

Úřední věstník

Evropské unie

C 279



České vydání

Informace a oznámení

Svazek 55

14. září 2012

Oznámení č.

Obsah

Strana

V Oznámení

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

Evropská komise

2012/C 279/01	Státní podpora – Německo – Státní podpora SA 19880 (2012/C) (ex NN40/2007) a SA 32576 (2012/C) (ex 2011/NN) Flughafen Niederrhein / Weeze a Flughafen Niederrhein GmbH – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 SFEU ⁽¹⁾	1
2012/C 279/02	Státní podpora – Francie – Státní podpora č. 33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Letiště Beauvais – Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ⁽¹⁾	23

CS

Cena:
4 EUR⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

V

(Oznámení)

ŘÍZENÍ TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

EVROPSKÁ KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – NĚMECKO

Státní podpora SA 19880 (2012/C) (ex NN40/2007) a SA 32576 (2012/C) (ex 2011/NN) Flughafen Niederrhein / Weeze a Flughafen Niederrhein GmbH

Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 SFEU

(Text s významem pro EHP)

(2012/C 279/01)

Dopisem ze dne 26. ledna 2012, jehož závazné znění je uvedeno na stránkách následujících po tomto shrnutí, sdělila Komise Německu své rozhodnutí zahájit ve věci výše uvedených opatření řízení podle čl. 108 odst. 2 SFEU.

Zúčastněné strany mohou do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu zaslat připomínky k opatřením, ohledně nichž Komise řízení zahajuje, na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Kancelář: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Tyto připomínky budou sděleny Německu. Zúčastněná strana podávající připomínky může písemně a s uvedením důvodů požádat o utajení své totožnosti.

ŘÍZENÍ

Evropská komise obdržela stížnosti, v nichž se uvádí, že regionální orgány poskytly 15. září 2005, 14. března 2007, 30. ledna 2009 a 3. listopadu 2010 nezákonnou státní podporu letišti Niederrhein Weeze (dále jen „letišťe“).

Komise požádala 13. října 2005, 2. března 2007, 3. srpna 2007, 19. října 2010 a 1. dubna 2011 o informace německé orgány. Německé orgány odpověděly 21. prosince 2005 a 2. února 2006, 14. června 2007, 18. října 2007, 11. listopadu 2010, 30. května 2011 a 19. října 2011.

Odpověď německých orgánů ze 30. května 2011 nebyla úplná. Komise jim proto 24. srpna 2011 zaslala upomínku podle čl.

10 odst. 3 nařízení Rady č. 659/1999 ze dne 22. března 1999 ⁽¹⁾ (dále jen „procesní nařízení“). Německé orgány odpověděly 19. října 2011, ovšem i tato odpověď byla neúplná.

POPIS OPATŘENÍ

Letiště Niederrhein Weeze (dále jen „letišťe“) je bývalou leteckou základnou letectva Spojeného království Royal Air Force. Poté, co ji letectvo Spojeného království v roce 1999 vrátilo německé federální vládě, zajišťovaly její správu a přeměnu na civilní letiště společnosti vlastněné okresem Kleve a městem Weeze. Jedna z těchto společností ve veřejném vlastnictví, konkrétně provozovatel letiště Flughafen Niederrhein GmbH (dále jen

⁽¹⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

„FN GmbH“), byla v roce 2001 prodána soukromému investovi, který pak v roce 2002 od německé spolkové vlády odkoupil celé letiště. Provoz civilního letiště byl zahájen v roce 2003.

Letiště se nachází ve spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko v okrese Kleve mezi obcemi Weeze a Kevelaer blízko německonizozemských hranic. Nejbližšími většími městy jsou na jihu Duisburg, přibližně 60 km, a na severu Nijmegen (NL), přibližně 50 km.

V blízkosti letiště Niederrhein Weeze leží deset dalších letišť: Düsseldorf (51 minut cestovního času nebo 76 km), Eindhoven, NL (1 hodina 12 minut nebo 88 km), Maastricht, NL (1 hodina 14 minut nebo 98 km), Köln-Bonn (1 hodina 23 minut nebo 133 km), Dortmund (1 hodina 25 minut nebo 120 km), Liege, BE (1 hodina 41 minut nebo 152 km), Antverpy, BE (1 hodina 54 minut nebo 153 km), Rotterdam, NL (1 hodina 44 minut nebo 172 km), Münster-Osnabrück (1 hodina 46 minut nebo 175 km) a Brusel, BE (2 hodiny 10 minut nebo 200 km).

V roce 2011 bylo na letišti odbaveno přibližně 2,4 milionu cestujících, většina z nich na linkách irského dopravce Ryanair.

Komise se domnívá, že následující opatření mohou zahrnovat státní podporu ve prospěch společnosti FN GmbH, provozovatele letiště:

Půjčky, které provozovateli letiště poskytla a několikrát obnovila veřejnoprávní společnost (Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH, dále jen „EEL GmbH“). Od roku 2003 společnost EEL GmbH, kterou vlastní okres Kleve a obec Weeze, poskytla provozovateli letiště Niederrhein Weeze čtyři půjčky a několikrát je obnovila prodloužením doby jejich splatnosti. Do konce roku 2010 získal podnik FN GmbH celkem [24-40] milionů EUR (součet poskytnutých půjček a vzniklých nesplacených úroků). Podnik FN GmbH dodnes nesplatil jistinu, ani úroky.

Veřejná podpora od spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko. Podle vlády spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko získalo letiště z prostředků této spolkové země veřejnou podporu ve výši 3,76 milionu EUR pro investiční účely.

Podpora okresu Kleve poskytnutá přímo provozovateli letiště v souvislosti s prodejem letiště. V roce 2003 získal provozovatel letiště, podnik FN GmbH, od okresu Kleve veřejnou podporu [4-10] milionů EUR jako překlenovací financování, které mu umožní odkoupit letiště od německé spolkové vlády. Podnik FN GmbH měl tuto půjčku splatit ve dvou stejně vysokých splátkách [2-5] milionů EUR do konce roku 2003 (první splátka) a po pěti letech od zahájení provozu letiště (druhá splátka), pokud by nebylo splněno ustanovení o vytvoření

pracovních míst obsažené v dohodě mezi okresem Kleve a FN GmbH. V roce 2004 okres Kleve souhlasil s tím, že se vzdá úhrady jedné splátky tohoto veřejného grantu ve výši [2-5] milionů EUR, vzhledem k tomu, že podle jeho názoru bylo splněno ustanovení o vytvoření pracovních míst (v roce 2004 provozovatel letiště vytvořil na letišti více než 450 pracovních míst). Není jasné, zda další splátka byla přeměněna na jednu ze čtyř půjček udělených provozovateli letiště veřejnoprávní společnosti.

Kromě toho bylo nutné refinancovat samu společnost EEL GmbH, aby byla schopna poskytovat půjčky podniku FN GmbH. Od roku 2003 do roku 2007 dva veřejnoprávní akcionáři společnosti EEL GmbH přijali různá finanční opatření ve prospěch EEL GmbH. Do roku 2007 okres Kleve podpořil EEL GmbH veřejnými opatřeními v celkové výši [15-30] milionů EUR.

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ

Německé orgány se domnívají, že všechna opatření ve prospěch provozovatele letiště FN GmbH byla udělena za tržních podmínek, a proto nepředstavují státní podporu. Komise na základě informací, které má v současné době k dispozici, pochybuje, zda byly půjčky poskytnuty a obnovovány za tržních podmínek. Komise proto nemůže dospět k závěru, že nepředstavují státní podporu. Za prvé německé orgány Komisi nezaslaly přehled o historii půjček ani o ratingu příjemce půjček, podniku FN GmbH. Za druhé nelze vyloučit, že podnik FN GmbH byl a je podnikem, který má finanční problémy. Za třetí německé orgány nijak nevysvětlily výši úrokových sazeb použitých na jednotlivé půjčky ani to, jaké zajištění bylo poskytnuto. Za čtvrté nebylo vysvětleno, proč se poskytovatel půjčky (veřejnoprávní společnost) opakovaně rozhodl obnovit půjčky prodloužením doby jejich splatnosti a proč dosud nevymáhal splacení jistiny a úroků.

V případě podpory, kterou provozovatel letiště obdržel od spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko Komise poznamenává, že se jednalo o selektivní opatření, na něž nemají nárok všechna letiště v této spolkové zemi. Vzhledem k tomu, že podpora byla poskytnuta z veřejných prostředků a poskytla letišti výhodu formou investiční podpory, nelze vyloučit, že se jednalo o státní podporu.

Pokud jde o podporu, kterou provozovateli letiště poskytl okres Kleve, Komise se domnívá, že žádný tržní investor by neudělil takovou podporu bez jakékoli odměny. Komise navíc pochybuje, že by investor v tržním hospodářství souhlasil s upuštěním od splacení půjčky výměnou za vytvoření pracovních míst v regionu.

Komise rovněž pochybuje, zda finanční opatření veřejnoprávních akcionářů ve prospěch společnosti EEL GmbH byla přijata a obnovena za tržních podmínek a zda nepředstavují státní podporu. Až na jednu výjimku byla veškerá opatření týkající se EEL GmbH financována z veřejných rozpočtů. Navíc i v případě výše uvedené výjimky poskytla obec Weeze 100% státní záruku.

SLUČITELNOST PODPORY

Německé orgány nepovažují financování podniku FN GmbH z veřejných zdrojů za státní podporu, přičemž však neposkytly žádné vysvětlení ohledně slučitelnosti tohoto financování s vnitřním trhem.

Komise v této fázi přijímá předběžné stanovisko, že půjčky poskytnuté podniku FN GmbH podnikem EEL GmbH, investiční podpora od spolkové země Severní Porýní-Vestfálsko, granty obdržené od okresu Kleve jako překlenovací financování na koupi letiště a podpůrná opatření veřejnoprávních akcionářů ve prospěch podniku EEL GmbH nepředstavují státní podporu, o jejíž slučitelnosti s vnitřním trhem Komise pochybuje.

Především nelze vyloučit, že podnik FN GmbH byl a je podnikem v obtížích. Pokud tomu tak je, tak by v případě, že by podnik FN GmbH měl obdržet státní podporu, bylo by možné prohlásit za slučitelnou pouze podporu na záchranu a restrukturalizaci.

ZNĚNÍ DOPISU

„Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland (nachstehend „Deutschland“) mit, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden zu der vorstehenden Maßnahme vorgelegten Informationen beschlossen hat, das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend „AEUV“) einzuleiten.

1. VERFAHREN

- (1) Der Europäische Kommission liegen Beschwerden vom 15. September 2005, 14. März 2007, 30. Januar 2009 und 3. November 2010 vor, wonach Regionalbehörden dem Flughafen Niederrhein / Weeze (nachstehend „der Flughafen“) rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährt haben sollen.
- (2) Die Kommission ersuchte die deutschen Behörden am 13. Oktober 2005, 2. März 2007, 3. August 2007, 19. Oktober 2010 und am 1. April 2011 um weitere Auskünfte.
- (3) Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 21. Dezember 2005 und 2. Februar 2006, vom 14. Juni 2007, 18. Oktober 2007, 11. November 2010, 30. Mai 2011. Allerdings war die Antwort der deutschen Behörden vom 30. Mai 2011 unvollständig. Die deutschen Behörden brachten vor, dass die Kommission den vorliegenden Fall bereits im Juli 2009 abgeschlossen hätte und verweigerte daher die Beantwortung jener Fragen, die sich auf Angelegenheiten vor Juli 2009 beziehen (siehe auch Abschnitt 4 weiter unten).
- (4) Daher sandte die Kommission entsprechend Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽²⁾ (nachstehend "Verfahrensverordnung") ein Mahnschreiben datiert 24. August 2011 an die deutschen Behörden, um diesen die Möglichkeit einzuräumen, die ausstehenden Informationen bis zum 19. September 2011 vorzulegen, widrigenfalls die Kommission eine Anordnung zur Auskunftserteilung in Erwägung zöge.
- (5) Mit E-Mail vom 13. September 2011 ersuchten die deutschen Behörden eine Verlängerung der Frist zur Beantwortung bis 19. Oktober 2011, welcher die Kommission mit E-Mail vom 15. September 2011 entsprach.
- (6) Schließlich übersandten die deutschen Behörden ihre Antwort am 19. Oktober 2011, die neuerlich unvollständig

war und wiederholten ihren Standpunkt betreffend einer bereits erfolgten Schließung des Falls im Juli 2009.

2. BESCHREIBUNG DER BEIHILFEREGELUNG

2.1. Allgemeine Angaben zum Flughafen Niederrhein/Weeze

- (7) Der Flughafen liegt in Deutschland im Bundesland Nordrhein-Westfalen im Landkreis Kleve zwischen den Gemeinden Kleve und Kevelaer in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze. Nach Süden liegt die nächste größere Stadt, Duisburg, in 60 km Entfernung, nach Norden liegt Nimwegen (NL) in ca. 50 km Entfernung.
- (8) In der Nähe des Flughafens Niederrhein / Weeze befinden sich 10 weitere Flughäfen:
 - Düsseldorf (Fahrzeit 51 Minuten oder 76 km)
 - Eindhoven, NL (1 Stunde 12 Minuten oder 88 km),
 - Maastricht, NL (1 Stunde 14 Minuten oder 98 km),
 - Köln-Bonn (1 Stunde 23 Minuten oder 133 km),
 - Dortmund (1 Stunde 25 Minuten oder 120 km),
 - Lüttich, BE (1 Stunde 41 Minuten oder 152 km),
 - Antwerpen, BE (1 Stunde 54 Minuten oder 153 km),
 - Rotterdam, NL (1 Stunde 44 Minuten oder 172 km),
 - Münster-Osnabrück (1 Stunde 46 Minuten oder 175 km) und
 - Brüssel, BE (2 Stunden 10 Minuten oder 200 km).
- (9) Von 1954 bis 1999 wurde der Flughafen von der britischen Royal Airforce als Militärstützpunkt genutzt. Nach der Umwandlung in einen Zivilflughafen wurde 2003 der zivile Flugbetrieb aufgenommen.
- (10) Der Flughafen verfügt über eine 2 440 Meter lange Start- und Landebahn. Der Terminal ist für 3,5 Millionen Fluggäste ausgelegt. Die Fluggastzahlen haben sich wie folgt entwickelt:

Jahr	Fluggastaufkommen (insgesamt)	Wachstumsindex	Anteil von Ryanair am Gesamtpassagieraufkommen
2003	208 000	100	nicht verfügbar
2004	797 000	383	nicht verfügbar
2005	592 000	285	[80-99] % ⁽¹⁾
2006	585 000	281	[80-99] %

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG Vertrags (jetzt Art. 88 AEUV), ABl. L 83/1 vom 27.3.1999, S. 1-9

Jahr	Fluggastaufkommen (insgesamt)	Wachstumsindex	Anteil von Ryanair am Gesamtpassagieraufkommen
2007	849 000	408	[80-99] %
2008	1 525 000	733	[80-99] %
2009	2 403 000	1 155	[80-99] %
2010	2 897 000	1 392	[80-99] %
2011	2 422 000	1 164	nicht verfügbar

(¹) Kennzeichnung eines Geschäftsgeheimnisses entsprechend der Mitteilung der Kommission C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6).

- (11) Der Flughafen wird derzeit von Ryanair, Air Berlin, Wizz Air, XL Airways, Transavia, Sky Airlines, Corendon Airlines und Bulgaria Air sowie von den Chartergesellschaften Tailwind und Solid Executive genutzt. Germania wird 2012 einen wöchentlichen Flug nach Burgas (Bulgarien) anbieten. Die Fluglinien fliegen über 50 internationale Bestimmungen an. Der überwiegende Anteil des Fluggastaufkommens am Flughafen entfällt auf die Billigfluggesellschaften (Low Cost Carriers – „LCC“). Der Anteil von Ryanair am Fluggastaufkommen insgesamt auf diesem Flughafen beläuft sich auf [80-99] %. Ryanair war seit der Eröffnung des Flughafens präsent und hat den Flughafen mit der permanenten Stationierung von sieben Flugzeugen inzwischen zu einem seiner Hubs in Deutschland gemacht.
- (12) Bis 2010 kamen mehr als 50 % der Fluggäste des Flughafens aus den Niederlanden, der Rest hauptsächlich aus den umliegenden Regionen in Deutschland und teilweise auch aus belgischen Regionen. Während des Jahres 2011 sank der Anteil der niederländischen Fluggäste auf etwa 40 %.
- 2.2. Entwicklung der Eigentumsverhältnisse und des Betriebs des Flughafens**
- 2.2.1. Entwicklung der Eigentumsverhältnisse des Flughafens**
- (13) Der Flugplatz wurde 1954 von der Royal Airforce zu militärischen Zwecken angelegt. Anfang der 1990er Jahre kündigte die Royal Airforce ihren Rückzug bis 1999 an. Angesichts des voraussichtlichen Verlustes von ca. 400 zivilen Arbeitsplätzen gründeten der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze 1993 die Flughafen Niederrhein GmbH (nachstehend „FN GmbH“) zur Umwandlung des früheren Militärflughafens zur zivilen Nutzung.
- (14) Die FN GmbH wurde 1993 als privatrechtliches Unternehmen mit einem Geschäftskapital von 50 000 DM (= 25 564 EUR) gegründet. Die Gründungsgesellschafter waren der Landkreis Kleve (52 %) und die Gemeinde Weeze (48 %). Die FN GmbH wurde zur Entwicklung neuer gewerblicher Aktivitäten und Nutzungskonzepte für das Flughafengelände insbesondere im Hinblick auf den zukünftigen privaten Betrieb des Flughafens ins Leben gerufen. Dabei plante die Gemeinde Weeze von Anfang an einen privaten Betrieb des Flughafens. Dieses Ziel sollte in vier Schritten erreicht werden:
- Gewinnung eines privaten Investors für die Vorbereitung und den Betrieb des Flughafens;
 - Einholung einer Genehmigung für die Umwandlung des Flughafens in einen zivilen Verkehrsflughafen;
 - Abschluss eines Vertrags mit den Niederlanden über die Nutzung des niederländischen Luftraums;
 - Erwerb der Liegenschaft vom Bund.
- (15) Am 30. November 1999 schließlich übertrug die Royal Airforce die Liegenschaft des Flughafens auf die Bundesregierung.
- (16) Der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze planten auf dem früheren Militärflughafen die Einrichtung eines Zivilflughafens (Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe). Dazu gründeten sie am 16.12.1999 die Entwicklungs- und Erschließungsgesellschaft Laarbruch GmbH (nachstehend „EEL GmbH“) zur laufenden Bewirtschaftung des Flughafengeländes. 52 % der Geschäftsanteile der EEL GmbH befinden sich im Besitz des Kreises Kleve und 48 % im Besitz der Gemeinde Weeze.
- (17) Deutschland weist besonders darauf hin, dass die EEL GmbH andere Aufgaben als die FN GmbH hatte. Die Erschließung und der Betrieb des Flughafens im Sinne der oben erwähnten vier Punkte waren Aufgabe der FN GmbH, während die EEL GmbH insbesondere in der Zeit nach der Schließung des Militärflughafens 1999 die Liegenschaft verwalten sollte, bis sie von einem privaten Investor übernommen werden konnte.
- (18) In diesem Sinne sollte die EEL GmbH die technischen Einrichtungen und die Infrastruktur des früheren Militärflughafens im Hinblick auf die voraussichtliche spätere gewerbliche Nutzung des Standorts (als *Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe*) vorbereiten und die Liegenschaft auf täglicher Basis verwalten.
- (19) Im Gefolge der Genehmigung des Umwandlungsplanes des Kreises Kleve und der Gemeinde Weeze am 23.8.2000 durch das Land Nordrhein-Westfalen und

der Gewährung einer Lizenz zum Betrieb eines zivilen Verkehrsflughafens am 20.6.2001⁽³⁾ an die FN GmbH durch die Bezirksregierung Düsseldorf erfolgte die Privatisierung des Flughafenbetriebs und der Liegenschaft in zwei Schritten:

a. *Schritt 1:* Zum 1.7.2001 zogen sich die öffentlichen Anteilseigner aus der FN GmbH zurück, indem der Landkreis Kleve und die Gemeinde Weeze 99,261 % der Anteile an der FN GmbH an die Flughafen Niederrhein Holding GmbH (nachstehend „ANH GmbH“) veräußerten, eine 100 %ige Tochter der niederländischen Gesellschaft Airport Network B.V. Bis heute hält der Kreis Kleve weiterhin 0,0459 % der Anteile an der FN GmbH, während die Gemeinde Weeze weiterhin 0,0279 % der Anteile hält. Zum Zeitpunkt des Verkaufs der FN GmbH vom öffentlichen Eigentümer an die privaten Investoren verfügte die FN GmbH praktisch über keinerlei Vermögenswerte, [...].

b. *Schritt 2:* Am 14.3.2002 veräußerte der Bund die Liegenschaft für [5-15] Mio. EUR an die FN GmbH. Vor dem Verkauf des Flughafens an die FN GmbH hatte die Bundesregierung andere potenzielle Käufer informell kontaktiert, ohne jedoch ein Ausschreibungsverfahren einzuleiten. Nur ein Investor hatte Interesse angedeutet und einen Preis von [...] Mio. EUR sowie weitere [...] Mio. EUR für den Fall geboten, dass bis [...] bestimmte Gewinnziele erreicht werden. Mit dem Kauf sagte ein privater Investor zu, in die weitere Entwicklung des geplanten Zivilflughafens zu investieren und dieses Vorhaben fortzusetzen.

