtte til en lufthavn, der har det samme opland som en anden lufthavn, vil kun blive anset for forenelig med det indre marked, hvis medlemsstaten kan dokumentere, at alle lufthavne i oplandet vil være i stand til at opnå fuld dækning af deres driftsomkostninger ved overgangsperiodens udløb.

133. For yderligere at begrænse fordrejningen af konkurrencen skal lufthavnen være åben for alle potentielle brugere, og den må ikke være forbeholdt en bestemt bruger. Hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten, skal den fordeles på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier.

134. Tillige vil Kommissionen for at begrænse den negative påvirkning af konkurrencen og samhandelen kun godkende driftsstøtte til lufthavne i en overgangsperiode på 10 år fra den 4. april 2014. Kommissionen vil tage situationen for lufthavne med en årlig passagertrafik på op til 700 000 passagerer op til fornyet vurdering fire år efter overgangsperiodens begyndelse.

Anmeldelseskrav for støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger:

135. Medlemsstaterne opfordres kraftigt til at anmelde nationale driftsstøtteordninger til finansiering af lufthavne i stedet for individuelle støtteforanstaltninger for hver lufthavn. Formålet hermed er at begrænse den administrative byrde for både medlemsstaternes myndigheder og Kommissionen.

136. På grund af højere risiko for konkurrencefordrejning skal følgende støtteforanstaltninger altid anmeldes individuelt:

- a) driftsstøtte til finansiering af lufthavne, som både anvendes til fragt og passagerer, og som har håndteret over 200 000 ton fragt i løbet af de sidste to regnskabsår forud for det år, hvor støtten anmeldes
- b) driftsstøtte til en lufthavn, hvis andre lufthavne ligger under 100 kilometer eller 60 minutters rejse med bil, bus, tog eller højhastighedstog.

Støtte tildelt før overgangsperiodens begyndelse

⁽⁹³⁾ En støtteintensitet på 50 % svarer til finansieringsbehovet over 10 år for en lufthavn, der fra den indledende dækning af driftsomkostningerne ved overgangsperiodens begyndelse opnår fuld dækning heraf efter 10 år.

137. Driftsstøtte, der er ydet inden overgangsperiodens begyndelse (inklusive støtte udbetalt før den 4. april 2014), kan erklæres for forenelig for hele det beløb, der svarer til de driftsomkostninger, hvis betingelserne i afsnit 5.1.2 er opfyldt, dog undtagen punkt 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 og 134. Ved vurdering af foreneligheden af driftsstøtte, der er ydet inden den 4. april 2014, vil Kommissionen især tage hensyn til fordrejninger af konkurrencen.

5.2. Startstøtte til luftfartsselskaber

138. Som nævnt i punkt 15 vil statsstøtte til luftfartsselskaber til åbning af nye ruter med henblik på at øge forbindelserne til en region blive betragtet som forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), hvis samtlige betingelser i punkt 79 er opfyldt som nærmere anført i punkt 139-153.

a) Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse:

139. Startstøtte til luftfartsselskaber anses for at bidrage til opnåelsen af et mål af fælles interesse, hvis den

a) ved at åbne nye ruter øger unionsborgernes mobilitet og forbindelsen til regionerne, eller

b) fremmer regional udvikling i fjerntliggende regioner.

140. Hvis en forbindelse, som skal betjenes af den nye luftrute, allerede betjenes af en højhastighedstogforbindelse eller af en anden lufthavn i samme opland på sammenlignelige betingelser, især hvad angår rejsens længde, kan den ikke anses for at bidrage til et veldefineret mål af fælles interesse.

b) Behov for statslig indgriben:

141. De betingelser, som små lufthavne står over for, når de skal udvikle deres tjenesteydelser, er ofte mindre gunstige end dem, som store lufthavne i Unionen står over for. Endvidere er luftfartsselskaber ikke altid klar til at påtage sig risikoen ved at åbne nye ruter fra ukendte og uprøvede lufthavne, og de har ikke altid en tilstrækkelig tilskyndelse til at gøre det.