- (20) Die Bundesregierung hat den Verkaufspreis anhand der Bestimmungen von § 63 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung und der Wertermittlungsverordnung festgelegt. Danach ist die Bundesregierung verpflichtet, Eigentum zum aktuellen Wert, d. h. zum Marktwert zu veräußern. Der Marktwert wurde von einem unabhängigen Sachverständigen nach den Bestimmungen in der Wertermittlungsverordnung ermittelt. Im vorliegenden Fall schätzte ein unabhängiger Sachverständiger den Wert des Geländes anhand des Nutzungskonzepts auf [11-20] Mio. EUR und den Wert der Gebäude auf [4-10] Mio. EUR. Von diesen Werten zog der Sachverständige [4-10] Mio. EUR für den Abriss der Kasernen ab, der für die Umwandlung in einen Zivilflughafen erforderlich war, sowie weitere [2-5] Mio. EUR für die obligatorischen Maßnahmen gemäß den Umwelt- und Planungsvorschriften. Ab 2001 wurden die ersten Baumaßnahmen (Abriss der Bunkieranlagen, Infrastruktur für Kläranlagen, Trinkwasserversorgung usw.) zur Vorbereitung der Nutzung des Flughafens für die Zivilluftfahrt durchgeführt.

⁽³⁾ Dagegen legten die Anwohner in mehr als 1 000 Fällen Rechtsmittel ein. Somit dauerte es bis zum 1.5.2003, bis der Flugbetrieb aufgenommen werden konnte. 2006 jedoch wurde die Betriebsgenehmigung erneut rechtlich angefochten, was Rechtsunsicherheit für den Betrieb des Flughafens verursachte. Es dauerte dann bis zum 1.2.2007, bis diese Unsicherheit beseitigt wurde, indem das Bundesverwaltungsgericht endgültig zugunsten des Flugbetriebs auf dem Flughafen entschied. Mit einer Änderung an der Betriebsgenehmigung durch die Regionalbehörden waren am 1.5.2009 sämtliche rechtlichen Auflagen erfüllt.

2.2.2. Die wirtschaftliche Entwicklung der EEL GmbH und der FN GmbH

- (21) Unmittelbar nach ihrer Gründung 1999 sorgte die EEL GmbH im Wege eines Leasingvertrags für die Bewachung des Flughafengeländes. Ab 2000 bzw. 2001 wurden die ersten Erschließungs- und Baumaßnahmen durchgeführt. Von 1999 bis 2000 erhielt die EEL GmbH ein Entgelt von [...] DM pro Monat (= [...] EUR) vom Bund. Vom Land Nordrhein-Westfalen erhielt die EEL GmbH im Jahr 2000 einen Betrag von [...] DM (= [...] EUR) und 2002 nochmals [...] DM (= [...] EUR) für Planungskosten.
- (22) Nachdem die Bezirksregierung Düsseldorf der FN GmbH die Genehmigung zum Betrieb eines zivilen Verkehrsflughafens nach dem deutschem Luftverkehrsgesetz gewährt hatte und die FN GmbH von der privaten Investorengruppe übernommen wurde, erstattete die private Investorengruppe der EEL GmbH die Kosten für den Betrieb und die Verwaltung der Flughafen-Liegenschaft.
- (23) Im Laufe des Jahres 2002 wurden Betrieb und Verwaltung der Flughafen-Liegenschaft von der EEL GmbH auf die privatisierte FN GmbH übertragen. Diese erzielte 2002 einen Verlust in Höhe von 0,3 Mio. EUR. Ab 2003 stellte die EEL GmbH ihren Beitrag zur weiteren Bewirtschaftung der Flughafen-Liegenschaft ein. Damit wurden die Arbeiten und Leistungen, für die die EEL GmbH ursprünglich eingesetzt worden war, 2002/2003 beendet. Dennoch lösten der Landkreis Kleve und die Gemeinde Weeze ihre EEL GmbH 2003 nicht auf.

2.3. Die öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen

2.3.1. Erste Maßnahme: Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH

- (24) Anfang 2003 geriet die privatisierte FN GmbH in finanzielle Schwierigkeiten, die den geplanten Start des Flugbetriebs am Flughafen, der für den 1.5.2003 vorgesehen war, und damit das gesamte Umwandlungs- und Ausbauprogramm gefährdeten. Die öffentlichen Träger der EEL GmbH beschlossen daher die Fortsetzung der Tätigkeit ihres Unternehmens. Somit gewährte die EEL GmbH der FN GmbH am 11.4.2003 ein erstes Darlehen über [11-20] Mio. EUR zu einem Zinssatz von [1-5] % über dem Basiszinssatz. Die deutschen Behörden teilten der Kommission den für dieses Darlehen angesetzten Basiszinssatz nicht mit. Die Fälligkeit dieses Darlehen war auf den 30.6.2005 festgelegt. Als Sicherheit wurde eine Grundschuld in unbekannter Höhe zugunsten der EEL GmbH eingetragen. Darüber hinaus stellten die privaten Eigentümer der FN GmbH selbstschuldnerische Bürgschaften. Deutschland legte keine Einzelangaben zu der gestellten Sicherheit vor.
- (25) Mit diesem Darlehen wollten die öffentlichen Träger der EEL GmbH der FN GmbH einen Überbrückungskredit zur Deckung ihrer betrieblichen Liquiditätsengpässe gewähren, damit diese ihre Investitionen in die Schaffung der Voraussetzungen für die rechtzeitige Aufnahme des Flugbetriebs weiter finanzieren konnte.
- (26) 2003 wurde der Flugbetrieb aufgenommen und die FN GmbH erzielte einen Verlust von 7 Mio. EUR. Nur ein

Jahr nach der Aufnahme des Flugbetriebs auf dem Flughafen stellte die damals wichtigste Fluggesellschaft für den Flughafen, die niederländische Gesellschaft V-Bird, ihren Betrieb wegen Zahlungsunfähigkeit ein. Angesichts dieser fortwährenden finanziellen Schwierigkeiten der FN GmbH gewährte ihr die EEL GmbH 2004 weitere Darlehen:

- a. Am 17.6.2004 gewährte die EEL GmbH der FN GmbH ein zweites Darlehen über [2-5] Mio. EUR mit der gleichen Fälligkeit wie im Falle des ersten Darlehens von 2003 (d. h. bis zum 30.6.2005). Der Zinssatz lag um [1-5] % über dem Basiszinssatz. Die deutschen Behörden teilten der Kommission auch den für diesen zweiten Kredit angesetzten Basiszinssatz nicht mit.
 - b. Einen Monat später, am 28.7.2004 gewährte die EEL GmbH der FN GmbH ein drittes Darlehen über [2-5] Mio. EUR. Die Fälligkeit dieses dritten Darlehens wurde auf den 31.12.2007 festgelegt, und der Zinssatz lag [3-8] % über dem Basiszinssatz. Die deutschen Behörden teilten der Kommission auch den bei diesem dritten Darlehen verwendeten Basiszinssatz nicht mit. Für beide Darlehen von 2004 wurden Sicherheiten in Form der Eintragung einer Grundsuld in unbekannter Höhe und selbstschuldnerische Bürgschaften zugunsten der EEL GmbH gestellt.
- (27) Insgesamt erhielt die FN GmbH von der EEL GmbH allein 2004 Zuschussdarlehen in Höhe von [4-10] Mio. EUR. Nach Angaben Deutschlands wurden diese Darlehen zur Entwicklung und Umwandlung des früher zu militärischen Zwecken genutzten Flughafens, nicht jedoch zur Deckung der Betriebskosten gewährt.
- (28) Ende 2004 erzielte die FN GmbH erneut Verluste, diesmal in Höhe von 8,3 Mio. EUR. Damit war die FN GmbH erneut auf weitere Liquiditätsspritzen angewiesen. Das erste und das zweite von der EEL GmbH gewährte Darlehen (die sich zusammen ohne Zinsen auf 16,5 Mio. EUR beliefen) wären zum 30.6.2005 fällig gewesen. Offensichtlich hatte die FN GmbH wegen ihrer finanziellen Schwierigkeiten zu diesem Zeitpunkt weder den Kapitalbetrag eines der zuvor gewährten Darlehen getilgt, noch Zinsen gezahlt.
- (29) Dennoch gewährte die EEL GmbH der FN GmbH am 1.7.2005 ein viertes Darlehen zu Investitionszwecken, diesmal über [4-10] Mio. EUR. Gleichzeitig wurden die Laufzeiten des ersten, des zweiten und des dritten Darlehens, die sich zusammen auf [15-30] Mio. EUR (ohne Zinsen) beliefen, verlängert. Die Laufzeiten dieser Darlehen, die zuvor bei einem Jahr bzw. bei drei Jahren lagen (da sie ursprünglich als Überbrückungskredite für kurzfristige Liquiditätsengpässe gedacht waren), wurden harmonisiert und gleichzeitig deutlich verlängert, d. h. von einem bzw. drei auf fünf Jahre. Neuer Zeitpunkt der Fälligkeit war damit der 31.12.2010. Der Zinssatz wurde für alle noch ausstehenden Darlehen mit [1-5] % über dem Basiszinssatz festgelegt. Damit wurde zumindest für eines der gewährten Darlehen der Zinssatz effektiv verringert.
- Die deutschen Behörden teilten der Kommission wiederum nicht mit, welcher Basiszinssatz für dieses vierte Darlehen festgelegt worden war. Auch für diese zusätzlichen Darlehen von 2005 wurden Sicherheiten in Form der Eintragung weiterer Grundsulden in unbekannter Höhe und selbstschuldnerischer Bürgschaften zugunsten der EEL GmbH gestellt.
- (30) Darüber hinaus vereinbarten die EEL GmbH und die FN GmbH, dass die FN GmbH spätestens zum Zeitpunkt der Fälligkeit, d. h. zum 31.12.2010, Zinsen zu zahlen habe. Für den Fall der Erreichung der Gewinnschwelle und der Erzielung von Erträgen noch vor diesem Zeitpunkt müsste die FN GmbH mit den Zinszahlungen nach Erreichung der Gewinnschwelle beginnen. Hinsichtlich der Zinssätze für die ersten drei Darlehen bis zu ihrer Harmonisierung mit dem für das vierte Darlehen vom 1.7.2005 festgelegten Zinssatz wird im Darlehensverlängerungsvertrag vom 29.11.2010 in Absatz 5 Unterabsatz 4 festgelegt, dass auf jedes der vier Darlehen jährlich [15-23] % Zinsen fällig werden. Weitere Angaben machte Deutschland dazu jedoch nicht.
- (31) Deutschland weist darauf hin, dass alle Ansprüche der EEL GmbH gegenüber der FN GmbH erstrangig dinglich abgesichert sind. Darüber hinaus bestanden u. a. selbstschuldnerische Bürgschaften der privaten Investoren. Die deutschen Behörden machten der Kommission jedoch keine weiteren genaueren Angaben zu den dinglichen Sicherheiten und den bestehenden erstrangigen Bürgschaften, erklärten aber, dass die EEL GmbH einer Rangrücktrittserklärung zum Rückgriff auf die Sicherheit in Form einer eingetragenen Grundsuld für die Zeit von März 2009 bis zum 31.12.2010 zugestimmt habe, damit die FN GmbH einen kurzfristigen Kredit von der [Bank] erhalten konnte (s. u.).
- (32) Nach Angaben Deutschlands wurden die von der FN GmbH in der Zeit von 2002 bis 2006 erwirtschafteten Verluste von den privaten Gesellschaftern getragen. Die FN GmbH erreichte 2007 die Gewinnschwelle. Dennoch begann die FN GmbH offensichtlich entgegen früherer vertraglicher Abmachungen weder mit der Tilgung der Darlehen noch mit den Zinszahlungen. Per 31.12.2010, dem vertraglich vereinbarten Fälligkeitsdatum, schuldete die FN GmbH der EEL GmbH [20-30] Mio. EUR in Form von Darlehenskapital und [4-10] Mio. EUR in Form von Zinsen, d. h. insgesamt [24-40] Mio. EUR.
- (33) Offensichtlich war die FN GmbH Ende 2010 trotz ihrer Gewinne immer noch nicht in der Lage, die Darlehen zu tilgen oder die fälligen Zinsen zu zahlen. Daher stimmte die EEL GmbH einer zweiten Verlängerung der Laufzeiten aller vier Darlehen sowie der angelaufenen kumulierten Zinsen zu. Am 29.11.2010 schlossen die FN GmbH und die EEL GmbH eine weitere Darlehensvereinbarung zur Verlängerung der Laufzeiten aller Darlehen bis zum 31.12.2016 ab. Das heißt, dass die Laufzeit der ersten drei Darlehen mit der ersten Verlängerung von ursprünglich 1 Jahr bzw. drei Jahren um weitere fünf Jahre und mit der zweiten Verlängerung um weitere sechs Jahre verlängert wurde. Somit haben die ersten beiden Darlehen inzwischen eine Laufzeit von 13 bzw. 12 Jahren erreicht.

- (34) Die Zinssätze wurden bei der zweiten Verlängerung auf [1-5] % festgesetzt. Die EEL GmbH und die FN GmbH vereinbarten, dass die bis zum 31.12.2010 fälligen Zinsen auf den Kapitalbetrag aufgeschlagen werden, der sich damit auf [24-40] Mio. EUR erhöhte. Darüber hinaus sollte die FN GmbH Zinszahlungen auf Quartalsbasis vornehmen, wobei die erste Zinszahlung Ende des ersten Quartals 2011 fällig würde. Die deutschen Behörden erklärten, dass der Zinssatz für die Darlehensvereinbarung vom 29.11.2010 durch einen Aufschlag von [100-500] Basispunkten auf den Basiszinssatz von 1,24 % zustande gekommen sei. Des Weiteren erklärten sie, dass die FN GmbH kein Rating habe. Weitere Angaben machten sie nicht, wiesen aber darauf hin, dass der von der EEL GmbH verlangte Zinssatz von [1-5] % der FN GmbH offenbar keinen Vorteil verschaffte. In diesem Zusammenhang führen die deutschen Behörden zwei Beispiele an, in denen private Banken der FN GmbH Darlehen angeboten hatten: (i) ein Darlehen der [Bank] an die FN GmbH und (ii) ein Darlehensangebot von der [Bank].
- (35) Was das Darlehen der [Bank] an die FN GmbH anbelangt, so belief sich der Darlehensbetrag auf [4-10] Mio. EUR. Der zu zahlende Zinssatz betrug [3-8] % bei einer Laufzeit von März 2009 bis zum 31.12.2010. Damit die FN GmbH diesen Kredit in Anspruch nehmen konnte, musste die EEL GmbH einer Rangrücktrittserklärung zustimmen, um der [Bank] eine akzeptable Sicherheit stellen zu können. Die deutschen Behörden sind der Auffassung, dass das Zustandekommen des Darlehens der [Bank] zeigt, dass eine eingetragene Grundschuld als normale Sicherheit dienen kann. Die deutschen Behörden bestätigen, dass die FN GmbH das Darlehen der [Bank] zum Fälligkeitstermin vollständig zurückgezahlt hatte. Die [Bank] bot der FN GmbH zwei Kreditfazilitäten (über [8-15] Mio. EUR und über [1-5] Mio. EUR) zu einem indikativen Zinssatz von [1-5] % an, doch wurde von diesem Angebot nie Gebrauch gemacht.
- (36) Tabelle 1: Überblick über die öffentlichen Fördermaßnahmen der EEL GmbH zugunsten der FN GmbH

Umfang (in Mio. EUR)	Datum der Darlehensverein- barung	Zinssatz	Fälligkeit / Laufzeit- verlängerung	Sicherheit	Finanzierung (EEL GmbH)
[11-20]	11.4.2003	[1-5] % über dem Basiszinssatz (Keine Angaben zum zugrundegelegten Basissatz)	Erste Fälligkeit 30.6.2005, zum ersten Mal verlängert bis zum 31.12.2010, zum zweiten Mal verlängert bis zum 31.12.2016	Eingetragene Grundschuld und selbstschuldnerische Bürgschaften. Keine weiteren Angaben.	Landkreis Kleve: Darlehen ([5-15] Mio. EUR zu [1-5] %); Darlehen über [2-5] Mio. EUR von der [Bank], (öffentlicher Bürge: Gemeinde Weeze). Zinssatz wurde der Kommission nicht mitgeteilt. Das Darlehen über [2-5] Mio. EUR wird am 30.6.2005 umgewandelt. Neuer Gläubiger ist die [Bank], die 100 %ige öffentliche Bürgschaft der Gemeinde Weeze bleibt offenbar bestehen.
[2-5]	17.6.2004	[1-5] % über dem Basiszinssatz (Keine Angaben zum zugrundegelegten Basissatz)	Erste Fälligkeit 30.6.2005, zum ersten Mal verlängert bis zum 31.12.2010, zum zweiten Mal verlängert bis zum 31.12.2016	Eingetragene Grundschuld und selbstschuldnerische Bürgschaften. Keine weiteren Angaben.	Darlehen an die EEL mit Bürgschaft durch den Landkreis Kleve („Kassenkredite“)
[2-5]	28.7.2004	[3-8] % über dem Basiszinssatz (Keine Angaben zum zugrundegelegten Basissatz)	Erste Fälligkeit 30.6.2005, zum ersten Mal verlängert bis zum 31.12.2010, zum zweiten Mal verlängert bis zum 31.12.2016	Eingetragene Grundschuld und selbstschuldnerische Bürgschaften. Keine weiteren Angaben.	Darlehen an die EEL mit Bürgschaft durch den Landkreis Kleve („Kassenkredite“). Landkreis Kleve und Gemeinde Weeze führen der EEL GmbH [0,4-1] Mio. EUR an frischem Kapital zu

Umfang (in Mio. EUR)	Datum der Darlehensverein- barung	Zinssatz	Fälligkeit / Laufzeit- verlängerung	Sicherheit	Finanzierung (EEL GmbH)
[4-10]	1.7.2005	[1-5] % über dem Basiszinssatz (Keine Angaben zum zugrunde- gelegten Basissatz)	Erste Fälligkeit 31.12.2010, ver- längert bis zum 31.12.2016	Eingetragene Grund- schuld und selbst- schuldnerische Bürg- schaften. Keine wei- teren Angaben.	Landkreis Kleve und Gemeinde Weeze füh- ren der EEL GmbH [0,4-1] Mio. EUR an fri- ischem Kapital zu. Keine weiteren Angaben sei- tens der deutschen Be- hörden.
[24-40] (=[20-30 (Summe aller vier Darlehen plus an-ge- fallene Zinsen von [4-10])	29.11.2010	[1-5] % (Basissatz von 1,24 % plus [100- 500] Basispunkte)	31.12.2016	Eingetragene Grund- schuld und selbst- schuldnerische Bürg- schaften. Keine wei- teren Angaben.	Verlängerung aller vor- herigen Darlehen des Landkreises Kleve an die EEL („Kassenkredite“) sowie des Darle- hens der [Bank] mit Fortbestand der 100 %igen öffentlichen Bürgschaft der Ge- meinde Weeze.