142. På denne baggrund vil startstøtte kun blive anset for forenelig med det indre marked, når den ydes til ruter, som forbinder en lufthavn med færre end 3 mio. passagerer om året⁽⁹⁴⁾ med en anden lufthavn inden for det fælles europæiske luftfartsområde⁽⁹⁵⁾.

143. Der kan ydes startstøtte til ruter, der forbinder en lufthavn i en fjerntliggende region med en anden lufthavn (inden for eller uden for det fælles europæiske luftfartsområde) uanset de pågældende lufthavnes størrelse.

144. Startstøtte til ruter mellem en lufthavn med over 3 mio. passagerer om året⁽⁹⁶⁾, men under 5 mio. passagerer om året, der ikke er beliggende i en fjerntliggende region, kan kun anses for forenelig med det indre marked i særlige behørigt begrundede tilfælde.

145. Startstøtte til ruter, der forbinder en lufthavn med flere end 5 mio. passagerer om året, der ikke befinder sig i en fjerntliggende region, kan ikke anses for forenelig med det indre marked.

c) Statsstøttens egnethed som politikinstrument:

146. Medlemsstaterne skal dokumentere, at støtten er egnet til at opnå det ønskede mål eller for at løse de problemer, som søges afhjælpet med støtten. En støtteforanstaltning vil ikke blive anset for forenelig med det indre marked, hvis andre mindre fordrejende politik- eller støtteinstrumenter gør det muligt at nå samme mål⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁴⁾ Den faktiske gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller faktisk tildeles eller udbetales, såfremt det drejer sig om ikke anmeldt støtte. Hvis det drejer sig om en nyoprettet passagerlufthavn, skal den prognosticerede gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår efter, at den erhvervsmæssige passagerlufttrafik begynder, lægges til grund. Disse grænser er baseret på tælling af enkeltrejser. Det betyder, at flypassagerer, der f.eks. flyver til og fra lufthavnen, bliver talt to gange. Grænserne gælder for individuelle ruter.

⁽⁹⁵⁾ Afgørelse 2006/682/EF truffet af Rådet og repræsentanterne for Den Europæiske Unions medlemsstater, forsamlet i Rådet den 9. juni 2006, om undertegnelse og midlertidig anvendelse af den multilaterale aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Bulgarien, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Rumænien, Republikken Serbien og De Forenede Nationers midlertidige administrative mission i Kosovo om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde (FELO) (EUT L 285 af 16.10.2006, s. 1).

⁽⁹⁶⁾ Se også fodnote 94.

⁽⁹⁷⁾ Se også punkt 91.

147. En forretningsplan udarbejdet af luftfartsselskabet på forhånd skal sandsynliggøre, at den rute, der modtager støtten, har udsigter til at blive rentabel for luftfartsselskabet uden nogen offentlig støtte efter tre år. Hvis der ikke foreligger nogen forretningsplan for en rute, skal luftfartsselskabet påtage sig en uigenkaldelig forpligtelse over for lufthavnen til som minimum at beflyve ruten i lige så lang en periode som den, hvor det har modtaget startstøtte.

d) Støttens virkning som incitament:

148. Startstøtte til luftfartsselskaber virker som incitament, hvis det er sandsynligt, at luftfartsselskabets økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn ikke ville være blevet udvidet uden støtten. F.eks. hvis den nye rute ikke ville være blevet åbnet.

149. Den nye rute må først igangsættes, efter der er indsendt en støtteansøgning til den støttetildelende myndighed. Hvis en ny rute igangsættes, inden støtteansøgningen er indsendt til den støttetildelende myndighed, vil startstøtte ydet til den pågældende rute ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked.

e) Støttebeløbets proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt):

150. Startstøtte må dække op til 50 % af lufthavnsafgifterne for en rute i højst tre år. De støtteberettigede omkostninger er rutens lufthavnsafgifter.

f) Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen:

151. For at undgå en uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen vil der ikke kunne ydes startstøtte til en luftrute, når den forbindelse (f.eks. mellem to byer), der beflyves af den nye rute, allerede betjenes af en højhastighedstogforbindelse eller af en anden lufthavn i samme opland med lignende betingelser, især hvad angår rejsens længde.