(37) Tabelle 2: Entwicklung wichtiger betrieblicher Kennzahlen der FN GmbH

in Mio. EUR	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Umsatz	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	8,28	13,34	19,90
Umsatz pro Fluggast (in EUR)	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	9,75	8,75	8,28
EBITDA	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	4,3	5,4	6
Gewinn (Verlust)	(- 0,3)	(- 7,0)	(- 8,3)	(- 7,9)	(- 4,8)	0,7	0,7	0,4
Eigenkapital	n. v.	n. v.	n. v.	0,4	(- 4,4)	8,8	9,4	9,8
Fremdmittel	n. v.	n. v.	n. v.	37	42	44	51	58,7
Geleistete Zinszahlun- gen	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.	1,4	2	2,2
Verschuldungsgrad	n. v.	n. v.	n. v.	9 250 %	Eigenka- pital ne- gativ	500 %	543 %	599 %

(38) Wie aus der obigen Tabelle ersichtlich, erweist sich die wirtschaftliche Entwicklung der FN GmbH in der Zeit von 2002 bis 2009 als nicht tragfähig. Die FN GmbH machte von 2002 bis 2006 zunächst Verluste und erreichte 2007 die Gewinnschwelle. Während der Umsatz insgesamt stieg, ging der Umsatz pro Fluggast in der Zeit von 2007 bis 2009 jedoch zurück. 2006 rutschte das Eigenkapital der FN GmbH wegen sich anhäufender Verluste in den negativen Bereich ab. Infolge einer Umwandlung von Darlehensmitteln in Eigenkapital durch ein verbundenes Unternehmen gelangte die Kapitalausstattung der FN GmbH wieder in den positiven Bereich. Trotz der von 2007 bis 2009 erwirtschafteten Gewinne konnte die FN GmbH eine stetige Zunahme ihrer Verschuldung nicht vermeiden. Somit verschlechterte sich der Schuldenstand der Gesellschaft ständig weiter, und eine immer höhere Zinslast deutet darauf hin, dass die FN GmbH noch immer ein instabiles Geschäftsmodell verfolgt. Schließlich hat die FN GmbH bisher weder Tilgungen der von der EEL GmbH gewährten Darlehen vorgenommen noch Zinszahlungen geleistet.

(39) Presseberichten zufolge ⁽⁴⁾ war die FN GmbH Ende des ersten Quartals 2011 erneut nicht in der Lage, wie im Darlehensverlängerungsvertrag vom 29.11.2010 vereinbart, die ersten Zinszahlungen zu leisten. Offenbar erklärte sich der Landkreis Kleve mit dem Angebot des Gesellschafters der FN GmbH einverstanden, für den fortgesetzten Aufschub der Tilgungs- und Zinszahlungen Ende 2011 Anteile an der FN GmbH im Wege einer Umwandlung von Darlehensmitteln in Eigenkapital entgegenzunehmen.

⁽⁴⁾ <http://www.rp-online.de/niederrhein-nord/kleve/nachrichten/Flughafen-weeze-cdu-stimmt-zinsaufschub-zu-1.1194598> und <http://www.rp-online.de/niederrhein-nord/kleve/nachrichten/kreis-uebernimmt-flughafen-anteile-1.1196891> und <http://www.derwesten.de/staedte/nachrichten-aus-kleve-und-der-region/kontroverse-diskussion-zu-krediten-id3085932.html>

2.3.2. Zweite Maßnahme: Unterstützung durch das Land Nordrhein-Westfalen

- (40) Nach der Antwort der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vom 13.5.2009 auf die große Anfrage 28 der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen (Drucksache 14/8594) ⁽⁵⁾ erhielt der Flughafen öffentliche Fördermittel in Höhe von 3,76 Mio. EUR aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen.
- (41) Die Rechtsgrundlage dafür ist wie folgt: am 25.11.2002 erließ das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen, d.h. Infrastrukturinvestitionen) auf Flugplätzen (RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung – VA 5 - 10 - 60/195- v. 25.11.2002). ⁽⁶⁾ – für Flughäfen in Nordrhein-Westfalen. Der Erlass war zwischen 1.1.2003 und 1.1.2008 in Kraft.
- (42) Unter den Erlass fallen Investitionskosten für bestimmte Arten von Flughafeninfrastruktur wie befestigte und unbefestigte Flugplatzbetriebsflächen (Start- und Landebahnen, Rollbahnen, Schutzstreifen, Vorfelder), ortsfeste Anlagen für die Flugsicherung sowie von Anlagen und Einrichtungen für die Luftaufsicht (Turm, Luftaufsichtskanzel, technische und betriebliche Räume, Signalfeld, Wolkenhöhenmessgerät, Sichtgerät, optische Warnanlagen), von Befeuerungsanlagen sowie von optischen und elektronischen Anflughilfen, Flugplatzhochbauten einschließlich Außenanlagen (Hallen mit Nebenräumen, Betriebs- und Abfertigungsgebäude), Parkbauten (Freiparkplätze, Parkhäuser), Flugplatzeinzäunungen, ortsfeste Anlagen für Zwecke der Luftsicherheit, Lärmschutzanlagen auf dem Flugplatzgelände, ortsfeste Anlagen für den Brandschutz, den Winterdienst und das Rettungswesen einschließlich zugehöriger Tiefbauten, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes sowie Ausgaben für den Erwerb von flughafenbetriebsnotwendigen Grundstücken unter bestimmten Einschränkungen. Mit diesem Erlass gewährte das Land Nordrhein-Westfalen eine Unterstützung im Ausmaß von bis zu 40 % der förderfähigen Ausgaben für diese Arten von Flughafeninfrastruktur. Für internationale Verkehrsflughäfen und regionale Verkehrsflughäfen und Landeplätze kann der Prozentsatz auf bis zu 65 % der förderfähigen Ausgaben ansteigen. Für Parkbauten (Freiparkplätze, Parkhäuser), Flugplatzeinzäunungen und ortsfeste Anlagen für Zwecke der Luftsicherheit, können bis zu 80 % der förderfähigen Ausgaben als Unterstützung gewährt werden. Deutschland machte zu diesen Unterstützungsmaßnahmen des Landes Nordrhein-Westfalen keine weiteren Angaben.

2.3.3. Dritte Maßnahme: Direkte Unterstützung der FN GmbH durch den Kreis Kleve für den Erwerb der Flughafen-Liegenschaft

- (43) Wie vorstehend beschrieben, veräußerte der Bund die Flughafen-Liegenschaft am 14.3.2002 für [5-15] Mio.

EUR an die zu diesem Zeitpunkt bereits privatisierte FN GmbH. Am selben Tag ging der Kreis Kleve eine Vereinbarung mit der FN GmbH über eine Überbrückungsfinanzierung für einen Teil der Kosten für den Kauf der Flughafen-Liegenschaft ein. Die Überbrückungsfinanzierung erfolgte in Form eines zinslosen Darlehens. Vereinbarungsgemäß sollte der Kreis Kleve einen Betrag von [4-10] Mio. EUR der insgesamt [5-15] Mio. EUR vorfinanzieren. Airport Network B.V., die niederländische Muttergesellschaft der ANH GmbH, welche ihrerseits die Eigentümerin der FN GmbH ist, sollte eine erste Tranche in Höhe von [2-5] Mio. EUR dieses zinslosen Darlehens bis zum 30.12.2003 an den Kreis Kleve zurückzahlen. Die zweite Tranche in Höhe von [2-5] Mio. EUR war fünf Jahre nach dem Beginn des Flugbetriebs auf dem Flughafen, spätestens jedoch am 31.12.2007 fällig.

- (44) Am 8.7.2004 beschloss der Kreistag Kleve, der FN GmbH die Rückzahlung der zweiten Tranche über [2-5] Mio. EUR zu erlassen, da im Juli 2004 bereits 450 Arbeitsplätze am Flughafen entstanden waren und somit die Vertragsklausel über die Entstehung von Arbeitsplätzen erfüllt war. Derzeit ist jedoch weiterhin unklar, ob die FN GmbH dem Kreis Kleve die andere Tranche über [2-5] Mio. EUR erstattet hat, da der Kommission keinerlei Informationen der deutschen Behörden zu diesem Vertrag zwischen dem Kreis Kleve und der FN GmbH vorliegen.
- (45) Auf jeden Fall gewährte die EEL GmbH der FN GmbH am 28.7.2004 ein Darlehen in exakt der gleichen Höhe von [2-5] Mio. EUR mit gleicher Laufzeit (d. h. bis zum 31.12.2007), wie es ursprünglich im Vertrag vom 14.3.2002 zwischen dem Kreis Kleve und der FN GmbH vereinbart worden war. Unklar ist jedoch, ob dieses Darlehen der EEL GmbH von der FN GmbH verwendet wurde, um ihren früheren Verpflichtungen aus ihrem Vertrag vom 14.3.2002 mit dem Kreis Kleve nachzukommen.
- (46) Für den Fall, dass die FN GmbH [2-5] Mio. EUR, d. h. eine der beiden Tranchen gemäß Vertrag vom 14.3.2002 zurückgezahlt haben sollte, hätte die FN GmbH vom Kreis Kleve einen öffentlichen Zuschuss in Höhe von [2-5] Mio. EUR erhalten, d. h. in Höhe der anderen Tranche, die ihr aufgrund der Erfüllung der Vertragsklausel zur Schaffung von Arbeitsplätzen erlassen wurde.

2.3.4. Vierte Maßnahme: Öffentliche Unterstützung der EEL GmbH

- (47) Um in der Lage zu sein, Darlehen an die FN GmbH ausreichen zu können, benötigte die EEL GmbH selbst eine Refinanzierung. Für das erste Darlehen über [11-20] Mio. EUR, welches der FN GmbH in 2003 gewährt wurde, refinanzierte sich die EEL GmbH mit Hilfe eines ihr vom Landkreis Kleve eingeräumten Kassenkredits über [5-15] Mio. EUR zu einem Zinssatz von [1-5] %. Deutschland erklärte, dass infolge der unterschiedlichen Zinssätze für das Darlehen des Landkreises Kleve an die EEL GmbH und für das Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH der EEL GmbH ein Überschuss verblieb. Allerdings machten die deutschen Behörden keine weiteren Angaben betreffend des Refinanzierungszinssatzes des Kreises Kleve.

⁽⁵⁾ <http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD14-9248.pdf>, S. 78

⁽⁶⁾ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1

- (48) Für die verbleibenden [2-5] Mio. EUR erhielt die EEL GmbH ein Darlehen von der in privatem Eigentum befindlichen [Bank]. Die Gemeinde Weeze stellte dafür eine öffentliche Bürgschaft über 100 % zugunsten der EEL GmbH bzw. der [Bank]. Am 30.6.2005 wurde dieses Darlehen umgewandelt, wobei die im öffentlichen Eigentum stehende [Bank] (eine Tochtergesellschaft der [Bank]) die [Bank] als Gläubiger ablöste. Die deutschen Behörden teilten der Kommission weder den angesetzten Zinssatz für dieses Darlehen mit, noch ob die EEL GmbH eine Bürgschaftsprämie an den Bürgen zu entrichten hat, oder ob die öffentliche Bürgschaft der Gemeinde Weeze auch für den neuen Gläubiger weiter zur Verfügung gestellt wurde.
- (49) Die der FN GmbH 2004 von der EEL GmbH gewährten Darlehen wurden alle über Kassenkredite refinanziert, die der Landkreis Kleve der EEL GmbH einräumte. Darüber hinaus nahmen 2004 die beiden öffentlichen Träger der EEL GmbH eine Rekapitalisierung der EEL GmbH in Höhe von [0,4-1] Mio. EUR vor. Deutschland machte keine Angaben hinsichtlich der Vergütung der Kapitalspritzen oder der Darlehen, die der EEL GmbH von ihren öffentlichen Trägern gewährt wurden.
- (50) Als die EEL GmbH die Darlehen, die sie an die FN GmbH gewährt hatte, verlängerte, wurden die Darlehen des Landkreises Kleve an die EEL GmbH (Kassenkredite) und das Darlehen der [Bank] an die EEL GmbH in Höhe von [2-5] Mio. EUR ebenfalls entsprechend verlängert.
- (51) Wie bereits 2004 nahmen die beiden öffentlichen Träger der EEL GmbH auch 2005 eine Kapitalzufuhr in Höhe von [0,4-1] Mio. EUR vor. Beide Liquiditätsspritzen zugunsten der EEL GmbH beliefen sich auf [1-5] Mio. EUR und mussten zuzüglich der Zinsen den Trägern der EEL GmbH, also dem Landkreis Kleve und der Gemeinde Weeze, spätestens zum 31.12.2010 zurückgezahlt werden. Auch in diesem Fall übermittelten die deutschen Behörden der Kommission keine weiteren Angaben zu diesen oder etwaigen anderen öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der EEL GmbH.
- (52) Insbesondere hieß es in einer Beschwerde, dass die EEL GmbH am 1.7.2005 [5-15] Mio. EUR als Kapitalrücklage erhalten habe, und dass [1-5] Mio. EUR aus Darlehen in Eigenkapital umgewandelt worden seien. Des Weiteren seien der EEL GmbH 2005 Kapitalspritzen in unbekannter Höhe verabreicht worden. 2006 gewährten die öffentlichen Träger der EEL GmbH dieser weitere Kapitalspritzen in Höhe von [0,1-1] Mio. EUR plus eine weitere Leistung in Höhe von [1-5] Mio. EUR, die in die Kapitalrücklage eingezahlt wurde. 2007 gewährte der Landkreis Kleve weitere Liquiditätshilfen ([0,1-1] Mio. EUR) und stockte die Kapitalrücklagen der EEL GmbH erneut um einen Betrag von [1-5] Mio. EUR auf. Bis 2007 hatte der Landkreis Kleve die EEL GmbH somit mit Beihilfemaßnahmen über insgesamt [15-30] Mio. EUR unterstützt.

3. DIE BESCHWERDEN

- (53) Im vorliegenden Fall liegen der Kommission verschiedene Beschwerden von Privaten und von einem Mitbewerber

vor. Die Beschwerden beziehen sich auf die folgenden beihilferelevanten Aspekte im Zusammenhang mit dem Flughafen:

- a. Seit der Privatisierung konnte die FN GmbH ihre schlechte wirtschaftliche Lage nicht weiter verbessern. Darüber hinaus können die privaten Anteilseigner der FN GmbH (ANH GmbH und Airport Network B.V.) selber nicht als gesunde Unternehmen betrachtet werden.
- b. Der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze nutzten die EEL GmbH als eine Zweckgesellschaft zur Förderung der FN GmbH. Angesichts der rein öffentlichen Trägerschaft der EEL GmbH ist diese als ein öffentliches Unternehmen zu betrachten.
- c. Bisher hat die FN GmbH keinen einzigen Teil der Darlehen getilgt, die ihr von der EEL GmbH gewährt worden waren, noch die darauf angefallenen Zinsen gezahlt. Im Gegenteil: die EEL GmbH erklärte sich wiederholt zur Verlängerung der Laufzeiten der ausstehenden Darlehen und zur Stundung der fälligen Zinszahlungen bereit.
- d. Der Kreis Kleve unterstützte die FN GmbH durch die Bereitstellung einer Überbrückungsfinanzierung zum Erwerb der Flughafen-Liegenschaft von der Bundesregierung und erklärte sich bereit, auf die Rückzahlung dieser Fördergelder zu verzichten, wenn eine bestimmte Anzahl von Arbeitsplätzen am Flughafen geschaffen werden.
- e. Die Flughafen-Liegenschaft enthält mineralische Ressourcen (Kies), der nicht berücksichtigt worden war, als die Liegenschaft bewertet wurde. Somit wurde dem privaten Investor von der öffentlichen Hand ein weiterer Vorteil gewährt.

4. ZEITRAHMEN DES VERFAHRENS: EINWAND DES VERTRAUENSCHUTZES

- (54) Deutschland macht geltend, die Kommissionsdienststellen haben die deutschen Behörden im Juli 2009 dahingehend unterrichtet, dass das Verfahren eingestellt würde. Folglich unterrichteten die deutschen Behörden den Flughafen über die angeblich bevorstehende Einstellung des Verfahrens. Aus diesem Grund ist Deutschland der Auffassung, dass die von den Kommissionsdienststellen im Juli 2009 angebliche angekündigte Einstellung des Verfahrens hinsichtlich des untersuchten Sachverhalts Vertrauensschutz ausgelöst hat, d. h. dass die Kommission keine Einwände zu den damals bereits durchgeführten Maßnahmen erheben würde. Daher fühlt sich Deutschland nicht zur Vorlage weiterer Auskünfte zu den untersuchten Sachverhalten und den bis zum Juli 2009 eingegangenen Beschwerden verpflichtet.
- (55) Die Kommission erachtet diesen Einwand Deutschlands als unzutreffend. Entsprechend Artikel 13 der Verfahrensverordnung kann die Kommission das Vorprüfungsverfahren hinsichtlich einer rechtswidrigen Beihilfe nur durch Erlass einer Entscheidung gemäß Artikel 4 der Verfahrensverordnung beenden. Keine derartige Entscheidung

wurde erlassen. Daher war sowohl für den Mitgliedsstaat als auch für einen ordentlichen Kaufmann klar ersichtlich, dass die Kommission diesen Fall nicht abgeschlossen hatte.

- (56) Darüber hinaus haben die Kommissionsdienststellen zu keinem Zeitpunkt ein Schreiben an die deutschen Behörden übermittelt, mit welchem sie angedeutet haben, dass sie die Beschwerden als unbegründet ansehen.
- (57) Drittens weist die Kommission darauf hin, dass Artikel 15 der Verfahrensverordnung eine Verjährungsfrist von 10 Jahren für die Rückforderung von staatlichen Beihilfen vorsieht. Diese Verjährungsfrist kann durch jede Maßnahme, die die Kommission oder ein Mitgliedstaat auf Antrag der Kommission ergreift, unterbrochen werden. Ein reines Auskunftsverlangen an den Mitgliedsstaat reicht diesbezüglich aus, selbst wenn der Empfänger der Beihilfe davon keine Kenntnis hatte. Angesichts der Vielzahl von Auskunftsverlangen, die die Kommission zum Beihilfeverfahren Flughafen Niederrhein / Weeze an Deutschland gerichtet hat, liegt in diesem Fall eindeutig eine derartige Unterbrechung vor.
- (58) Viertens weist die Kommission Deutschland auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache *Salzgitter vs. Kommission* (7) hin, wo der Gerichtshof zu dem Schluss gelangte, dass die Anmeldung staatlicher Beihilfen ein zentraler Bestandteil des gemeinschaftlichen Beihilfekontrollsystems ist, und dass sich die Unternehmen, denen diese Beihilfen zugutekommen, nicht auf ein berechtigtes Vertrauen in deren Ordnungsmäßigkeit berufen können, wenn sie nicht unter Einhaltung dieses Verfahrens gewährt wurden.
- (59) Und schließlich weist die Kommission darauf hin, dass die Frage, ob ein allgemeiner Rechtsgrundsatz wie berechtigtes Vertrauen oder der Grundsatz der ordnungsgemäßen Verwaltung der Rückforderung der gewährten Beihilfen gemäß Art. 14 Absatz 1 der Beihilfe-Verfahrensverordnung entgegensteht, erst dann zu prüfen ist, wenn die Kommission in einer endgültigen Entscheidung feststellt, dass in der Tat eine rechtswidrige staatliche Beihilfe gewährt wurde.
- (60) Daher weist die Kommission den Standpunkt der deutschen Behörden hinsichtlich des Vertrauensschutzes und einer angeblichen Einstellung des Verfahrens im Juli 2009 zurück.

5. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE

- (61) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (62) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV genannten Kriterien verstehen sich kumulativ. Um bestimmen zu können, ob die angemeldeten Maßnahmen staatliche Beihilfen im

Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, müssen demnach die folgenden Bedingungen alle erfüllt sein, d. h. die finanzielle Unterstützung musste

- a. vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
- b. bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
- c. den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und
- d. den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

5.1. Vorliegen einer Beihilfe in Form der der FN GmbH gewährten Darlehen

- (63) Die FN GmbH erhielt in den Jahren 2003, 2004 und 2005 Darlehen von der EEL GmbH (siehe Tabelle 1 in Erwägungsgrund (36)). Die Laufzeiten dieser Darlehen wurden von der EEL GmbH zuletzt im Jahr 2010 verlängert. Zunächst ist festzustellen, dass die Verlängerung der Laufzeiten der in den Jahren 2003 – 2005 gewährten Darlehen als eine neue Maßnahme zu betrachten ist. Die Verlängerung der Laufzeiten der Darlehen verändert die Beschaffenheit der in den Jahren 2003 – 2005 gewährten Darlehen insofern, als die EEL GmbH länger dem entsprechenden Risiko ausgesetzt ist und sich somit ein höheres Risiko und ein veränderter Tilgungsplan ergibt.

5.1.1. Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (64) In seinem Urteil in der Rechtssache „Flughafen Leipzig/Halle“ bestätigte der Gerichtshof, dass es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt, mit der der Bau der Flughafeninfrastruktur untrennbar verbunden ist. (8) Sobald ein Flughafenbetreiber einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, ungeachtet seines rechtlichen Status oder der Art seiner Finanzierung, stellt er ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar; demnach gelten die Vertragsbestimmungen für staatliche Beihilfen. (9)

5.1.2. Staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen

- (65) Der Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert oder vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird.
- (66) Im vorliegenden Fall befindet sich die beihilfengewährende EEL GmbH zu 100 % im öffentlichen Besitz, d. h. des Landkreises Kleve einerseits und der Gemeinde Weeze andererseits. Aus diesem Grund ist sie ein öffentliches Unternehmen gemäß Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 (10) über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen. Nach dieser

(7) C-408/04, Slg. 2008, I 2767, Randnr. 104

(8) T-455/08 Mitteldeutsche Flughafen und T-443/08 Freistaat Sachsen

(9) *Aéroports de Paris vs Kommission*, C-82/01 [2002] ECR I-9297

(10) ABL L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

Richtlinie ist ein öffentliches Unternehmen definiert als „jedes Unternehmen, auf das die öffentliche Hand aufgrund Eigentums, finanzieller Beteiligung, Satzung oder sonstiger Bestimmungen, die die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann“.

- (67) Der beherrschende Einfluss des Landkreises Kleve und der Gemeinde Weeze zum maßgeblichen Zeitpunkt wird an der Gesellschaftsstruktur deutlich sichtbar, da der Landkreis Kleve mit 52 % und die Gemeinde Weeze mit 48 % der Anteile die beiden einzigen Gesellschafter der EEL GmbH sind. Darüber hinaus besteht die Geschäftsführung der EEL GmbH aus zwei öffentlichen Mandatsträgern, nämlich dem Bürgermeister der Gemeinde Weeze und dem Landrat des Kreises Kleve.
- (68) Die öffentlichen Behörden üben auch entscheidenden finanziellen Einfluss infolge des Umstandes aus, dass die EEL GmbH in den Jahren 2004-2005 von ihren Gesellschaftern verschiedene Subventionen erhalten hat (Liquiditätshilfen und Kapitalspritzen). Somit hat die öffentliche Verwaltung der EEL GmbH direkte finanzielle Unterstützung zukommen lassen.
- (69) Daher geht die Kommission davon aus, dass die von der EEL GmbH gewährten Finanzierungen aus staatlichen Mitteln stammten.
- (70) Der Gerichtshof hat jedoch auch festgestellt, dass selbst wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Eigenständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen Darlehen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Zu diesem Aspekt wies der Gerichtshof darauf hin, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist.
- (71) Derartige Indizien sind gegebenenfalls die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind.
- (72) Die Kommission stellt zunächst fest, dass es in entscheidendem Maße auf die Beschaffenheit der Tätigkeit der EEL GmbH ankommt. Die EEL GmbH wurde von zwei regionalen öffentlichen Gebietskörperschaften gegründet, um die Flughafen-Liegenschaft für die weitere gewerbliche Nutzung als Flughafen für die Zivilluftfahrt (Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe) vorzubereiten und die Liegenschaft bis zur Übernahme durch einen privaten Investor zu verwalten.
- (73) In der Tat wird der Flughafen von einem privaten Investor betrieben. Dennoch gehen die Umwandlung des früheren Militärflughafens in einen Flughafen für die Zivilluftfahrt und der Verkauf an einen privaten Investor auf eine politische Entscheidung zurück. Dass die der FN GmbH gewährten finanziellen Hilfen dem Staat zuzurechnen sind, ergibt sich aus verschiedenen Gründen: In der Zeit von 1999 bis 2001 wurde der Flughafen durch den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze (über die damals noch im öffentlichen Besitz befindliche FN GmbH) betrieben. Die EEL GmbH wurde dann eigens ins Leben gerufen, um die zukünftige Betriebsbereitschaft des Zivillughafens zu gewährleisten.
- (74) Ein Flughafen kann für verschiedene Politikbereiche von maßgeblicher Bedeutung sein: für die Verkehrspolitik, für die regionale und nationale wirtschaftliche Entwicklung oder für die Stadt- und Regionalentwicklungspolitik. Im Allgemeinen sind die öffentlichen Behörden mit daran beteiligt, wenn ein früher militärisch genutztes Flughafengelände im Besitz des Staates mit Hilfe der betreffenden Gemeinde- oder Kreisverwaltung in einen Zivillughafen umgewandelt wird. Die Entscheidung zur Gewährung von Subventionen an die FN GmbH über die EEL GmbH wurde von den Gesellschaftern der EEL GmbH getroffen, die wiederum die öffentlichen Instanzen vertreten. Die EEL GmbH hat keinen Verwaltungsrat; die beiden Geschäftsführer sind die amtierenden Vertreter der beiden öffentlichen Gebietskörperschaften. Ein Geschäftsführer der Gesellschaft ist der Landrat des Landkreises Kleve und der andere Geschäftsführer der Bürgermeister der Gemeinde Weeze. Der Vertreter des Landkreises Kleve in der Gesellschafterversammlung der EEL GmbH ist ein Delegierter des Landkreises Kleve. Demnach wird die Aufsicht über die Geschäftsführung der EEL GmbH ausschließlich von öffentlichen Behörden wahrgenommen.
- (75) Insbesondere wurden sämtliche Darlehen der EEL GmbH an die die FN GmbH als Betreibergesellschaft des Flughafens vom Landkreis Kleve refinanziert. Daran ist deutlich zu erkennen, dass die Beschlüsse zur Gewährung von Darlehen über die EEL GmbH an die FN GmbH *de facto* auf Anweisung der öffentlichen Behörden erfolgten. Angesichts dieser Sachverhalte ist es eher unwahrscheinlich, dass die Beschlüsse zur Gewährung von Darlehen an die FN GmbH nicht den öffentlichen Behörden zuzurechnen sind.
- (76) Daher vertritt die Kommission an dieser Stelle den vorläufigen Standpunkt, dass die Entscheidung der EEL GmbH, der FN GmbH mehrere Darlehen zu gewähren, eine Übertragung staatlicher Mittel von verschiedenen regionalen Regierungsebenen darstellt.

- (77) Dementsprechend fordert die Kommission Deutschland zur Stellungnahme und zur Übermittlung sämtlicher relevanter Informationen in diesem Zusammenhang auf, insbesondere aller vorbereitenden Unterlagen, der Beschlussvorlagen und Protokolle der entsprechenden Sitzungen, inklusive jener Sitzungen, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfanden des Kreistags, des Kreisausschusses und der Fachausschüsse des Landkreises Kleve und des Gemeinderats Weeze.

5.1.3. *Wirtschaftlicher Vorteil – der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers*

- (78) Zur Prüfung, ob ein Unternehmen durch die Gewährung eines Darlehens zu Vorzugskonditionen einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, wendet die Kommission das Kriterium des „marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“ an. Nach diesem Grundsatz sollte Kapital, das einem Unternehmen vom Staat direkt oder indirekt unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, zur Verfügung gestellt wird, nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden⁽¹¹⁾.

- (79) Daher hat die Kommission zunächst zu ermitteln, ob Geschäftsbanken Darlehen zu den gleichen Konditionen wie die EEL GmbH gewährt hätten. Im vorliegenden Fall erläutern die deutschen Behörden zum ersten von der EEL GmbH an die FN GmbH vergebenen Darlehen über [11-20] Mio. EUR, dass die Gewährung von Darlehen von Geschäftsbanken an die FN GmbH zu diesem Zeitpunkt (2003) aus den folgenden Gründen höchst unwahrscheinlich gewesen wäre:

- a. Der Flugbetrieb am Flughafen war noch nicht aufgenommen worden;
- b. der erforderliche Staatsvertrag zwischen Deutschland und den Niederlanden war noch nicht abgeschlossen;
- c. nach der Praxis des Geschäftsbankensektors hätte sich die Prüfung der Darlehen über lange Zeiträume erstreckt und
- d. die Ertragsentwicklung und die Entwicklung des Flughafens waren unsicher.

- (80) Die Kommission stellt fest, dass sich diese instabile Wirtschaftslage der FN GmbH auch in der Zeit von 2004 bis 2005 nicht verändert hat, als die EEL GmbH der FN GmbH drei weitere Darlehen gewährte. Auch die finanzielle Lage des Flughafens verbesserte sich nicht. Im Gegenteil: Die Flughafenbetriebsgesellschaft, die FN GmbH, häufte weitere Verluste an, die eine stetig ansteigende Schuldenlast mit sich brachten. 2006 verursachten die kumulierten Verluste ein Abrutschen des Kapitals der FN GmbH in den Negativbereich, womit die FN GmbH als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leit-

linien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (nachstehend „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) (12) betrachtet werden konnte.

- (81) Wie vorstehend unter 2.3.1 beschrieben, kann davon ausgegangen werden, dass sich die FN GmbH während der gesamten Betriebsdauer des Flughafens in einer instabilen Finanzlage befand.

- (82) Darüber hinaus spricht einiges dafür, dass eine Geschäftsbank der FN GmbH zu dieser Zeit kein Darlehen gewährt hätte. Zur Refinanzierung des ersten Darlehens über [11-20] Mio. EUR war die [Bank] nur gegen eine 100 %ige staatliche Bürgschaft der Gemeinde Weeze bereit, der EEL GmbH ein Darlehen über [2-5] Mio. EUR zu gewähren. Somit trug die [Bank] nie ein geschäftliches Risiko. Die übrigen [5-15] Mio. EUR sowie die nachfolgenden Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH wurden ausschließlich über Darlehen des Kreises Kleve an die EEL GmbH und über Kapital der EEL GmbH finanziert, das diese über Kapitalspritzen von ihren beiden öffentlichen Gesellschaftern, dem Landkreis Kleve und der Gemeinde Weeze erhalten hatte.

- (83) Die öffentlichen Behörden mussten somit *de facto* alle Darlehen an die FN GmbH über öffentliche Instanzen refinanzieren. Dies zeigt, dass eine Geschäftsbank angesichts der finanziellen Lage des Flughafens der FN GmbH zu diesem Zeitpunkt nie ein Darlehen gewährt hätte. Somit liegt es auf der Hand, dass der Landkreis Kleve und die Gemeinde Weeze ein finanzielles Risiko trugen, das ein privater Kapitalgeber niemals eingehen würde.

- (84) Die EEL GmbH wurde nach dem Erwerb der Flughafen-Liegenschaft durch die FN GmbH nicht aufgelöst, da (i) die FN GmbH in finanzielle Schwierigkeiten geriet, für die ihre privaten Eigentümer nicht aufkommen konnten oder wollten und weil (ii) politisch beschlossen worden war, die EEL GmbH als Zweckgesellschaft zur finanziellen Unterstützung der FN GmbH zu nutzen.

- (85) Deutschland hatte Auskunft über ein Darlehen erteilt, das eine Geschäftsbank, die [Bank], der FN GmbH gewährt hatte. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass dieses Darlehen der [Bank] an die FN GmbH für die Zeit von März 2009 bis zum 31.12.2010 nicht als Referenzwert verwendet werden kann. Denn erstens war die Darlehensvereinbarung zu einem anderen Zeitpunkt erfolgt, als die FN GmbH geringfügige Gewinne erzielte, während die EEL GmbH der FN GmbH Darlehen zu einem Zeitpunkt gewährte, als der Flughafen Verluste einbrachte und die Rechtslage nicht geklärt war. Zweitens wurde dieses Darlehen nur für eine kurze Zeit gewährt, während die Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH 2009 bereits 4 bzw. 6 Jahre liefen und die Laufzeit bereits einmal (2005) verlängert worden war, obwohl bis dahin weder Tilgungs- noch Zinszahlungen erfolgt waren. Drittens musste die EEL GmbH erst eine Rangrücktritts-erklärung bezüglich ihrer Grundschuld abgeben, deren

⁽¹¹⁾ Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten - Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Absatz 11. Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, ist aber auch auf andere Sektoren anwendbar. Vgl. auch Rechtssache T-16/96, Cityflyer, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

⁽¹²⁾ Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2-17

Eintragung sie von der FN GmbH für ihre Darlehen erhalten hatte, damit die FN GmbH das Darlehen von der [Bank] überhaupt bekommen konnte. Damit erhöhte sich das Risiko für die EEL GmbH sogar noch zusätzlich, ohne dass sich an der entsprechenden Darlehensvereinbarung etwas änderte, während die [Bank] somit selbst eine erst-rangige Sicherheit von der FN GmbH erhalten konnte. Viertens liegen der Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Informationen über die Höhe der Besicherung der Darlehen vor, die die FN GmbH erhalten hat. Fünftens konnte sich die [Bank] angesichts der früheren Unterstützung der FN GmbH durch die öffentliche EEL GmbH und deren Bereitschaft, von ihrer erstrangigen Sicherheit zugunsten der [Bank] zurückzutreten, auf die fortgesetzte öffentliche Unterstützung der FN GmbH verlassen. Trotz des Rücktritts von der erstrangigen Sicherheit mit dem folglich erhöhten Risiko änderte die EEL GmbH nichts an den Darlehensbedingungen gegenüber der FN GmbH. Sechstens können die Zinssätze nicht bewertet werden, da die deutschen Behörden der Kommission bisher nicht mitgeteilt haben, welche Basiszinssätze für die Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH bis zum 31.12.2010 zugrunde gelegt wurden. Desgleichen kann auch das indikative Angebot der [Bank] nicht als Referenzwert verwendet werden, das zudem nie realisiert wurde.

- (86) Zur Bewertung der Frage, ob Darlehen aus öffentlicher Quelle zu Marktbedingungen gewährt wurden oder ob sie dem Empfänger einen Vorteil verschafft haben, kann sich die Kommission ohne einen vergleichbaren Marktzinssatz stellvertretend auf den Referenzwert stützen, der in der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (nachstehend „Referenzzinssatzmitteilung“)⁽¹³⁾ festgelegt ist. Da es sich bei diesem Referenzwert der Kommission um eine Ersatzgröße handelt, würde die Kommission anderen Indikatoren für den Fall Vorrang einräumen, dass ihr solche Indikatoren in einem konkreten Fall vorliegen.
- (87) Nach der Mitteilung über die Referenzzinssätze bewegen sich die Risikomargen zwischen 60 und 1 000 Basispunkten, je nach der Kreditwürdigkeit des Unternehmens und der Qualität der gebotenen Sicherheit. Unter normalen Umständen werden 100 Basispunkte auf den Basiszinssatz aufgeschlagen. Dies gilt für Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung, für Darlehen an Unternehmen mit gutem Rating und normaler Besicherung oder mit starkem Rating und keinerlei Besicherung. In der Mitteilung über die Referenzzinssätze heißt es, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, wie bestimmte Projektgesellschaften oder Start-up-Unternehmen, der Basisatz um mindestens 400 Basispunkte (in Abhängigkeit von den vorhandenen Sicherheiten um bis zu 1 000 Basispunkte) angehoben werden sollte.
- (88) Die Kommission stellt fest, dass zum Zeitpunkt der Gewährung des ersten Darlehens der EEL GmbH an die FN

GmbH (2003) dieses Unternehmen keine Bonitätsgeschichte vorzuweisen hatte. Die FN GmbH wurde weder 2003 noch zu irgendeinem späteren Zeitpunkt jemals von einer Ratingagentur bewertet. Die deutschen Behörden hatten keine weiteren Angaben zur Bonitätsgeschichte oder zum Rating der FN GmbH vorgelegt. Die Kommission stellt fest, dass es nach der Referenzzinssatzmitteilung nicht erforderlich ist, dass die Ratings von einer bestimmten Ratingagentur stammen müssen. Von Banken ausgestellte Ratings, die das Risiko der Zahlungsunfähigkeit zum Ausdruck bringen, wären gleichermaßen akzeptabel. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, ein Rating der FN GmbH aus der Zeit der Gewährung der Darlehen vorzulegen. Gleichermäßen akzeptabel wäre ein von einer Bank ausgestelltes Rating, insbesondere zur Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens innerhalb eines Jahres.

- (89) Die Kommission weist darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basiszinssatz um 400 Basispunkte bei hoher Besicherung, um 600 Basispunkte bei normaler Besicherung und um 1 000 Basispunkte ohne Besicherung erhöht werden sollte.
- (90) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben zum Basiszinssatz der Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH vor. In der Mitteilung wird die Möglichkeit der Berechnung des Basiszinssatzes auf der Grundlage des festgestellten IBOR für 1 Jahr in Erwägung gezogen. Ferner heißt es, dass sich die Kommission das Recht vorbehalte, kürzere oder längere Laufzeiten zugrunde zu legen, die für bestimmte Fälle besser geeignet sind. Wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten vorliegen oder unter außergewöhnlichen Umständen kann die Kommission auch eine andere Berechnungsgrundlage heranziehen. Die deutschen Behörden haben jedoch keinerlei Argumente in dieser Hinsicht angeführt. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, weitere Einzelheiten zu den zugrunde gelegten Basiszinssätzen für die einzelnen Darlehen und die Verlängerung der Laufzeiten vorzulegen.
- (91) Des Weiteren liegen der Kommission keine Angaben darüber vor, wie die angesetzte Risikomarge für die einzelnen gewährten Darlehen und für die Verlängerung der Laufzeiten ermittelt wurde, und ob die Risikomarge anhand einer Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit der FN GmbH ermittelt wurde. Daher fordert die Kommission Deutschland zur Vorlage weiterer einschlägiger Informationen auf.
- (92) Im vorliegenden Fall wurden die Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH durch Eintragung einer Grundschuld und durch selbstschuldnerische Bürgschaften der privaten Eigentümer der FN GmbH besichert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine weiteren Angaben zu dieser Besicherung vor; daher wird Deutschland aufgefordert, nähere Einzelheiten vorzulegen.

- (93) Die FN GmbH war zu mehreren Zeitpunkten weder in der Lage, der EEL GmbH die noch ausstehenden Darlehen

⁽¹³⁾ Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6–9

zurückzuzahlen, noch die fälligen Zinsen aufzubringen (am 30.6.2005, 31.12.2007, 31.12.2010). Das deutet klar darauf hin, dass sie sich in finanziellen Schwierigkeiten befand. Dennoch gewährte ihr die EEL GmbH neue Darlehen und erklärte sich zweimal zur Verlängerung der Laufzeiten der Altdarlehen bereit, wodurch die Fälligkeit hinausgeschoben wurde. Die ersten beiden Darlehen waren ursprünglich für ein bzw. zwei Jahre gewährt und dann um fünf Jahre verlängert worden. Das dritte Darlehen war ursprünglich für drei Jahre gewährt, dann um weitere drei Jahre verlängert worden, und alle Darlehen plus die fälligen Zinszahlungen wurden dann erneut um weitere sechs Jahre verlängert.