152. Enhver offentlig myndighed, der planlægger at yde startstøtte til et luftfartsselskab til en ny rute, uanset om det sker gennem en lufthavn, skal offentliggøre sine planer i god tid og i et tilstrækkeligt omfang til, at alle interesserede luftfartsselskaber kan tilbyde deres ydelser.

153. Startstøtte må ikke kombineres med andre typer statsstøtte, som ydes til driften af en rute.

Anmeldelseskrav for støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger:

154. Medlemsstaterne opfordres kraftigt til at anmelde nationale startstøtteordninger til luftfartsselskaber i stedet for individuelle støtteforanstaltninger for hver lufthavn. Formålet hermed er at begrænse den administrative byrde for både medlemsstaternes myndigheder og Kommissionen.

155. På grund af den højere risiko for konkurrencefordrejning skal startstøtte til lufthavne, som ikke ligger i fjerntliggende regioner, med en gennemsnitlig årlig trafik over 3 mio. passagerer altid anmeldes individuelt.

6. STØTTE AF SOCIAL KARAKTER I HENHOLD TIL TRAKTATENS ARTIKEL 107, STK. 2, LITRA A),

156. Støtte af social karakter til luftfartsydelser anses for at være forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 2, litra a), når den opfylder samtlige følgende krav⁽⁹⁸⁾:

a) støtten skal være til reel gavn for slutbrugerne

b) støtten skal være af social karakter, dvs. at den i princippet kun skal omfatte visse kategorier af passagerer, som rejser på en rute (f.eks. passagerer med særlige behov såsom børn, handicappede, folk med lave indkomster, studerende, ældre mennesker osv.), men hvis den pågældende rute forbinder fjerntliggende regioner, som f.eks. regioner i den yderste periferi, øer og tyndt befolkede områder, kan støtten dække hele regionens befolkning

⁽⁹⁸⁾ For så vidt angår vurderingen af støtte af social karakter til enkelte forbrugere, se f.eks. Kommissionens afgørelse af 16. maj 2006, sag nr. N 169/2006 – Det Forenede Kongerige – Social støtte til flyrutedrift mellem Skotlands Highlands og øer (EUT C 272 af 9.11.2006, s. 10), Kommissionens afgørelse af 11.12.2007, sag nr. N 471/2007 – Portugal – Sociale ydelser til passagerer bosiddende i den selvstyrende region Madeira og studerende til luftfartstjenester mellem Portugals fastland og den selvstyrende region (EUT C 46 af 19.2.2008, s. 2), og Kommissionens afgørelse af 5. januar 2011, sag nr. N 426/2010 – Frankrig – Støtte af social karakter for visse kategorier af passagerer for luftfartsydelser mellem La Réunion og Frankrigs hovedland (EUT C 71 af 5.3.2011, s. 5).

c) støtten skal ydes uden hensyn til, hvem leverandøren af tjenesteydelsen er, dvs. uanset hvilket luftfartsselskab der beflyver ruten.

157. Medlemsstaterne opfordres kraftigt til at anmelde nationale støtteordninger af social karakter i stedet for individuelle støtteforanstaltninger.

7. KUMULERING

158. Den maksimale støtteintensitet, der finder anvendelse efter disse retningslinjer, gælder uanset om støtten udelukkende finansieres med statsmidler eller delvist finansieres af EU.

159. Støtte, der er godkendt efter disse retningslinjer, må ikke kombineres med anden statsstøtte, de minimis-støtte eller andre former for EU-finansiering, hvis en sådan kombination medfører en højere støtteintensitet end den, der er fastlagt i disse retningslinjer.

8. AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

8.1. Årlig indberetning

160. Medlemsstaterne skal indsende årlige rapporter til Kommissionen i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 659/1999 og Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004⁽⁹⁹⁾. De årlige rapporter offentliggøres på Kommissionens websted.

8.2. Åbenhed

161. Kommissionen finder, at der er behov for yderligere foranstaltninger for at forbedre åbenheden om statsstøtte i EU. Der skal navnlig tages skridt til at sikre, at medlemsstaterne, de økonomiske aktører, den interesse-rede offentlighed og Kommissionen har let adgang til den fulde ordlyd af alle de støtteordninger, der finder anvendelse i luftfartssektoren, samt til relevante oplysninger om individuelle støtteforanstaltninger.

162. Medlemsstaterne bør offentliggøre følgende oplysninger på et omfattende statsstøttewebsted på nationalt eller regionalt plan:

- a) den fulde ordlyd af hver enkelt godkendt støtteordning eller afgørelsen om at yde individuel støtte og deres gennemførelsesbestemmelser
- b) den godkendende myndigheds identitet
- c) de enkelte støttemodtagers identitet, støttebeløb og -form for hver enkelt støttemodtager, datoen for tildeling, virksomhedstype (SMV/stor virksomhed), støttemodtagerens region (på NUTS II-niveau) og den primære økonomiske sektor, hvor støttemodtageren har sine aktiviteter (NACE, på koncernplan). Individuel støtte på under 200 000 EUR kan fritages fra dette krav.

163. Oplysningerne skal offentliggøres efter, at afgørelsen om at yde støtte er truffet, opbevares i mindst 10 år og være tilgængelige for den berørte offentlighed uden restriktioner⁽¹⁰⁰⁾.

8.3. Overvågning

164. Medlemsstaterne skal sikre, at der føres et detaljeret register over alle foranstaltninger, som vedrører tildelingen af statsstøtte i overensstemmelse med disse retningslinjer. Dette register skal indeholde alle de oplysninger, som er nødvendige for at kunne fastslå, at forenelighedsbetingelserne er blevet overholdt, især betingelserne om støtteberettigede omkostninger og maksimalt tilladt støtteintensitet, hvor dette er relevant. Oplysningerne skal opbevares i 10 år fra den dato, hvor støtten ydes, og på anmodning udleveres til Kommissionen.

165. For at give Kommissionen mulighed for at overvåge, hvilke fremskridt der gøres med udfasningen af driftsstøtte til lufthavne og indvirkningen heraf på konkurrencevilkårene, skal medlemsstaterne jævnlige (en gang om året) indsende en rapport om fremskridtene med at reducere driftsstøtten til den enkelte støttemodtagende lufthavn. I visse tilfælde kan der udpeges en tilsynsførende for at sikre, at de krav og betingelser, som godkendelsen af støtten er baseret på, overholdes.

⁽⁹⁹⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

⁽¹⁰⁰⁾ Disse oplysninger skal ajourføres jævnlige (f.eks. hver sjette måned) og være tilgængelige i ikke-ophavsretsbeskyttede formater.

8.4. Evaluering

166. For yderligere at sikre, at fordrejninger af konkurrencen og samhandelen begrænses, kan Kommissionen kræve, at visse ordninger skal være tidsbegrænsede og evalueres. Der bør navnlig kræves evaluering af ordninger, hvor der er særlig stor risiko for fordrejninger, dvs. ordninger, der kan risikere at begrænse konkurrencen betydeligt, hvis gennemførelsen af dem ikke evalueres i tide.

167. I betragtning af formålet hermed og for at undgå at pålægge medlemsstaterne og små støtteforanstaltninger en uforholdsmæssig byrde, gælder dette krav kun for støtteordninger med store støttebudgetter eller med nye karakteristika, eller hvor der ventes betydelige ændringer på markeder, inden for en teknologi eller i lovgivningen. Evalueringen skal foretages af en ekspert, der er uafhængig af den støtteydende myndighed, på grundlag af en fælles metodologi⁽¹⁰¹⁾, og den skal offentliggøres.

168. Evalueringen forelægges Kommissionen i tilstrækkelig god tid til, at den kan tage stilling til en eventuel forlængelse af støtteordningen, og under alle omstændigheder ved ordningens udløb. Det nærmere omfang af den evaluering, der skal foretages, og metoden hertil vil blive fastlagt i afgørelsen om godkendelse af støtteordningen. Eventuelle efterfølgende støtteforanstaltninger med et lignende mål skal tage hensyn til resultaterne af evalueringen.