(94) Nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers ist der Staat als marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger zu betrachten, wenn er wie ein privater Kapitalgeber die Rückzahlung seiner ausstehenden Darlehen zu erlangen sucht. Der Staat kann dazu mit dem Schuldner Vereinbarungen zur Änderung der Darlehensbedingungen schließen, um dem Darlehensnehmer die Rückzahlung zu erleichtern⁽¹⁴⁾ Im vorliegenden Fall ist dabei zu berücksichtigen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber eine derartige Erleichterung auch einem Unternehmen gewährt hätte, das sich in finanziellen Schwierigkeiten befindet.⁽¹⁵⁾ Wenn die ausstehenden Darlehensbeträge dem Staat zu günstigeren Bedingungen zurückgezahlt werden können, als sie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber zu akzeptieren bereit wäre, kann eine staatliche Beihilfe nicht ausgeschlossen werden.⁽¹⁶⁾ Die Kommission ist der Ansicht, dass ein befristeter Aufschub der Zahlungen für einen privaten Kapitalgeber akzeptabel sein könnte unter der Voraussetzung, dass dieser auf einer angemessenen Annahme basiert, dass der Betrag, welcher durch eine solche Verlängerung der Geschäftstätigkeit eingebracht werden kann, höher sein wird, als im Falle einer unmittelbaren Beendigung des Darlehens und Rückforderung der ausstehenden Schulden. Eine mehrfache Verlängerung der Laufzeiten der ausstehenden Darlehen und der langfristige Aufschub aller Zinszahlungen, denen die öffentliche EEL GmbH zugunsten der FN GmbH zugestimmt hat, sind jedoch nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Gläubigers vereinbar.

(95) Darüber hinaus scheint die EEL GmbH weder die Laufzeiten und Konditionen (insbesondere die Zinsen) der gewährten Darlehen noch ihren Anteil oder die Art der gestellten Sicherheiten jemals an die zunehmend instabile wirtschaftliche Lage der FN GmbH angepasst zu haben. Es gibt außerdem kein Anzeichen davon, dass die EEL GmbH über einen Business-Plan oder über andere Belege verfügte, aus denen hervorging, dass im Falle eines vorübergehenden Zahlungsaufschubes, EEL GmbH hätte erwarten können, mehr einzubringen als im Gegensatz mit der sofortigen Rückforderung aller ausstehenden Schulden. Im deutlichen Gegensatz zu dem, was ein

marktwirtschaftlich handelnder Gläubiger getan hätte, haben die EEL GmbH und ihre öffentlichen Gesellschafter nicht nur den Zinssatz für mindestens eines der verlängerten Darlehen effektiv abgesenkt, sondern zudem auf eine Rückzahlung der ausstehenden Beträge (Kapital und Zinsen) zum Zeitpunkt der Fälligkeit entweder durch einen Debt-to-Equity-Swap zur Erhöhung der Stimmrechte in der FN GmbH oder durch Erzwingung eines Insolvenzverfahrens gegen den Schuldner zur Inanspruchnahme der Sicherheit verzichtet. Darüber hinaus erzwang die EEL GmbH offensichtlich auch nicht die Rückzahlung, nachdem die FN GmbH die Gewinnschwelle erreicht hatte und erste Gewinne erzielte. Obwohl die jüngste Verlängerungsvereinbarung die Zahlung von Zinsen am Ende eines jeden Quartals des Jahres 2011 vorsieht, war die FN GmbH außerdem nicht in der Lage, die erforderliche Zinszahlung am Ende des ersten Quartals 2011 zu leisten, woraufhin die EEL GmbH der FN GmbH erneut einen Aufschub der Zahlungen bis Ende 2011 gewährte.

(96) Schließlich gaben die deutschen Behörden selbst an, dass die FN GmbH 2003 und 2004 ein Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten war, und schlossen aus, dass eine Geschäftsbank angesichts der geringen Wahrscheinlichkeit der Erzielung von Erträgen bereit gewesen wäre, der FN GmbH zu dieser Zeit ein Darlehen zu gewähren. In Übereinstimmung mit der entsprechenden Entscheidungspraxis der Kommission, ist in einer solchen Situation der gesamte Darlehensbetrag als staatliche Beihilfe anzusehen.

(97) Überdies wies die FN GmbH 2006 ein negatives Eigenkapital auf. Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs⁽¹⁷⁾ gilt ein Unternehmen mit negativem Eigenkapital im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als ein Unternehmen in Schwierigkeiten.

(98) Allem Anschein nach konnte die FN GmbH in der Zeit von 2007 bis 2009 nur durch die Hebung von stillen Rücklagen, d. h. durch die Veräußerung von Vermögensgegenständen an eine neu gegründete Tochtergesellschaft⁽¹⁸⁾ die Gewinnschwelle erreichen und einen Gewinn erzielen. Ohne diesen Verkauf von Vermögensgegenständen wäre die FN GmbH in den Jahren 2007 bis 2009 überschuldet gewesen. Darüber hinaus bestehen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der FN GmbH hauptsächlich gegenüber ihren Tochtergesellschaften. Des Weiteren unternahm die FN GmbH mit einem Teil ihrer Vermögenswerte Rückmietverkaufsoperationen (Sale-and-Lease-Back-Operations).

(99) Anhand der vorstehend aufgeführten Sachverhalte kann davon ausgegangen werden, dass die FN GmbH stets von Zahlungsunfähigkeit und Überschuldung bedroht war und es auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch ist. Ein deutliches Anzeichen dafür ist die wiederholte Unfähigkeit zur Rückzahlung der Darlehen an die EEL GmbH zu allen bisher festgesetzten Fälligkeitsterminen. Daher ist nicht auszuschließen, dass die FN GmbH seit

⁽¹⁴⁾ Rechtssache Spanien vs. Kommission, Urteil des Gerichtshofs, Slg. 1999, I-2459, Randnr. 46.

⁽¹⁵⁾ Rechtssache DM Transport, Urteil des Gerichtshofs, Slg. 1999, I-3913, Randnr. 25.

⁽¹⁶⁾ Schlussanträge des Generalanwalts Jacobs in der Rechtssache C-256/97, DM Transport, Slg. 1999, I-3915, Randnr. 34f; Schlussanträge des Generalanwalts La Pergola in der Rechtssache C-324/96 Spanien gg. Kommission, Slg. 1999, I-2461 Randnrn. 9 und 11.

⁽¹⁷⁾ Siehe Rechtssachen T-102/07 und T-120/07 Freistaat Sachsen (Deutschland) vs. Kommission

⁽¹⁸⁾ Siehe die im Bundesanzeiger veröffentlichten Jahresabschlüsse.

ihrer Übernahme durch den privaten Investor ANH GmbH ein Unternehmen in Schwierigkeiten war. Des Weiteren sollte nicht übersehen werden, dass auch die ANH GmbH (als Gesellschafter der FN GmbH) in den letzten Jahren ebenfalls unterhalb der Gewinnschwelle wirtschaftete und in den Jahren 2006 bis 2009 immer umfangreichere Verluste angehäuft hat ⁽¹⁹⁾.

- (100) Infolge dieser Sachverhalte kommt die Kommission zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass sich die EEL GmbH mit der Gewährung und Verlängerung der Darlehen an die FN GmbH nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber bzw. Gläubiger verhalten hat. Angesichts dessen, dass die FN GmbH offenbar während der gesamten Zeit ein Unternehmen in Schwierigkeiten war, welches wenigstens bis Ende 2010 nicht in der Lage war, von Seiten kommerzieller Banken Darlehen zu erhalten, ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass der gesamte ausstehende Darlehensbetrag zuzüglich der ausstehenden Zinsen als staatliche Beihilfe anzusehen ist.
- (101) Daher fordert die Kommission Deutschland auf, ihr alle relevanten Informationen zu diesen Sachverhalten vorzulegen, insbesondere Informationen zur Bewertung des Kreditrisikos, zur Festsetzung der Zinssätze, zur Risikomarge und zur Besicherung. Die Kommission fordert auch interessierte Dritte auf, sich zu diesen Sachverhalten zu äußern.
- (102) Des Weiteren fordert die Kommission Deutschland und interessierte Dritte auf, sich zu dem Sachverhalt zu äußern, dass es sich bei der FN GmbH offensichtlich um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelte, und für jedes Jahr des Zeitraums 2003 bis 2010 die Gesamtkosten für den Flughafen aufgeschlüsselt nach Betriebskosten und Kapitalkosten (z. B. Abschreibungen, Zinszahlungen usw.) vorzulegen. Des Weiteren benötigt die Kommission Angaben zu dem Ausmaß, in dem der Flughafen seine Gesamtkosten mit seinen Erträgen aus dem Luftverkehr und dem Nicht-Luftverkehrsgeschäft decken konnte, zu den Gesamteinnahmen des Flughafens, aufgeschlüsselt nach Luftverkehrs- und Nicht-Luftverkehrserträgen sowie zu den Bilanzen und den Gewinn- und Verlustrechnungen einschließlich der Kapitalflussrechnungen.

5.1.4. Selektivität

- (103) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die maßgebliche Begünstigung nur der FN GmbH gewährt wurde. Da die öffentliche Finanzierung nur einem einzigen Unternehmen zugutekam, handelt es sich um einen selektiven Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine weiteren Informationen vor, die Aufschluss darüber geben, ob andere Unternehmen im Zusammenhang mit dem Flughafen ebenfalls öffentliche Unterstützung erhalten haben. ⁽²⁰⁾ Daher beschränkt sich die Eröffnung des Verfahrens auf die FN GmbH ⁽²¹⁾ unbeschadet der Möglichkeit weiterer Untersuchungen im Zusammenhang mit etwaigen Begünstigungen anderer Unternehmen im Zusammenhang mit dem Flughafen.

5.1.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (104) Deutschland vertritt die Auffassung, dass öffentliche Zahlungen für kleine Regionalflughäfen (der Kategorie D) gemäß Ziffer 39 der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (nachfolgend: "Flughafenleitlinien 2005") ⁽²²⁾ den Wettbewerb kaum beeinflussen oder den Handel in einem dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderlaufenden Ausmaß beeinträchtigen dürften. Daher machen die deutschen Behörden geltend, dass in den Jahren 2003 bis 2007, als der Flughafen weniger als 1 Million Fluggäste pro Jahr abfertigte, keine Verfälschung des Wettbewerbs gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV stattgefunden habe, und dass die öffentlichen Maßnahmen zugunsten des Flughafens Niederrhein / Weeze unter dem Aspekt der staatlichen Beihilfen nicht relevant seien. Darüber hinaus seien die Auswirkungen des Flughafens Niederrhein / Weeze auf die Flughäfen desselben Einzugsbereichs, insbesondere die Flughäfen Düsseldorf und Eindhoven, zu vernachlässigen. In Düsseldorf sind die Fluggastzahlen seit 2003 kontinuierlich angestiegen, was auch für den Flughafen Eindhoven gilt, obwohl dieser auf den gleichen Markt wie der Flughafen Niederrhein / Weeze, nämlich das Low-Cost-Segment, abzielt.
- (105) Die Kommission teilt diese Sichtweise nicht. Der Wettbewerb findet zwischen den Flughafenbetreibern statt. Der Flughafen Niederrhein / Weeze entwickelte sich seit Aufnahme des Betriebs von einem kleinen Regionalflughafen (einem Flughafen der sog. „Kategorie D“) mit 200 000 Fluggästen im Jahr 2003 zu einem Flughafen, der inzwischen rund 2,4 Millionen Fluggäste pro Jahr abfertigt. Inzwischen ist der Flughafen Niederrhein / Weeze gemäß den Flughafenleitlinien ein „großer Regionalflughafen“ (der sog. „Kategorie C“).
- (106) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im unionsinternen Handel verstärkt, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden. Nach ständiger Rechtsprechung verfälscht eine Maßnahme schon dann den Wettbewerb, wenn der Empfänger auf dem Wettbewerb unterliegenden Märkten mit anderen Unternehmen in Wettbewerb steht.
- (107) Selbst Regionalflughäfen der Kategorie D („kleine Regionalflughäfen“) stehen miteinander um Fluggäste, Fluggesellschaften und Fracht im Wettbewerb. Wie in Ziffer 40 der Flughafenleitlinien 2005 erwähnt, können Flughäfen der Kategorie C oder D nicht aus dem Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgeschlossen werden. Wegen der Größe des Flughafens Niederrhein / Weeze und seiner Nähe zu anderen europäischen Flughäfen, insbesondere Düsseldorf, Eindhoven, Maastricht, Köln-Bonn, Dortmund, Lüttich und Antwerpen, kann nicht unterstellt werden, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten aller Wahrscheinlichkeit nach nicht beeinträchtigt wird.

⁽¹⁹⁾ Siehe die im Bundesanzeiger veröffentlichten Jahresabschlüsse.

⁽²⁰⁾ Ausgenommen die EEL GmbH, siehe unten.

⁽²¹⁾ Und der EEL GmbH, siehe unten.

⁽²²⁾ Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1–14

- (108) Aufgrund dieser Feststellungen ist davon auszugehen, dass der wirtschaftliche Vorteil, den die FN GmbH erhalten hat, ihre Marktposition gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafenbetriebsdienste stärkt. Daher verfälscht die hier untersuchte öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt damit den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

5.1.6. Schlussfolgerung

- (109) Aufgrund der vorstehend gewürdigten Sachverhalte vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die der FN GmbH von der EEL GmbH gewährten Darlehen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Wenn die Maßnahmen nachweislich staatliche Beihilfen darstellen, waren sie nicht von der Kommission genehmigt. Daher hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

5.2. Vorliegen einer Beihilfe in Form der vom Land Nordrhein-Westfalen gewährten Fördermittel

5.2.1. Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (110) Die in Bezug auf die Einstufung der von der öffentlichen EEL GmbH gewährten Darlehen als staatliche Beihilfen dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 5.1.1) gilt auch hier. Die FN GmbH ist im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts ein Unternehmen.

5.2.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (111) Laut der Antwort der nordrhein-westfälischen Landesregierung⁽²³⁾ stammen die Fördermittel als Direktzuschuss zugunsten der FN GmbH unmittelbar aus dem Haushalt des Landes. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die vom Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellte Finanzhilfe aus staatlichen Mitteln stammt und dem Staat zurechenbar ist.

5.2.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (112) Zur Bewertung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, ist zu bestimmen, ob sie dem begünstigten Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (113) Im vorliegenden Fall hat das Land Nordrhein-Westfalen öffentliche Mittel in Form eines Direktzuschusses zur Förderung von Infrastrukturinvestitionen am Flughafen nach den Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen - RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung - VA 5 - 10 - 60/195- v. 25.11.2002 - gewährt⁽²⁴⁾. Diese Mittel wurden der FN GmbH als Flughafenbetreiber zur Finanzierung von Investitionen am Flughafen bereitgestellt. Die Kommission stellt fest, dass kein marktwirtschaftlich handelnder Investor solch ein Darlehen ohne eine Vergütung bereitstellen würde.

hafenbetreiber zur Finanzierung von Investitionen am Flughafen bereitgestellt. Die Kommission stellt fest, dass kein marktwirtschaftlich handelnder Investor solch ein Darlehen ohne eine Vergütung bereitstellen würde.

- (114) Durch den Investitionszuschuss verringern sich folglich die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber unter normalen Umständen zu tragen hätte. Demnach wird der FN GmbH ein Vorteil gewährt, den sie auf dem Markt nicht erhalten würde.

5.2.4. Selektivität

- (115) Für den vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die besagten Vorteile nicht nur dem Flughafen Niederrhein / Weeze, sondern auch mehreren anderen Flughäfen im Land Nordrhein-Westfalen gewährt wurden. Die vorstehend genannte Richtlinie ist jedoch keine allgemeine Maßnahme für alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, da die größeren Flughäfen wie Düsseldorf und Köln-Bonn keinen Anspruch auf diese Fördermaßnahmen des Landes haben. Folglich ist diese Maßnahme als selektiv zu betrachten. Selbst wenn alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen förderungswürdig gewesen wäre, würde eine derartige Maßnahme als selektiv anzusehen sein, da sie nur Unternehmen eines Sektors in einer bestimmten Region begünstigte.

5.2.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (116) Für die Verfälschung des Wettbewerbs und die Beeinträchtigung des Handels gilt die gleiche Argumentation wie vorstehend angeführt (siehe vorstehend Abschnitt 5.1.5).

5.2.6. Schlussfolgerung

- (117) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die vom Land Nordrhein-Westfalen bereitgestellten Mittel staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Wenn die Maßnahmen nachweislich staatliche Beihilfen darstellen, waren sie nicht von der Kommission genehmigt. Folglich hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten. Diese Schlussfolgerung erfolgt ohne Präjudiz hinsichtlich einer weiteren Untersuchung betreffend möglicher Vorteile, die andere Flughäfen in Nordrhein-Westfalen erhalten haben, welche ebenso von dieser Maßnahme profitierten.

5.3. Vorliegen einer Beihilfe in Form der vom Kreis Kleve erhaltenen Fördermittel

5.3.1. Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (118) Die in Bezug auf die Einstufung der von der öffentlichen EEL GmbH gewährten Darlehen als staatliche Beihilfen dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 5.1.1) gilt auch hier. Die FN GmbH ist im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts ein Unternehmen.

⁽²³⁾ Siehe Fußnote 4.

⁽²⁴⁾ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=96&bes_id=1284&val=1284&ver=7&sg=&aufgehoben=N&menu=1

5.3.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (119) Die Fördermittel wurden direkt aus dem Haushalt des Kreises Kleve an die FN GmbH als Direktzuschuss vergeben (in Form eines Verzichts auf die Rückzahlung der Überbrückungsfinanzierung in Höhe von [2-5] Mio. EUR). Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die vom Kreis Kleve bereitgestellten Gelder aus staatlichen Mitteln stammen und dem Staat zurechenbar sind.

5.3.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (120) Zur Bewertung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, ist zu ermitteln, ob sie dem begünstigten Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. In dieser Hinsicht hat die Kommission festzustellen, ob sich der Kreis Kleve mit dem Verzicht auf die Rückzahlung einer Tranche der der FN GmbH zuvor gewährten Überbrückungsfinanzierung wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat.
- (121) Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Rentabilitätsaussichten geleitet⁽²⁵⁾. Der Grundsatz eines solchen Kapitalgebers wird normalerweise als erfüllt gelten, wenn die Struktur und die künftigen Aussichten des Unternehmens so sind, dass innerhalb einer angemessenen Frist eine - gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen - normale Rendite in Form von Dividenden oder Kapitalzuwachs zu erwarten ist.
- (122) Im vorliegenden Fall verzichtete der Kreis Kleve auf die Verpflichtung der FN GmbH zur Rückzahlung von [2-5] Mio. EUR ohne jede weitere Vergütung. Daher stellt die Kommission fest, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber einen derartigen Zuschuss niemals ohne jegliche Vergütung gewährt hätte.
- (123) Des Weiteren sollten bei der Bewertung der Erfüllung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers etwaige positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen gelegen ist, außer Acht gelassen werden, da die Kommission nur zu bewerten hat, ob eine bestimmte Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, indem sie generell prüft, ob „ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“⁽²⁶⁾.
- (124) Die Kommission stellt fest, dass der Kreis Kleve beschlossen hat, wegen der Erfüllung der im zugrundeliegenden Vertrag enthaltenen Auflage der Schaffung von Arbeitsplätzen auf die Rückzahlung von [2-5] Mio. EUR zu verzichten, und dass kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber bloß wegen der Schaffung von Arbeitsplätzen in der Region und damit zusammenhängenden Erwägungen auf die Rückzahlung von [2-5] Mio. EUR verzichtet hätte.

- (125) Daher ermäßigen sich durch den Verzicht des Kreises Kleve die Kosten, die der Flughafenbetreiber normalerweise zu tragen hätte, und der FN GmbH entsteht ein Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würde.

5.3.4. Selektivität

- (126) Für den vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass der beanstandete Vorteil nur der FN GmbH gewährt wurde. Da die öffentliche Förderung einem einzigen Unternehmen zugutekam, handelt es sich im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV um eine selektive Maßnahme.

5.3.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (127) Für die Verfälschung des Wettbewerbs und die Beeinträchtigung des Handels gilt die gleiche Argumentation wie vorstehend angeführt (siehe vorstehend Abschnitt 5.1.5).