8.5. Egnede foranstaltninger

169. Medlemsstaterne skal i fornødent omfang ændre deres eksisterende ordninger for at bringe dem i overensstemmelse med nærværende retningslinjer senest 12 måneder efter den 4. april 2014.

170. Medlemsstaterne bedes give deres udtrykkelige, ubetingede samtykke til disse retningslinjer senest to måneder efter den 4. april 2014. Modtager Kommissionen ikke noget svar, vil den antage, at den pågældende medlemsstat ikke kan tilslutte sig de foreslåede foranstaltninger.

8.6. Anvendelse

171. Principperne i disse retningslinjer finder anvendelse fra den 4. april 2014. Retningslinjerne erstatter retningslinjerne for luftfart fra 1994 og retningslinjerne for luftfart fra 2005 fra denne dato.

172. På baggrund af udviklingen i luftfartssektoren og navnlig liberaliseringen af den finder Kommissionen, at bestemmelserne i dens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte⁽¹⁰²⁾ ikke bør finde anvendelse på verserende sager om ulovlig driftsstøtte til lufthavne, som er blevet ydet inden den 4. april 2014. Kommissionen vil i stedet anvende principperne i nærværende retningslinjer på alle sager om driftsstøtte (udestående anmeldelser og ulovligt uanmeldt støtte) til lufthavne, selv hvor støtten blev ydet inden den 4. april 2014 og overgangsperiodens begyndelse.

173. Kommissionen vil i forbindelse med investeringsstøtte til lufthavne anvende principperne i disse retningslinjer på al anmeldt investeringsstøtte, som den skal tage stilling til fra den 4. april 2014, selv hvor projekterne blev anmeldt før denne dato. I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte vil Kommissionen i forbindelse med ulovlig investeringsstøtte til lufthavne anvende de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Den vil derfor ikke anvende principperne i disse retningslinjer på ulovlig investeringsstøtte til lufthavne, som er ydet inden den 4. april 2014.

174. Kommissionen vil i forbindelse med startstøtte til luftfartsselskaber anvende principperne i disse retningslinjer på al anmeldt startstøtte, som den skal tage stilling til efter den 4. april 2014, selv hvor foranstaltningerne blev anmeldt inden denne dato. I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte vil Kommissionen i forbindelse med ulovlig startstøtte til luftfartsselskaber anvende de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Den vil derfor ikke anvende principperne i disse retningslinjer på ulovlig startstøtte til luftfartsselskaber, som er ydet inden den 4. april 2014.

⁽¹⁰¹⁾ En sådan fælles metode vil eventuelt blive udarbejdet af Kommissionen.

⁽¹⁰²⁾ Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte (EUT C 119 af 22.5.2002, s. 22).

8.7. **Revision**

175. Kommissionen kan når som helst foretage en evaluering af disse retningslinjer, men vil gøre det senest seks år efter den 4. april 2014. Evalueringen vil ske på grundlag af faktuelle oplysninger og resultaterne af omfattende høringer, som Kommissionen vil foretage på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne og interessenter. Kommissionen vil tage situationen for lufthavne med en årlig passagertrafik på omkring 700 000 op til genovervejelse for nærmere at bestemme behovet for fortsat at anvende særlige forenelighedsregler for driftsstøtte til fordel for denne lufthavnstype i lyset af de fremtidige udsigter til fuld dækning af driftsomkostningerne, navnlig under hensyn til ændringer i markedsvilkårene og rentabilitetsudsigterne.

176. Efter høring af medlemsstaterne vil Kommissionen eventuelt erstatte eller supplere disse retningslinjer på grundlag af væsentlige konkurrencepolitiske eller transportpolitiske hensyn.

BILAG

Resumé af betingelserne for forenelighed

Tabel 1

Oversigt over forenelighedsbetingelserne for støtte til lufthavne

Forenelighedsbetingelser	Investeringsstøtte til lufthavne	Driftsstøtte til lufthavne
a) Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse	<ul style="list-style-type: none"> — øger mobiliteten ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for EU — modvirker trafiktætheden ved store knudepunkter — fremmer regional udvikling <p>Duplikering af lufthavne og ubrugt kapacitet uden tilfredsstillende perspektiver for udnyttelse på mellemlang sigt bidrager ikke til et veldefineret mål af fælles interesse.</p>	
b) Behov for statslig indgriben	<ul style="list-style-type: none"> < 3 mio. passagerer > 3-5 mio. passagerer under visse konkrete omstændigheder > 5 mio. passagerer kun under helt ekstraordinære omstændigheder 	< 3 mio. passagerer
c) Støtteforanstaltningens egnethed	<p>Støtteforanstaltningen skal være et egnet politikinstrument til at opnå målet af fælles interesse</p> <p>Overvejelse af mindre fordrejende støtteinstrumenter (garantier, bløde lån osv.)</p>	<p>På forskud som et fast beløb til at dække det forventede finansieringsbehov til at dække driftsomkostningerne (fastlagt på grundlag af en forretningsplan, som er udarbejdet på forhånd) i en 10-årig overgangsperiode.</p>
d) Virkning som incitament	Den foreligger, hvis investeringen ikke ville være blevet foretaget uden støtte, eller den ville være blevet foretaget i et andet omfang (kontrafaktisk analyse eller analyse af finansieringsbehovet på grundlag af en på forhånd udarbejdet forretningsplan)	Den foreligger, hvis lufthavnens økonomiske aktivitetsniveau ville have været væsentligt lavere uden støtte
e) Støttens proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt)		
<i>Støtteberettigede omkostninger:</i>	Omkostninger i forbindelse med investeringer i lufthavnsinfrastruktur og -udstyr, undtagen investeringsomkostninger til ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter	Lufthavnens behov for driftsfinansiering
<i>Maksimalt tilladte støtteintensiteter:</i>	<ul style="list-style-type: none"> > 3-5 mio. op til 25 % 1-3 mio. op til 50 % < 1 mio. op til 75 % 	<p>I overgangsperioden: 50 % af det indledende gennemsnitlige behov for driftsfinansiering udregnet som gennemsnittet af de fem år, der går forud for overgangsperioden (2009-2013)</p> <p>Efter den 10-årige overgangsperiode: Ingen driftsstøtte er tilladt (undtagen hvis ydet efter de horisontale regler)</p>

Forenelighedsbetingelser	Investeringsstøtte til lufthavne	Driftsstøtte til lufthavne
Undtagelser:	<p>For lufthavne i fjernliggende regioner (uanset størrelse): den maksimale støtteintensitet kan for investeringsstøtte til finansiering af lufthavnsinfrastruktur forøges med op til 20 %</p> <p>For lufthavne i regioner iden yderste periferi < 1 mio. passagerer om året: støtteintensiteten kan overstige 75 % under ekstraordinære omstændigheder på grundlag af en konkret vurdering</p> <p>I tilfælde af flytning: proportionalitet, behov og maksimal støtteintensitet vil blive vurderet uanset den gennemsnitlige trafik</p> <p>For lufthavne > 5 mio. passagerer om året: kun under helt ekstraordinære omstændigheder, som er karakteriseret ved et klart markedssvigt, og under hensyntagen til investeringens størrelse og konkurrencefordrejende virkning</p>	<p>For lufthavne < 700 000 passagerer om året: 80 % af det indledende gennemsnitlige behov for driftsfinansiering i fem år efter overgangsperiodens begyndelse</p>
f) Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne	<p>Den skal være åben for alle potentielle brugere og må ikke være forbeholdt én bestemt bruger</p> <p>Lufthavne < 5 mio. passagerer om året: på forskud som et fast beløb eller som årlige rater til at kompensere for behovet for finansiering af kapitalomkostninger i konsekvens af lufthavnens forretningsplan</p>	<p>Vurdering af fordrejningen af konkurrencevilkårene og påvirkning af samhandelen</p> <p>Den skal være åben for alle potentielle brugere og må ikke være forbeholdt én bestemt bruger</p> <p>Lufthavne < 700 000 passagerer om året: revurderes fire år efter overgangsperiodens begyndelse</p>
Anmeldelseskrav for støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger	<p>Støtteordninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lufthavne < 3 mio. passagerer om året <p>Individuelle anmeldelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lufthavne > 3 mio. passagerer om året — investeringsstøtte til en lufthavn < 1 mio. passagerer om året, der overstiger en støtteintensitet på 75 % — investeringsstøtte ydet til flytning af lufthavne — lufthavne, som både anvendes til fragt og passagerer, og som har håndteret > 200 000 ton fragt i løbet af de sidste to regnskabsår forud for anmeldelsesåret — oprettelse af en ny passagerlufthavn (herunder konvertering af eksisterende flyveplads) — oprettelse eller udvikling af en lufthavn, der ligger inden for 100 kilometers afstand af eller 60 minutters rejse fra en eksisterende lufthavn 	<p>Støtteordninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lufthavne < 3 mio. passagerer om året <p>Individuelle anmeldelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lufthavne, som både anvendes til fragt og passagerer, og som har håndteret > 200 000 ton fragt i løbet af de sidste to regnskabsår forud for anmeldelsesåret — driftsstøtte til en lufthavn, der ligger inden for 100 kilometers afstand af eller 60 minutters rejse fra andre lufthavne