5.3.6. Schlussfolgerung

- (128) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die vom Kreis Kleve der FN GmbH bereitgestellten Mittel im Zusammenhang mit der Vereinbarung zur Überbrückungsfinanzierung eines Teils der Kosten für den Erwerb der Flughafen-Liegenschaft staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Wenn die gegenständlichen Maßnahmen nachweislich staatliche Beihilfen darstellen, waren sie nicht von der Kommission genehmigt. Folglich hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

5.4. Vorliegen von Beihilfen betreffend der öffentlichen Unterstützung, welche die EEL GmbH vom Landkreis Kleve und der Gemeinde Weeze erhielt

5.4.1. Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (129) Wie oben dargelegt, wurde die EEL einerseits vom Landkreis Kleve und andererseits von der Gemeinde Weeze errichtet, um die Flughafen-Liegenschaft vor ihrer Privatisierung zu verwalten. Im Anschluss an diese Tätigkeit, gewährte die EEL GmbH Darlehen an die FN GmbH. Sämtliche Aktivitäten der EEL GmbH sind wirtschaftliche Aktivitäten. Nach Artikel 101 AEUV bezieht sich der Begriff eines Unternehmens auf jede Organisation, die einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, unabhängig von ihrer Rechtsform und ihrer Finanzierung. Demzufolge ist die EEL GmbH als ein Unternehmen anzusehen, welches dem europäischen Wettbewerbsrecht unterliegt.

5.4.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (130) Angesichts ihrer beiden öffentlichen Anteilseigner handelt es sich bei der EEL GmbH um ein öffentliches Unternehmen gemäß Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen

⁽²⁵⁾ Rechtssache T-296/97 *Alitalia gg. Kommission*, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84; C-305/89 *Italien gg. Kommission*, Slg. 1999, I-1603, Randnr. 20.

⁽²⁶⁾ Siehe Flughafen-Leitlinien Ziffer 46.

zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen.

(131) Der Landkreis Kleve mit 52 % und die Gemeinde Weeze mit 48 % der Anteile sind die beiden einzigen Gesellschafter der EEL GmbH sind. Darüber hinaus ist der beherrschende Einfluss der öffentlichen Eigentümer klar aus der Eigentümerstruktur und der Geschäftsführung der EEL GmbH ersichtlich, die aus zwei öffentlichen Mandatsträgern, nämlich dem Bürgermeister der Gemeinde Weeze und dem Landrat des Kreises Kleve besteht.

(132) EEL GmbH hat ihr sämtliches Kapital, Liquiditätsspritzen und Kapitaleinlagen nur von ihren Anteilseignern, d.h. öffentlichen Quellen, direkt aus deren entsprechenden Budgets, erhalten. Darüber hinaus wurde der EEL GmbH auch all jenes Kapital, welches sie zur Refinanzierung der an die FN GmbH gewährten Darlehen benötigte, von ihren öffentlichen Anteilseignern gewährt; ausgenommen eines Darlehens über [2-5] Mio. EUR. Allerdings gewährte die Gemeinde Weeze für dieses Darlehen einen 100 %ige staatliche Bürgschaft. Folglich erachtet die Kommission, dass die Mittelzuwendung an die EEL GmbH durch den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze durch staatliche Mittel finanziert wurde und daher dem Staat zurechenbar ist.

5.4.3. Wirtschaftlicher Vorteil

(133) Zur Bewertung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, ist zu ermitteln, ob sie dem begünstigten Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

(134) In diesem Zusammenhang muss die Kommission daher zunächst ermitteln, ob der Landkreis Kleve und die Gemeinde Weeze als marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber bzw. Gläubiger handelten, als sie der EEL GmbH Kapitalzuwendungen und Darlehen gewährten und ob Geschäftsbanken an EEL GmbH Darlehen zu den gleichen Konditionen wie der Landkreis Kleve gewährt hätte.

(135) Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers wird von Rentabilitätsaussichten geleitet⁽²⁷⁾. Der Grundsatz eines solchen Kapitalgebers wird normalerweise als erfüllt gelten, wenn die Struktur und die künftigen Aussichten des Unternehmens so sind, dass innerhalb einer angemessenen Frist eine - gemessen an einem vergleichbaren Privatunternehmen - normale Rendite in Form von Dividenden oder Kapitalzuwachs zu erwarten ist.

(136) Im vorliegenden Fall erklärten die deutschen Behörden, dass die EEL GmbH nur eine einzige Darlehenszusage einer kommerziellen Bank über [2-5] Mio. EUR erhalten habe. Allerdings gewährte die Gemeinde Weeze eine 100 %ige staatliche Bürgschaft auf dieses Darlehen, so dass der Bank kein kommerzielles Risiko erwuchs. Die

Kommission verfügt über keine Informationen, ob die EEL GmbH eine Bürgschaftsprämie an den Bürgen zu entrichten hat. Sämtliche anderen Geldmittel, welche die EEL GmbH erhielt, stammen aus öffentlichen Quellen, d.h. aus Budgets des Landkreises Kleve und der Gemeinde Weeze.

(137) Die deutschen Behörden gaben an, dass der Kreis Kleve einen Zinssatz von [1-5] % auf ein Darlehen in der Höhe von [5-15] Mio. EUR in Rechnung stellte, welches er 2003 der EEL GmbH gewährte.

(138) Zur Bewertung der Frage, ob Darlehen aus öffentlicher Quelle zu Marktbedingungen gewährt wurden oder ob sie dem Empfänger einen Vorteil verschafft haben, kann sich die Kommission ohne einen vergleichbaren Marktzinssatz stellvertretend auf den Referenzwert stützen wie oben in 5.1.3. dargelegt. Da es sich bei diesem Referenzwert der Kommission um eine Ersatzgröße handelt, würde die Kommission anderen Indikatoren für den Fall Vorrang einräumen, dass ihr solche Indikatoren in einem konkreten Fall vorliegen.

(139) Die Kommission stellt fest, dass zum Zeitpunkt der Gewährung des ersten Darlehens des Landkreises Kleve an die EEL GmbH (2003) dieses Unternehmen keine Bonitätsgeschichte vorzuweisen hatte. Die EEL GmbH wurde weder 2003 noch zu irgendeinem späteren Zeitpunkt jemals von einer Ratingagentur bewertet. Die deutschen Behörden hatten keine weiteren Angaben zur Bonitätsgeschichte oder zum Rating der EEL GmbH vorgelegt. Die Kommission stellt fest, dass es nach der Mitteilung nicht erforderlich ist, dass die Ratings von einer bestimmten Ratingagentur stammen müssen. Von Banken ausgestellte Ratings, die das Risiko der Zahlungsunfähigkeit zum Ausdruck bringen, wären gleichermaßen akzeptabel. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, ein Rating der EEL GmbH aus der Zeit der Gewährung der Darlehen vorzulegen. Gleichermäßen akzeptabel wäre ein von einer Bank ausgestelltes Rating, insbesondere zur Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens innerhalb eines Jahres.

(140) Die Kommission weist darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basiszinssatz um 400 Basispunkte bei hoher Besicherung, um 600 Basispunkte bei normaler Besicherung und um 1 000 Basispunkte ohne Besicherung erhöht werden sollte.

(141) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben zum Basiszinssatz der Darlehen der öffentlichen Kapitalgeber an die EEL GmbH vor. In der Referenzzinssatzmitteilung wird die Möglichkeit der Berechnung des Basiszinssatzes auf der Grundlage des festgestellten IBOR für 1 Jahr in Erwägung gezogen. Ferner heißt es, dass sich die Kommission das Recht vorbehalte, kürzere oder längere Laufzeiten zugrunde zu legen, die für bestimmte Fälle besser geeignet sind. Wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten vorliegen oder unter außergewöhnlichen Umständen kann die Kommission auch eine andere Berechnungsgrundlage heranziehen. Die deutschen Behörden haben jedoch keinerlei Argumente in dieser Hinsicht angeführt. Daher fordert die

⁽²⁷⁾ Rechtssache T-296/97 *Alitalia gg. Kommission*, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84; C-305/89 *Italien gg. Kommission*, Slg. 1999, I-1603, Randnr. 20.

Kommission die deutschen Behörden auf, weitere Einzelheiten zu den zugrunde gelegten Basiszinssätzen für die einzelnen Darlehen und die Verlängerung der Laufzeiten vorzulegen.

- (142) Des Weiteren liegen der Kommission keine Angaben darüber vor, wie die angesetzte Risikomarge für die einzelnen gewährten Darlehen und für die Verlängerung der Laufzeiten ermittelt wurde, und ob die Risikomarge anhand einer Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit der EEL GmbH ermittelt wurde. Daher fordert die Kommission Deutschland zur Vorlage weiterer einschlägiger Informationen auf.
- (143) Im vorliegenden Fall wurden die Darlehen an die EEL GmbH durch Abtretung der Grundschild, die EEL GmbH als Sicherheit für ihre Darlehen von der FN GmbH erhalten hatte, besichert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine weiteren Angaben zu dieser Besicherung vor; daher wird Deutschland aufgefordert, nähere Einzelheiten vorzulegen.
- (144) Zusätzlich zu den gewährten Darlehen unternahmen der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze mehrere Liquiditätsmaßnahmen zugunsten der EEL GmbH ohne eine entsprechende Vergütung zu erhalten. Die Kommission stellt fest, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber derartige Zuschüsse niemals ohne jegliche Vergütung gewährt hätte und fordert Deutschland zur Stellungnahme und zur Übermittlung von Details in diesem Zusammenhang auf.
- (145) Trotz der Tatsache, dass die FN GmbH zu mehreren Zeitpunkten nicht in der Lage war, ihre Darlehen und Zinsen an EEL GmbH zurückzuzahlen und damit auch EEL GmbH in die Situation geriet, ihre Darlehen an ihre Kreditgeber zurückzuführen, setzten der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze die Gewährung von Darlehen und die Verlängerung der Darlehen und Liquiditätsmaßnahmen zugunsten der EEL GmbH fort.
- (146) Daher ermäßigen sich durch die öffentliche Unterstützung durch den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze die Kosten, die EEL GmbH normalerweise zu tragen hätte und der EEL GmbH entsteht ein Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würde.
- (147) Infolge der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass sich der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze mit der Gewährung und Verlängerung der Darlehen bzw. der staatlichen Bürgschaft an EEL GmbH nicht wie marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber bzw. Gläubiger verhalten haben. Die Kommission ist weiters der vorläufigen Ansicht, dass der Gesamtbetrag der öffentlichen Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der EEL GmbH, alle Liquiditätsmaßnahmen, die Darlehen und die Bürgschaft als staatliche Beihilfe anzusehen ist.
- (148) Dementsprechend fordert die Kommission Deutschland zur Stellungnahme und zur Übermittlung sämtlicher relevanter Informationen in diesem Zusammenhang auf,

insbesondere aller vorbereitenden Unterlagen, der Beschlussvorlagen und Protokolle der entsprechenden Sitzungen, inklusive jener Sitzungen, die unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfanden des Kreistags, des Kreisausschusses und der Fachausschüsse des Landkreises Kleve und des Gemeinderats Weeze sowie der Darlehensverträge und Konditionsvereinbarungen (term sheets) zwischen der EEL GmbH und der [Bank] und der [Bank].

5.4.4. Selektivität

- (149) Für den vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass der beanstandete Vorteil nur der EEL GmbH gewährt wurde. Da die öffentliche Förderung einem einzigen Unternehmen zugutekam, handelt es sich im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV um eine selektive Maßnahme.

5.4.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (150) Die Aktivitäten der EEL GmbH's umfassen die Liegenschaftsverwaltung und die Gewährung von Darlehen, beides Dienstleistungen, die von zahlreichen Unternehmen im Landkreis Kleve, im Land Nordrhein-Westfalen und im Binnenmarkt erbracht werden. Trotz ihrer Größe und begrenzten Aktivitäten ist die EEL GmbH nicht die einzige Anbieterin solcher Dienstleistungen. Folglich kann es nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Vorteile, die EEL GmbH erhielt, der Wettbewerb verfälscht und damit der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

5.4.6. Schlussfolgerung

- (151) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass die aus den verschiedenen öffentlichen Quellen bereitgestellten und der EEL GmbH gewährten öffentlichen Mittel staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Wenn diese Maßnahmen nachweislich staatliche Beihilfen darstellen, waren sie nicht von der Kommission genehmigt. Folglich hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

6. VEREINBARKEIT DER BEIHILFEN AN FN GMBH UND EEL GMBH

- (152) Die Kommission hat zu prüfen, ob die vorstehend beschriebene Beihilfe mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklärt werden kann. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs⁽²⁸⁾ ist es Aufgabe des Mitgliedstaats, die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt zu begründen und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für eine derartige Vereinbarkeit erfüllt sind.
- (153) Was die öffentliche Finanzhilfe an die FN GmbH und EEL GmbH anbelangt, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, so stellt die Kommission fest, dass die deutschen Behörden darin keine staatliche Beihilfe erkennen können, sie aber auch keine Argumente zugunsten ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vorgebracht haben. Die Kommission hält fest, dass Betriebsbeihilfen im Prinzip nicht mit

⁽²⁸⁾ C-364/90, Italien vs. Kommission, Randnr. 20.

dem Binnenmarkt vereinbar sind.⁽²⁹⁾ In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission auch an Ziffer 40 der Flughafenleitlinien: „Neben diesen allgemeinen Indikatoren gibt es jedoch keine Bewertungsmethode, die den verschiedenen Situationen, insbesondere in Bezug auf Flughäfen der Kategorien C und D, gerecht würde. Deshalb müssen Maßnahmen, die möglicherweise eine staatliche Beihilfe für einen Flughafen darstellen, angemeldet werden, damit ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten untersucht werden können und gegebenenfalls ihre Zulässigkeit festgestellt werden kann“. Darüber hinaus werden die deutschen Behörden aufgefordert, darzulegen, ob der Flughafen nicht zu einer Vervielfältigung nicht Gewinn bringender Flughäfen im selben Einzugsbereich führt, wodurch insbesondere die Notwendigkeit einer Beihilfe und das Vorliegen eines allgemeinen Interesses in Frage gestellt wäre.

- (154) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Darlehen der EEL GmbH an die FN GmbH, die von der FN GmbH vom Kreis Kleve als Überbrückungsfinanzierung für den Erwerb der Flughafen-Liegenschaft erhaltenen Mittel, die Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen an die FN GmbH und die Darlehen und Liquiditätsmaßnahmen sowie die Gewährung einer Bürgschaft des Kreises Kleve und der Gemeinde Weeze zugunsten der EEL GmbH staatliche Beihilfen darstellen, und sie hegt Zweifel an ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt.
- (155) So kann insbesondere zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass die FN GmbH ein Unternehmen in Schwierigkeiten war und noch immer ist. In einem solchen Fall, d. h. wenn die FN GmbH staatliche Beihilfen erhalten sollte, könnten nur Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden. Daher fordert die Kommission Deutschland und interessierte Dritte auf, sich zu der Frage zu äußern, ob die FN GmbH zu dem Zeitpunkt, als die hier beanstandeten Maßnahmen zugunsten dieses Unternehmens durchgeführt wurden, als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu gelten hatte. Deutschland und interessierte Dritte sollten sich auch zu der Frage äußern, ob diese Maßnahmen in Einklang mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien durchgeführt wurden.

7. ANORDNUNG ZUR AUSKUNFTSERTEILUNG UND BESCHLUSS

Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags

über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten. Deutschland wird ferner aufgefordert, der Kommission eine nichtvertrauliche Fassung seiner Bemerkungen und der übermittelten Informationen zuzusenden.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates fordert die Kommission Deutschland auf, ihr innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens alle für die Würdigung der Beihilfe/Maßnahme sachdienlichen Unterlagen, Informationen und Daten zu übermitteln, [...]

Im Zuge der Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger sorgt Deutschland dafür, dass Informationen über andere Unternehmen, die nach der Mitteilung der Kommission C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen⁽³⁰⁾ der Geheimhaltungspflicht unterliegen, nicht an die betroffenen Unternehmen weitergeleitet werden.

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, dem zufolge alle rechtswidrigen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden können.

Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfesache in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen. Die Beteiligten werden gebeten, auch eine nichtvertrauliche Fassung ihrer Bemerkungen vorzulegen.“

⁽²⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2011, Rs. C-459/10 P, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, noch nicht in der amtlichen Slg. veröffentlicht, Rn. 34; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2002, Rs. C-113/00, Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-7601, Rn. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Rs. C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. I-6857, Randnummer 30; Urteil des Gerichtshofes vom 6. November 1990 in der Rechtssache C-86/89, Italien/Kommission, Slg. 1990, I-3891, Rn. 18; Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnummern 46-48; Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995, Rs. T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnummer 48.

⁽³⁰⁾ ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6.

STÁTNÍ PODPORA – FRANCIE**Státní podpora č. 33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Letiště Beauvais****Výzva k podání připomínek podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie****(Text s významem pro EHP)****(2012/C 279/02)**

Dopisem ze dne 30. května 2012, který je v závazném znění uveden na stránkách následujících po tomto shrnutí, sdělila Komise Francii své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ve věci výše uvedených opatření.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky k opatřením, v jejichž věci Komise zahajuje řízení, a to do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a připojeného dopisu, na adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

European Commission
Direction générale Concurrence
Greffé Aides d'Etat
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax: +32 22964104

Tyto připomínky budou sděleny Francii. Zúčastněná strana podávající připomínky může písemně a s uvedením důvodů požádat o utajení své totožnosti.

I ŘÍZENÍ

Dopisem ze dne 26. ledna 2010 obdržela Komise stížnost týkající se výhod poskytnutých údajně letecké společnosti Ryanair na řadě francouzských regionálních a místních letišť. Pokud jde o letiště Beauvais Tillé, uváděla stížnost také finanční příspěvky, jejichž příjemcem byli údajně po sobě následující správci letiště – Obchodní a průmyslová komora Oise (dále jen „CCI“) a Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (dále jen „SAGEB“). Tato stížnost se opírá zejména o zprávu Regionální účetní komory regionu Picardie (dále jen „CRC“) ze dne 3. září 2007 ⁽¹⁾.

Dopisem ze dne 16. března 2010 Komise zaslala francouzským orgánům nedůvěrnou verzi stížnosti a rovněž je vyzvala, aby poskytly vysvětlující informace, pokud jde o napadnutá opatření. Dopisy ze dne 31. května a 7. června 2010 poskytly francouzské orgány svou odpověď.

Dopisem ze dne 2. listopadu 2011 zaslal stěžovatel doplňující informace na podporu své stížnosti. Komise tyto údaje předala a dopisem ze dne 5. prosince 2011 si od Francie vyžádala doplňující informace. Francouzské orgány dopisem ze dne 22. prosince 2011 požádaly o prodloužení lhůty na odpověď a Komise tuto žádost schválila dopisem ze dne 4. ledna 2012. Francouzské orgány zaslaly své připomínky a odpovědi v dopise ze dne 31. ledna 2012.

⁽¹⁾ Konečná zpráva o sledování řízení Obchodní a průmyslové komory Oise, k dispozici na adrese: <http://www.ccomptes.fr/index.php/Publications/Publications/Chambre-de-commerce-et-d-industrie-Oise-Oise>.

II POPIS OPATŘENÍ, KVŮLI NIMŽ KOMISE ZAHAJUJE ŘÍZENÍ

Na základě analýzy dostupných informací se Komise domnívá, že je nezbytné zahájit formální vyšetřovací řízení s cílem posoudit soubor finančních příspěvků od různých subjektů a orgánů veřejné správy určených jednotlivým provozovatelům letiště od roku 2000 až do současnosti a také posoudit možné podpory letecké společnosti Ryanair, Wizzair a dalším leteckým společnostem, které působily na letišti Beauvais Tillé do roku 1997 do současnosti.

Zprvle letištní divize CCI, provozovatel letiště do 31. května 2008, požívala zejména výhod z podpor na provoz a investice ve výši nejméně 10 milionů EUR za období 2000–2008. Na druhé straně SAGEB, která je z 51 % ve vlastnictví CCI a provozuje letiště od 1. června 2008, požívá náhrad ve výši 14,5 milionů EUR za činnosti, jež jsou francouzskými orgány kvalifikovány jako úkoly vykonávané v rámci pověření veřejnou službou.

Zadruhé CCI v roce 1997 zahájila obchodní vztahy s leteckou společností Ryanair spočívající v zajišťování letištních služeb, v jejichž rámci Ryanairu získal výjimku týkající se obecných letištních poplatků a od CCI finanční prostředky na rozvoj letecké činnosti. Tento smluvní rámec byl od té doby několikrát změněn. Mezi provozovateli letiště a leteckou společností Wizzair a dalšími leteckými společnostmi byly uzavřeny obchodní dohody stanovující tržní dotace nebo vynětí z obecně platných poplatků.

III HODNOCENÍ OPATŘENÍ

Pokud jde o finanční příspěvky ve prospěch letiště, Komise se v této fázi domnívá, že letiště Beauvais není možné jako celek považovat za službu obecného hospodářského zájmu. Komise tedy nemůže vyloučit, že soubor opatření na podporu investic a různé finanční převody, které umožňují snížit náklady na provozování letiště jeho provozovateli, představují státní podporu. Na základě pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť z roku 2005 ⁽¹⁾ Komise vyjadřuje pochybnosti ohledně nezbytnosti a přiměřenosti případných podpor na financování infrastruktury a rovněž ohledně perspektiv využívání infrastruktury ve střednědobém horizontu. Komise má také pochybnosti, pokud jde o slučitelnost případných opatření na podporu provozu letiště s vnitřním trhem.

Pokud jde o soubor smluv uzavřených provozovateli letiště se společností Ryanair, Wizzair a dalšími leteckými společnostmi, Komise má pochybnosti ohledně skutečnosti, zda provozovatelé letiště postupovali jako obezřetný investor v tržní ekonomice.

Komise se zejména domnívá, že všechny prvky smluvních rámců (smlouvy o leteckých službách, o pozemním odbavení na letišti, o podpoře na rozvoj provozu atd.) mezi provozovateli letiště a jednotlivými leteckými společnostmi je nutné posuzovat společně. Na základě informací, které má k dispozici, nemůže Komise v této fázi vyloučit, že v rámci smluv uzavřených do roku 1997 do současnosti mohly letecké společnosti získat státní podporu.

Komise se v této fázi taktéž domnívá, že podmínky slučitelnosti uvedené v pokynech pro podpory na zahájení činnosti z roku 2005 nejsou naplněny, zejména s ohledem na to, že nebyla zhodnocena dlouhodobá udržitelnost linek při postupném snižování podpory a že platby nebyly spojeny s náklady na zahájení linek, které vynaložily letecké společnosti. Komise tedy vyjadřuje vážné pochybnosti, pokud jde o slučitelnost těchto případných podpor s vnitřním trhem.

V souladu s článkem 14 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 může být po příjemci požadováno vrácení jakékoli protiprávní podpory.

⁽¹⁾ Sdělení Komise ze dne 9. prosince 2005 týkající se pokynů Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (Úř. věst. 2005/C 312/01).

ZNĚNÍ DOPISU

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 27 novembre 2009, la Commission a été saisie d'une plainte au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair recevrait dans un ensemble d'aéroports régionaux et locaux français. Concernant l'aéroport de Beauvais Tillé, cette plainte fait également état d'apports financiers dont les gestionnaires successifs de cet aéroport, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise (ci-après la "CCI") et la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais auraient été bénéficiaires. Cette plainte s'appuie notamment sur un rapport de la Chambre régionale des comptes de Picardie (ci-après la "CRC") en date du 3 septembre 2007 ⁽¹⁾.
2. Par courrier du 16 mars 2010, la Commission a envoyé aux autorités françaises une version non-confidentielle de la plainte, et a également invité les autorités françaises à apporter des clarifications quant aux mesures dénoncées. Les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse par lettres des 31 mai et 7 juin 2010. Par courrier du 2 novembre 2011, le plaignant a envoyé des informations complémentaires à l'appui de sa plainte. La Commission a transmis ces éléments et demandé des informations complémentaires à la France par lettre du 5 décembre 2011. Les autorités françaises ont sollicité le 22 décembre 2011 un délai supplémentaire de réponse, délai que la Commission a accepté par lettre du 4 janvier 2012. Les autorités françaises ont présenté leurs commentaires et leurs réponses par courrier du 31 janvier 2012.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT**2.1. Caractéristiques de l'aéroport et fréquentation**

3. L'aéroport de Beauvais Tillé est un aéroport civil français, situé sur la commune de Tillé, à 3 km au nord de Beauvais, et à environ 90 km de Paris, dans le département de l'Oise. Cet aéroport est ouvert au trafic international commercial. L'aéroport de Beauvais Tillé est situé à 68 km de l'aéroport d'Amiens-Glisly, à 80 km de l'aéroport

Roissy-Charles de Gaulle, à 106 km de l'aéroport d'Orly-sud, et à 90 km environ de l'aéroport de Rouen.

4. L'aéroport de Beauvais Tillé comporte trois pistes, dont une piste principale de 2 430 m avec balisage lumineux et aide à l'atterrissage (ILS catégorie 3), une piste de 1 105 m revêtue et utilisable de jour, ainsi qu'une piste en herbe de 865 m. Une aérogare de 6 330 m² donne une capacité de traitement de deux millions de passagers. Une deuxième aérogare, d'une surface de 4 500 m² environ, a été mise en service en 2011.
5. Selon les autorités françaises, la capacité théorique de l'aéroport de Beauvais Tillé est comprise entre 45 000 et 50 000 mouvements par an. Cette capacité maximale serait déterminée en fonction des infrastructures de l'aéroport, à savoir la capacité d'accueil de la piste principale, la capacité de traitement des passagers des deux terminaux de l'aéroport, l'évolution des équipements de la plateforme (la création d'un nouveau taxiway parallèle à la piste principale est envisagée) et les limites de l'emprise foncière de l'aéroport, ainsi que des contraintes opérationnelles, notamment l'effectif du contrôle aérien et l'existence d'un couvre-feu nocturne interdisant tout vol entre minuit et 5 heures du matin.
6. A compter du 1^{er} mai 1997, la compagnie Ryanair a ouvert plusieurs lignes vers des destinations européennes. A partir de 2002, l'aéroport a accueilli plusieurs lignes régulières opérées par plusieurs compagnies aériennes (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling, etc.). Les compagnies Wizzair, Blue Air, et Ryanair opèrent aujourd'hui sur l'aéroport de Beauvais Tillé. Malgré l'augmentation du trafic et l'arrivée de nouvelles compagnies aériennes, Ryanair est demeuré le principal opérateur sur l'aéroport: le trafic qui lui est attribué a représenté en moyenne plus de 80 % de l'activité totale de l'aéroport sur la période 1997-2011, en nombre de passagers. Le trafic low cost représente la quasi-totalité de l'activité de l'aéroport en 2011.
7. Le trafic passager de l'aéroport de Beauvais Tillé pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2011, l'aéroport a accueilli 3 677 794 passagers. Aux termes du point 15 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 ⁽²⁾ (ci-après les "lignes directrices de 2005"), l'aéroport de Beauvais Tillé était à partir de 2004 un aéroport de catégorie C, soit un "grand aéroport régional".

⁽¹⁾ Rapport d'observations définitives sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, accessible sur <http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf>

⁽²⁾ Communication de la Commission du 9 décembre 2005 portant Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, (JO 2005/C 312/01).

Tableau 1

Trafic et mouvements de l'aéroport de Beauvais Tillé ⁽¹⁾

	Passagers	dont Ryanair	Dont Blue Air	Dont Wizzair	
1997	207 000	127 353 (61,5 %)			
1998	260 000	194 211 (75 %)			
1999	387 000	315 771 (81,5 %)			
2000	387 229	346 551 (89 %)			
2001	422 972	371 376 (87 %)			
2002	677 957	459 572 (68 %)			
2003	969 445	806 383 (83 %)			
2004	1 427 495	1 292 398 (91 %)		40 919	
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465	
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861	
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256	
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340	
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 714	300 088	
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812	
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370	
	Mouvements (commerciaux et non commerciaux)		Dont Ryanair	Dont Wizzair	Dont Blue Air
1997	2 224		[...] (*)		
1998	3 242		[...]		
1999	4 420		[...]		
2000	4 486		[...]		
2001	4 366		[...]		
2002	7 107		[...]		
2003	8 857		[...]		
2004	10 961		[...]	[...]	
2005	13 228		[...]	[...]	[...]
2006	13 196		[...]	[...]	[...]
2007	15 286		[...]	[...]	[...]
2008	17 832		[...]	[...]	[...]
2009	18 618		[...]	[...]	[...]
2010	20 528		[...]	[...]	[...]
2011	25 388		[...]	[...]	[...]

(*) Information couverte par le secret professionnel.

⁽¹⁾ D'après les annexes à la lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

2.2. Exploitants et propriétaires des infrastructures aéroportuaires

8. Entre 1993 et 2008, la gestion de l'aéroport de Beauvais Tillé, qui appartenait initialement à l'Etat, a été assurée par la CCI ⁽¹⁾. A l'expiration d'une concession d'outillage public (en vigueur entre 1960 et 1992), la CCI a assuré l'exploitation de l'aéroport de Beauvais au titre d'une Autorisation d'occupation temporaire du domaine public ⁽²⁾, prolongée pour de courtes durées jusqu'à la prise d'effet d'une nouvelle convention de concession, le 4 mai 2002. Cette convention conclue entre l'Etat et la CCI ⁽³⁾ prévoyait que cette dernière était chargée de "la construction, l'entretien et l'exploitation" de l'aéroport. La convention de 2002 se réfère au cahier des charges type de 1997 applicable aux concessions aéroportuaires désormais exploitées « aux risques et périls » de l'exploitant ⁽⁴⁾.
9. A cette fin, la CCI a disposé d'une comptabilité séparée ⁽⁵⁾. L'activité d'exploitation puis de simple gestion de l'aéroport a été imputée à un compte séparé. Afin de distinguer les activités du service général de la CCI de cette activité économique spécifique, la CCI agissant en tant qu'exploitant de l'aéroport de Beauvais Tillé, dont l'activité économique, financière et comptable est donc circonscrite, sera ci-après dénommée la "CCI-aéroport" dans la présente décision. Les principales données comptables et commerciales de la CCI-aéroport pour la période de 1996-2008 sont synthétisées dans le tableau n°2 ci-dessous.

Tableau n° 2

Chiffres clefs de la CCI-aéroport (k€) ⁽⁶⁾

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits bus	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Recettes Ryanair	NC	NC	NC	NC	[...]	[...]
Total produits	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Versements à Ryanair	NC	NC	NC	NC	[...]	[...]
Total charges	2 414	3 413	3 631	4 674	5 700	13 061
Résultat	150	- 521	521	- 465	- 440	40,1
Immobilisations nettes	2 679	3 146	2 718	2 595	2 550	2 887
Total Bilan	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163

(1) En France, les Chambres de Commerce et d'Industrie sont des établissements publics à caractère administratif. De manière générale, une Chambre de Commerce et d'Industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de sa circonscription. Les missions et prérogatives des Chambres de Commerce et d'Industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'Etat, par l'intermédiaire du Ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. "La tutelle des chambres de commerce et d'industrie de région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le responsable régional des finances publiques" (Art. R 712-2 du Code de Commerce). L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information. Elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription.

(2) Arrêté du Préfet de l'Oise du 1^{er} octobre 1997, portant autorisation temporaire d'occupation du domaine public entre le 1^{er} janvier 1993 et le 31 décembre 1999.

(3) Convention de concession du 30 janvier 2002, ci-après dénommée "Convention de concession", entrée en vigueur le 4 mai 2002.

(4) Décret n°97-547 du 29 mai 1997 portant approbation du cahier des charges type et de la convention de concession type applicables aux concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodrômes

(5) Cette séparation comptable est prescrite par le cahier des charges approuvé par le décret n°97-547 et apparaît dans les états financiers de la CCI depuis 1996.

(6) D'après la lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012. Le service de bus Paris-Beauvais a débuté en mai 1997. Selon la France, la baisse du résultat en 2004 s'explique par le poids particulièrement important des provisions pour renouvellement des immobilisations concédées (€ 5 216 500) et de la provision pour grosse réparation (€ 590 000). Les biens faisant l'objet du plan de renouvellement correspondent notamment aux travaux de réfection de la piste principale, du parking avion et des taxiway, la réfection des voiries et des installations de chauffage, électricité et plomberie.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Produits bus	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Recettes Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total produits	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Versements à Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Charges bus ⁽¹⁾			6 078	6 210	6 403	3 386
Total charges	13 374	22 410	26 164	28 916	29 120	17 588
Résultat	3 041	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Immobilisations nettes	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Total Bilan	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

⁽¹⁾ Les charges de bus sont estimées sur la base du chiffre d'affaires de la société TPB, bénéficiaire depuis sa création. L'exercice 2005 ayant couvert 13 mois, le montant reporté correspond à 12/13 du chiffre d'affaires.

10. La propriété de l'aéroport de Beauvais Tillé (terrains, infrastructures et équipements) a été transférée au Syndicat Mixte de l'Aéroport de Beauvais Tillé (ci-après le "SMABT") avec effet au 1^{er} mars 2007 ⁽¹⁾. A cette date, le SMABT s'est donc substitué à l'Etat français en tant qu'autorité concédante vis-à-vis de la CCI.

11. Le SMABT est un établissement public ⁽²⁾ regroupant des collectivités territoriales. En application de l'article 34 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, il est compétent pour l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aéroport de Beauvais Tillé. Le SMABT regroupe la Région Picardie, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis. Une convention de prestation de services a été conclue avec le Département de l'Oise, conformément au principe de la mutualisation des services préexistants des collectivités, permettant la mise à disposition de fonctionnaires du Département. L'arrêté préfectoral du 20 octobre 2006 portant création du SMABT précise que la Région Picardie, le Département de l'Oise et la Communauté d'agglomération du Beauvaisis se répartissent les charges selon les clés synthétisées au tableau n°3. Chaque collectivité dispose de 4 sièges sur 12 au comité syndical, les délibérations étant prises à la majorité qualifiée de quatre cinquième des suffrages exprimés.

12. La Commission n'a pas eu accès aux statuts du SMABT. Les autorités françaises ont toutefois précisé la répartition des contributions de chacun de ses membres aux dépenses du SMABT, récapitulée dans le tableau n°3 ci-dessous:

Tableau 3

Répartition statutaire des contributions aux dépenses du SMABT ⁽³⁾

	Financement du SMABT
Région Picardie	38 %
Département de l'Oise	38 %
Communauté d'agglomération du Beauvaisis	24 %

13. La concession à la CCI de l'Oise a été prolongée jusqu'au 1^{er} mars 2008 ⁽⁴⁾. Par avenant en date du 29 février 2008, le SMABT a prolongé la durée de la convention jusqu'au 31 mai 2008.

14. Le SMABT ayant approuvé le principe d'une délégation de service public pour l'exploitation de l'aéroport de Beauvais ⁽⁵⁾, un premier avis de publicité a été publié le 26 juin 2007 pour la sélection de l'attributaire, mais cette première procédure a été déclarée sans suite. Un second avis d'appel à la concurrence a été publié le 6 juillet 2007, qui précise que la procédure pour la sélection de l'attributaire est désormais une procédure restreinte. A l'issue de l'analyse des 4 offres reçues, le comité syndical a choisi de poursuivre la procédure en négociant avec deux groupements candidats, dont le groupement "CCIO-Veolia Transports". Deux référés précontractuels ont été déposés devant le Tribunal Administratif d'Amiens, dont le contenu et l'issue n'ont pas été communiqués à la Commission.

⁽¹⁾ Convention de transfert Etat-SMABT du 1^{er} mars 2007.

⁽²⁾ Les autorités françaises précisent que la forme juridique du syndicat mixte, prévue par les articles L-5721-1 et suivants et R 5721-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, permet notamment à des collectivités territoriales et à d'autres organismes publics de se regrouper pour exploiter des services publics présentant de l'intérêt pour chacun d'entre eux.

⁽³⁾ D'après la réponse des autorités françaises du 31 janvier 2012.

⁽⁴⁾ Article 58 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006.

⁽⁵⁾ Délibération du SMABT du 7 juin 2007.

15. Au terme de cette procédure de mise en concurrence, le SMABT a délégué l'exploitation de l'aéroport de Beauvais Tillé au groupement CCIO-Veolia Transport dans le cadre d'une convention de délégation de service public (ci-après la "CDSP") conclue le 19 mars 2008, prenant effet au 1^{er} juin 2008 pour une durée de 15 ans. Conformément aux termes de la CDSP, la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (ci-après la "SAGEB"), s'est automatiquement substituée au groupement dès sa création en qualité de délégataire. La SAGEB est une société par action simplifiée dont le capital est détenu à 51 % par la CCI et à 49 % par le groupe Veolia Transport ⁽¹⁾.
16. Afin de préciser les conditions d'exécution de la concession, un contrat nommé Convention d'objectifs et de moyens a été conclu le 15 octobre 2008 entre le SMABT, la SAGEB, le Comité régional du tourisme de Picardie, le Comité départemental du tourisme de l'Oise et l'Office de tourisme du Beauvaisis.
17. Par un protocole d'accord tripartite du 14 janvier 2010, les biens de reprise et de retour de la concession ont été intégrés dans le patrimoine du SMABT, biens immédiatement mis à la disposition de la SAGEB, nouveau concessionnaire.
18. Les autorités françaises précisent que dans le cadre de cette nouvelle concession, l'Etat reste compétent pour assurer les missions régaliennes de sûreté, de sécurité de contrôle de la circulation aérienne et de la circulation routière sur la plateforme ⁽²⁾.
19. Les principales données comptables et commerciales de la SAGEB pour la période entre 2008 et 2010 sont synthétisées dans le tableau n°4 ci-dessous.

Tableau n° 4

Chiffres clefs de la SAGEB (k€), 1^{er} juin 2008-2010 ⁽³⁾

	2008 ⁽¹⁾	2009	2010
Recettes Ryanair	[...]	[...]	[...]
Produits bus	8 709	16 097	20 832
Total produits	20 068	35 999	48 068
Versements à Ryanair	[...]	[...]	[...]
Charges bus ⁽²⁾	3 386	7 457	8 238
Total charges	19 199	34 447	46 541
Résultat	869	1 552	1 527
Immobilisations	1 208	14 157	37 917
Capitaux propres	5 869	7 421	14 948
Total Bilan	15 434	38 901	62 132

⁽¹⁾ Pour la période du 1^{er} juin au 31 décembre 2008.

⁽²⁾ Les "charges bus" sont estimées à hauteur du chiffre d'affaires de la société TPB, sous-traitant pour l'exécution des services de transport.

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

20. Dans son courrier en date du 31 janvier 2012, la France a apporté certains éclaircissements concernant:

- les conditions du financement des infrastructures de l'aéroport de Beauvais Tillé de 1996 à aujourd'hui;
- les transferts financiers des autorités publiques au gestionnaire de l'aéroport de 1996 à aujourd'hui;

⁽¹⁾ En raison de la fusion entre les deux entités en mars 2011, les parts du groupe Veolia Transport sont désormais portées par Veolia Transdev, société détenue à 50 % par le groupe Veolia Environnement et à 50 % par la Caisse des Dépôts et Consignations, entité publique.

⁽²⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

⁽³⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

- les conditions de l'opération de Ryanair à l'aéroport de Beauvais Tillé depuis 1997, objet principal de la plainte;
- les conditions d'opération des autres compagnies aériennes à l'aéroport de Beauvais Tillé sur la période 1997-2012.

21. Les autorités françaises font valoir que le modèle de développement économique de l'aéroport de Beauvais Tillé est bâti sur celui d'un investisseur privé en économie de marché ⁽¹⁾. Elles affirment qu'aucune aide marketing n'a été versée aux compagnies aériennes clientes, et que l'aéroport de Beauvais Tillé n'a reçu aucune subvention publique pour la prise en charge de ses coûts d'exploitation. Le développement économique de l'aéroport s'appuie selon les autorités françaises exclusivement sur la forte croissance des recettes extra aéronautiques procurées par la croissance rapide du trafic.

3.1. Soutiens financiers à l'aéroport

3.1.1. Cadre contractuel des subventions à l'aéroport

22. La CCI de l'Oise a géré l'aéroport de Beauvais Tillé sur la base d'une concession d'outillage public trentenaire, signée en 1960 et prolongée par avenant jusqu'au 31 décembre 1992. Cette concession était régie par les dispositions du cahier des charges type de concession approuvée par le décret du 6 mai 1955. Ce cahier des charges prévoyait le remboursement par l'Etat des charges financières avancées par le gestionnaire si l'exploitation s'avérait déficitaire. La CCI de l'Oise a signé le 16 avril 1997 un protocole d'abandon de ces créances, d'un montant total de 20 millions de francs, en échange de la pleine propriété d'un terrain aéroportuaire ⁽²⁾. Entre 1993 et 2002, la CCI a poursuivi l'exploitation de l'aéroport de Beauvais aux termes d'un arrêté préfectoral du 1^{er} octobre 1997 portant autorisation d'occupation du domaine public aux conditions d'un cahier des charges type de concession prévoyant une gestion aux risques et périls du concessionnaire.
23. Depuis 2002 et pour une durée initiale de 5 ans, la CCI de l'Oise est demeurée gestionnaire de l'aéroport aux termes d'une convention portant concession de la construction, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport de Beauvais Tillé. En vertu de cette convention, prolongée jusqu'au 31 mai 2008, l'Etat versait à la CCI une indemnité compensatoire calculée à partir d'un coefficient de reprise des investissements non amortis ⁽³⁾ en fin de convention.
24. Depuis le 1^{er} juin 2008, la SAGEB est devenue délégataire de l'exploitation de l'aéroport de Beauvais Tillé pour une

durée de 15 ans. Dans ce contexte, le SMABT finance partiellement les investissements réalisés sur la plateforme et fixe les modifications des tarifs et les redevances aéroportuaires, sur proposition de la SAGEB ⁽⁴⁾. En vertu de la convention, la SAGEB exploite la ligne de transport public de voyageurs par autocar reliant l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris, et en perçoit les recettes d'exploitation ⁽⁵⁾. La SAGEB dispose de l'exclusivité d'opération sur cette ligne pendant la durée de la délégation de service public (ci-après "DSP") ⁽⁶⁾.

25. La SAGEB reçoit en application de la convention les subventions allouées pour l'exercice des missions prévues par la CDSP et verse un intéressement au SMABT ⁽⁷⁾.
26. La CDSP prévoit en outre la possibilité pour le délégataire et le SMABT de se rencontrer ⁽⁸⁾, si les conditions financières d'exécution du contrat venaient à varier de façon significative par rapport aux résultats prévisionnels annexés à la CDSP, notamment en cas d'évolution de la législation et/ou de la réglementation applicable aux activités objet du contrat, en cas de mise en œuvre de mesures environnementales et touristiques complémentaires à celles prévues dans le cadre de la CDSP, en cas de mise en place d'une ligne de transport collectif concurrente à la ligne de desserte entre l'aéroport et Paris exploitée par le délégataire, en cas de mise à la charge du délégataire d'investissements supplémentaires à ceux prévus dans le cadre de la CDSP, en cas de non-approbation des changements des tarifs ou des redevances proposés par le Délégué, ou en cas de modification par le Syndicat des consignes d'exploitation ou horaires d'ouverture de l'aéroport.
27. Les parties peuvent également se rencontrer en cas de baisse du trafic aérien desservant l'aéroport supérieures à 5 % par rapport au trafic prévisionnel défini dans le cadre de la CDSP ⁽⁹⁾, ou d'évolutions moyennes des tarifs des redevances aéronautiques inférieures à l'évolution des coûts unitaires.
28. Dans ces hypothèses, le SMABT et la SAGEB peuvent arrêter des mesures de rétablissement de l'équilibre économique de la CDSP, telles que le versement d'une compensation financière ou d'une subvention, la mise en œuvre de nouveaux tarifs ou redevances, ou encore de compensation de tarifs ou redevances imposés au délégataire.
29. Si dans les trois mois le SMABT et la SAGEB ne parviennent pas à trouver un accord sur les mesures à adopter, il est prévu que les parties aient recours à une procédure d'arbitrage.

⁽⁴⁾ CDSP SMABT-SAGEB du 19 mars 2008, article 5

⁽⁵⁾ CDSP, titre 6

⁽⁶⁾ CDSP, article 52.

⁽⁷⁾ CDSP, articles 74 et 78.

⁽⁸⁾ CDSP article 99

⁽⁹⁾ CDSP article 99. Le trafic est mesuré en termes de mouvements commerciaux.

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises en date du 31 janvier 2012.

⁽²⁾ Délibération relative au renouvellement de la concession aéroportuaire du 25 juin 2001

⁽³⁾ Convention de concession Etat-CCI du 30 janvier 2002, article 13

3.1.2. Financement des coûts liés aux missions régaliennes

30. Conformément aux dispositions du cahier des charges type annexé à la convention de 2002 conclue avec la CCI⁽¹⁾, les missions qualifiées par la France de régaliennes ont dû faire l'objet d'un compte d'exploitation séparé au sein de la comptabilité de la CCI-aéroport. Ce compte n'est en particulier pas soumis à l'impôt sur les sociétés, contrairement au reste de l'activité d'exploitation de l'aéroport.

31. La France souligne en effet qu'il convient de mettre à part le cas des sommes versées par l'Etat pour la couverture des dépenses de sécurité (personnels et équipements ou véhicules incendie, péril animalier et aviaire, clôtures) et de sûreté (personnels et équipements destinés aux contrôles des passagers, et de leurs bagages de soute). Ces dépenses, préfinancées par le gestionnaire de l'aéroport, relèvent selon la France d'une mission d'intérêt général à la charge de l'Etat et sont couvertes, pour les investissements au rythme des dotations aux amortissements, par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires du Fonds d'investissement des aéroports et du transport aérien (FIATA), remplacées par une majoration de la taxe d'aéroport à compter de 2008.

32. Ces missions sont notamment financées par la taxe d'aéroport, perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitants des aéroports dont le trafic s'élève, au cours de la dernière année civile connue, à plus de 5 000 unités de trafic⁽²⁾. Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement, sur chaque aéroport, des services de sécurité incendie, de sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté, et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Ce tarif est fixé annuellement pour chaque aéroport par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile, sur la base des déclarations établies par les exploitants d'aéroports, transmises pour contrôle aux directions locales de la sécurité de l'aviation civile.

33. Les calculs tarifaires se faisant sur la base des données prévisionnelles de trafic et de coûts, l'ajustement entre coûts et recettes peut ne pas s'avérer exact en exécution. Pour autant, il appartient aux exploitants d'aéroport de financer les investissements de sûreté et de sécurité, la taxe d'aéroport ne les remboursant qu'a posteriori, au rythme des dotations aux amortissements. Un solde positif est reporté dans les comptes des années précédentes s'ils sont négatifs, et est affecté de frais financiers à la charge de l'exploitant. Il donne lieu à ajustement du tarif de la taxe pour l'année suivante. En cas de changement de concessionnaire, un dispositif de "remise à zéro" des comptes de sûreté et de sécurité oblige l'exploitant à rembourser un solde qui serait positif à la fin de son mandat. Le système permet donc, selon la France, de ne pas avoir de surcompensation.

34. Par ailleurs, la convention de concession du 19 mars 2008 concédant l'exploitation de l'aéroport à la SAGEB

prévoit la réalisation d'un programme d'investissement de 68,2 millions d'euros de 2008 à 2023. Parmi ces investissements, certains relèveraient selon les autorités françaises de prérogatives de puissance publique, pour un montant total de 15,962 millions d'euros sur toute la durée de la concession.

35. Ces investissements régaliens concerneraient, selon les autorités françaises:

— la réalisation d'un système d'atterrissage automatique tout temps pour 14,381 millions d'euros;

— la réalisation d'investissements environnementaux pour 1,431 million d'euros;

— l'aménagement d'un espace de 50 m² dans le terminal 2 aux organismes institutionnels de développement du tourisme, pour 150 000 euros.

3.1.3. Investissements dans l'infrastructure

36. La France souligne que des subventions d'investissement ont été versées à la CCI par les collectivités territoriales, à la fin des années 1990 et au début des années 2000, afin de financer des travaux de remise en conformité et d'adaptation des infrastructures à la croissance du trafic. Sur la période 1993-1998, la CCI de l'Oise, exploitant de l'aéroport, a ainsi reçu de la part des collectivités locales concernées (Région Picardie, Département de l'Oise, Ville de Beauvais, Ville de Tillé) 1 500 000 francs pour la remise en l'état de l'aérogare, 2 050 000 francs pour l'aménagement de la ZALA Nord et 1 500 000 francs pour la mise en service d'un taxiway⁽³⁾. La Commission comprend que le versement des subventions affectées à ces investissements a été échelonné du 1^{er} janvier 1993 au 1^{er} juin 1999 (18 mois après la signature de l'avenant n°2 du 9 décembre 1997 à la convention relative à l'aménagement de l'aéroport).

37. Le plan de modernisation de l'aéroport de Beauvais sur la période 2001-2006⁽⁴⁾ prévoyait initialement que les collectivités territoriales et la CCI financeraient la modernisation de l'aérogare et divers travaux de mise aux normes de l'aéroport pour un montant total de 53,3 millions de francs. L'Etat assurerait pour sa part le financement de la reconstruction du bloc technique et de la tour de contrôle pour 50 millions de francs. Selon la CCI, ces investissements étaient motivés par la nécessité de respecter la nouvelle réglementation en matière de sûreté, sécurité des passagers et de contrôle des bagages de soute, et de remédier à la vétusté de l'aérogare, dans la perspective d'une augmentation du nombre de passagers sur l'aéroport.

⁽¹⁾ Décret n°97-547 du 29 mai 1997

⁽²⁾ Article 1609 quater du code général des impôts.

⁽³⁾ Avenant n°2 à la convention relative à l'aménagement et au développement de l'aéroport de Beauvais Tillé, pour la période 1993-1998.

⁽⁴⁾ Plan de modernisation produit par les autorités françaises et courrier de la CCI au président du Conseil général de l'Oise du 21 avril 2001.

38. Une seconde convention relative à l'aménagement de l'aéroport a été conclue entre la CCI et les collectivités territoriales intéressées pour déterminer un programme d'investissement pour la période 2002-2006, et préciser les modalités de son financement ⁽¹⁾. Pendant cette période, la CCI de l'Oise a assuré la maîtrise d'ouvrage d'un programme d'investissement d'un montant total de 6,865 millions d'euros HT. La CCI a financé ces investissements à hauteur de € 2 553 605 (37,2 % du total), le Département de l'Oise et la Région Picardie à hauteur de 2,06 millions d'euros (30 % du total) chacun, et la Communauté de Communes du Beauvaisis (CCB) à hauteur de € 191 395 (2,8 % du total soit 5 % d'une assiette d'investissements de € 3 827 891 ⁽²⁾).
39. Aux termes de cette convention, les versements des collectivités locales devaient s'échelonner ainsi:
- versement par le Département de l'Oise d'un acompte ⁽³⁾ de € 518 000 à la signature de la convention (23 juillet 2002), les 2^e et 3^e acomptes étant versés à hauteur de 30 % de chaque situation de travaux, le solde de 10 % (€ 206 000) devait être versé après transmission des factures du décompte général, et avant le 1^{er} juillet 2008;
 - versement par la Région Picardie au fur et à mesure de l'avancement des travaux sur présentation d'une situation périodique des dépenses engagées et d'un rapport faisant état des demandes de versement précédentes sur la tranche annuelle considérée;
 - versement par la CCB selon les mêmes modalités que pour la Région Picardie.
40. Les investissements réalisés ont porté sur ⁽⁴⁾:
- le hall de contrôle de sécurité, le hangar de tri des bagages, l'auvent et les bureaux de l'aile Ouest, pour un montant total de € 2 600 000,
 - la salle de traitement des bagages et le cheminement couvert des passagers dans l'aile Est, pour un montant total de € 160 000,
 - des travaux afférents aux parkings (usagers et personnel), à la caserne de pompiers et à la station animale, à la réfection des voiries et au raccordement au réseau d'assainissement des eaux, pour un montant de € 873 480,
 - la modernisation de l'aérogare pour un montant de € 600 000,
 - divers travaux de sécurité pour € 900 000,
 - des études et travaux liés à l'environnement, pour un montant de € 60 000,
 - la modernisation du matériel d'exploitation pour un montant de € 1 048 310,
 - des honoraires pour un montant de € 623 210.
41. Avant la fin de la concession (juin 2008), la CCI de l'Oise a assuré la maîtrise d'ouvrage d'une nouvelle tranche de travaux de modernisation et de mise aux normes pour la période 2007-2008 pour un montant total de 9,5 millions d'euros ⁽⁵⁾. Le financement de ces investissements a été pris en charge par la CCI de l'Oise à hauteur de 2,47 millions d'euros (26 %), par la Région Picardie à hauteur de 2,375 millions d'euros (25 %), par le Département de l'Oise à hauteur de 2,375 millions d'euros (25 %) et par la Communauté d'agglomération du Beauvaisis à hauteur de 2,28 millions d'euros (24 %). Le versement de ces subventions s'est fait, à l'instar des modalités prévues pour la période précédente (2002-2006), au fur et à mesure de l'avancement des travaux, sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses réalisées ⁽⁶⁾.
42. Les travaux et investissements prévisionnels en regard desquels ces subventions ont été accordées ⁽⁷⁾ comprenaient notamment:
- le complément de l'extension de l'aérogare pour € 1 222 039;
 - les clôtures de sécurité pour € 151 653;
 - la mise aux normes du parking avions et du taxiway pour € 1 410 000;
 - la réfection du hangar de piste et du SSLIA ⁽⁸⁾ pour € 300 000;
 - la mise en conformité avec la loi sur l'eau pour € 1 095 079;
- ⁽¹⁾ Conventions relatives à la mise aux normes, la modernisation et le développement de l'aéroport de Beauvais Tillé, entre respectivement la CCI de l'Oise et le Département de l'Oise (du 23 juillet 2002), la CCI et la Région Picardie (du 13 décembre 2002), la CCI et la Communauté de Communes du Beauvaisis (du 8 octobre 2002).
- ⁽²⁾ En préambule à la Convention relative à la mise en sécurité de l'aéroport de Beauvais Tillé du 8 octobre 2002, la CCB expose avoir décidé de limiter son intervention aux travaux liés à la mise en sécurité de l'aéroport.
- ⁽³⁾ L'acompte pour 2002 était plafonné à € 1 295 460, soit le montant des crédits de paiement dédiés inscrits au budget 2002 du département de l'Oise.
- ⁽⁴⁾ Avenant du 20 juillet 2005 à la convention du 23 juillet, citée ci-dessus.
- ⁽⁵⁾ Convention relative à la modernisation, la mise aux normes de l'aéroport de Beauvais Tillé, modifiée par avenant le 21 avril 2008.
- ⁽⁶⁾ Le Département de l'Oise accorde un acompte d'un montant de € 237 500 à la signature de la convention, soit le 18 décembre 2006.
- ⁽⁷⁾ D'après l'annexe à la convention relative à la modernisation et la mise aux normes de l'aéroport de Beauvais-Tillé entre la CCI de l'Oise et le département de l'Oise, en date du 18 décembre 2006.
- ⁽⁸⁾ Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs.

- la réfection des voiries publiques pour € 1 350 000;
- la modernisation du matériel d'exploitation pour € 1 568 905.

43. Selon les termes employés par les collectivités locales concernées, cet accompagnement financier de la CCI répond à la volonté d'assurer les meilleures conditions de sécurité aux populations, de garantir la protection de l'environnement et d'assurer le développement économique pour favoriser l'emploi.
44. Entre 1996 et 2008, les investissements réalisés sur l'aéroport de Beauvais ont notamment concerné l'extension de l'aérogare, pour € 6 383 600 (entre 2004 et 2007), le matériel d'exploitation, pour € 3 269 800 (entre 2001 et 2008), et les travaux afférents au parking avions pour € 1 585 800 (entre 2007 et 2008). Le tableau n°5 ci-dessous récapitule les investissements réalisés sur l'aéroport de Beauvais entre 1996 et juin 2008 ⁽¹⁾:

Tableau n° 5

Investissements réalisés sur l'aéroport de Beauvais entre 1996 et juin 2008 (en k€)

années	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Total/an	1 698,6	53,1	1 012,5	127,3	435,2	408,9	2 384,4	2 794	3 350,7	3 686	4 656,9	2 700,1	2 432,9	25 740,6

45. La Commission n'a pas connaissance à ce stade du détail des contributions effectivement versées par les différentes autorités publiques à la CCI-aéroport pour ses investissements dans l'infrastructure aéroportuaire.

46. La CRC fait état dans son rapport de 2007 relatif à la gestion de l'aéroport de Beauvais des participations des collectivités locales aux investissements réalisés sur l'aéroport. Les chiffres produits par la CRC se distinguent de ceux relatés dans les états financiers de la CCI-aéroport. Pour la période 2001-2005, la CRC fait valoir que les investissements réalisés sur les biens mis en concession se seraient élevés à € 12 164 000, financés à 35 % par les collectivités territoriales, soit une participation financière de leur part totale de € 4 433 000, dont € 2 130 000 pour le département de l'Oise, € 2 130 000 pour la Région Picardie et € 173 732 pour la Communauté d'agglomération du Beauvaisis.

47. Pour la période 2007-2008, la CRC fait valoir que les investissements devaient s'élever à € 12 000 000, financés à hauteur de € 8 800 000 par les collectivités territoriales. Selon la CRC, une nouvelle tranche d'investissement de € 32 000 000 aurait été reportée sur la période d'exécution de la CDSP conclue avec la SAGEB (2008-2023).

48. A compter du 1^{er} juin 2008, la SAGEB a assuré l'exploitation de l'aéroport de Beauvais. La convention de concession du 19 mars 2008 lui concédant l'exploitation de l'aéroport impose la réalisation d'un programme d'investissement de 68,2 millions d'euros sur toute la durée de la concession. Entre 2008 et 2011, 38,280 millions d'euros d'investissements ont déjà été réalisés. Le SMABT participe au financement des investissements réalisés par le déléga-

taire en vertu du programme pluriannuel d'investissement annexé à la convention de concession. La SAGEB reçoit ainsi pour la durée de la concession une subvention d'équipement d'un montant de 14,5 millions d'euros ⁽²⁾. Les autorités françaises soulignent que cette subvention est uniquement destinée à couvrir le financement des investissements relevant de prérogatives de puissance publique ou de missions d'intérêt général, qui s'élèvent, pour les investissements déjà réalisés, à 15,962 millions d'euros.

49. L'échéancier de versement des participations du SMABT au financement des investissements est précisé à l'annexe 14 de la CDSP, qui prévoit le versement de subventions à hauteur de:

— € 3 300 000 en 2009,

— € 3 300 000 en 2010,

— € 2 800 000 en 2011,

— € 2 800 000 en 2012,

— € 2 300 000 en 2013.

50. Le tableau n°6 ci-dessous récapitule les montants des investissements réalisés par la SAGEB entre 2008 et 2010 et les modalités de financement de ces investissements ⁽³⁾.

⁽²⁾ Convention de concession SMABT-SAGEB, article 79

⁽³⁾ Rapport annuel de la SAGEB au SMABT pour les années 2008, 2009 et 2010 et rapports de gestion de la SAGEB pour les mêmes années.

⁽¹⁾ D'après les informations fournies par les autorités françaises dans leur réponse du 31 janvier 2012.

Tableau n° 6

Investissements réalisés par la SAGEB et financement de ces investissements, 1^{er} juin 2008- 31 décembre 2010 (en milliers d'euros)

Années	2008	2009	2010	Total
Terminal T2	NC	524	12 265	
Parking avions T2	NC		2 250	
Matériels d'exploitation et de piste	NC		1 162	
ILS de catégorie III	NC	11 669	1 628	
Installations et matériels affectés à la taxe de sécurité	NC	848		
divers	NC	426	1 283	
Total investissements réalisés	1 051	13 467	18 588	33 106
Subventions du SMABT	0	3 300	3 300	
emprunt	NC	4 000	11 000	
autofinancement	NC	6 167	4 288	

3.1.4. *Subventions d'exploitation*

51. Les autorités françaises affirment qu'aucun coût lié à la gestion opérationnelle de l'aéroport de Beauvais Tillé n'a été pris en charge ou compensé par les autorités