Tabel 2

Oversigt over forenelighedsbetingelserne for startstøtte til luftfartsselskaber

Forenelighedsbetingelser	Startstøtte til luftfartsselskaber
a) Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse	<ul style="list-style-type: none"> — øger mobiliteten ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for EU — fremmer regional udvikling <p>Ingen duplikering af eksisterende sammenlignelige forbindelser, der betjenes af højhastighedstog eller af en anden lufthavn i det samme opland på sammenlignelige betingelser</p>
b) Behov for statslig indgriben	<ul style="list-style-type: none"> — lufthavne < 3 mio. passagerer om året — lufthavne i fjerntliggende regioner uanset lufthavnens størrelse — lufthavne med mellem > 3 og 5 mio. passagerer om året, dog kun under ekstraordinære omstændigheder — ingen startstøtte til luftforbindelser fra lufthavne > 5 mio. passagerer om året
c) Støtteforanstaltningens egnet	<ul style="list-style-type: none"> — ikke støtteberettiget, hvis ruten allerede betjenes af højhastighedstog eller af en anden lufthavn i det samme opland på samme betingelser — en forretningsplan, der er udarbejdet på forhånd, og som viser, at ruten bliver rentabel senest efter 3 år, eller en uigenkaldelig forpligtelse, som luftfartsselskabet har påtaget sig til som minimum at belyve ruten i en periode, der er lige så lang som den, hvor den modtog startstøtte
d) Virkning som incitament	<p>Den foreligger, hvis luftfartsselskabets økonomiske aktivitetsniveau i den pågældende lufthavn uden støtte ville have været væsentligt lavere (f. eks. hvis den nye rute ikke ville være blevet åbnet).</p> <p>Den nye rute eller ruteplan kan først igangsættes, efter at der er indsendt en støtteansøgning til den støttetildelende myndighed.</p>
e) Støttens proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt)	
— Støtteberettigede omkostninger:	Lufthavnsafgifter, som hidrører fra en rute
— Maksimalt tilladte støtteintensiteter:	50 % i højst tre år
f) Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne	<ul style="list-style-type: none"> — De offentlige myndigheder skal offentliggøre deres planer i tilstrækkelig god tid til, at alle interesserede luftfartsselskaber kan tilbyde deres ydelser — Ingen kumulation med andre typer statsstøtte til driften af en rute
Anmeldelseskrav for støtteordninger og individuelle støtteforanstaltninger	<p>Støtteordninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lufthavne < 3 mio. passagerer om året og lufthavne i fjerntliggende regioner <p>Individuelle anmeldelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Lufthavne > 3 mio. passagerer om året undtagen lufthavne i fjerntliggende regioner

Tabel 3:

Social støtte*Forenelighedsbetingelser*

a) Skal være til fordel for den endelige forbruger

b) skal være af social karakter:

må kun dække bestemte kategorier af passagerer (f.eks. passagerer med særlige behov såsom børn, handicappede, folk med lave indkomster, studerende, ældre mennesker osv.)

Undtagen: hvis ruten forbinder fjerntliggende regioner (f.eks. regioner i den yderste periferi, øer og tyndt befolkede områder), kan støtten dække hele regionens befolkning

c) Må ikke forskelsbehandle efter, hvilket luftfartsselskab der beflyver ruten

Tabel 4:

Foreneligheden af statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste

Lufthavnens størrelse baseret på den gennemsnitlige trafik (passagerer om året)	Relevante retsregler	Anmeldelseskrav
Administrationen i lufthavne < 200 000 passagerer om året i løbet af den periode, der er dækket af kontrakten om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse Luftfartsselskaber ved luftfartsforbindelser til øer med en trafik < 300 000 passagerer om året	Traktatens artikel 106, stk. 2 Afgørelse 2012/21/EU	Undtaget fra anmeldelseskravet
Lufthavne > 200 000 passagerer om året i løbet af den periode, der er dækket af kontrakten om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse	Traktatens artikel 106, stk. 2 Rammebestemmelserne for kompensation for offentlig tjeneste	Anmeldelse påkrævet

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

Underretning fra den maltesiske regering vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF om betingelser for tildeling og udnyttelse af tilladelser til prospektering, efterforskning og produktion af kulbrinter

(2014/C 99/04)

I henhold til underretningen fra Maltas regering vedrørende ovennævnte direktiv, der er offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 4. maj 2013 (2013/C 127/04), meddeler ministeriet for transport og infrastruktur herved, at der nu for blok 3 i område 4 og 5 kan udstedes enten en tilladelse til efterforskning eller en tilladelse til efterforskning og produktion på permanent basis.

Oplysninger om denne underretning kan fås ved henvendelse til Continental Shelf Department under Ministry for Transport and Infrastructure, Block F, Antonio Maurizio Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malta, på følgende e-mail-adresse: dgcs.mti@gov.mt.

V

(Øvrige meddelelser)

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

EUROPA-KOMMISSIONEN

Anmeldelse af en planlagt fusion

(Sag M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)

Behandles eventuelt efter den forenklede procedure

(EØS-relevant tekst)

(2014/C 99/05)

1. Den 27. marts 2014 modtog Europa-Kommissionen i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets forordning (EF) nr. 139/2004⁽¹⁾ anmeldelse af en fusion, hvorved Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC («Brookfield», USA), som i sidste instans kontrolleres af Brookfield Asset Management Inc. (Canada), og APM Terminals North America Inc. («APMTNA», USA), som i sidste instans kontrolleres af A.P. Møller-Mærsk A/S (Danmark), gennem aktieopkøb erhverver fælles kontrol over APM Terminals Elizabeth, LLC («APMT Elizabeth», USA), jf. fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b).

2. De deltagende virksomheder er aktive på følgende områder:

— Brookfield: formueforvaltning, med investeringer i fast ejendom, vedvarende energi og infrastrukturer samt egenkapitalinvesteringer i virksomheder

— APMTNA: drift af containerterminaler i Nordamerika, med interesser i ni terminaler i USA

— APMT Elizabeth: drift af containerterminaler i Elizabeth-containerterminalen i New Yorks havn

3. Efter en foreløbig gennemgang af sagen finder Europa-Kommissionen, at den anmeldte fusion muligvis falder ind under fusionsforordningen. Den har dog endnu ikke taget endelig stilling hertil. Det bemærkes, at denne sag eventuelt vil blive behandlet efter den forenklede procedure i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure for behandling af bestemte fusioner efter Rådets forordning (EF) nr. 139/2004⁽²⁾.

4. Europa-Kommissionen opfordrer hermed alle interesserede til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

⁽¹⁾ EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1 («fusionsforordningen»).

⁽²⁾ EUT C 366 af 14.12.2013, s. 5.

Alle bemærkninger skal være Europa-Kommissionen i hænde senest 10 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse og kan med angivelse af sagsnummer COMP/M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth sendes til Europa-Kommissionen pr. fax (+32 22964301), pr. e-mail (COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu) eller pr. brev til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for fusioner
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIEN

ISSN 1977-0871 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2393 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA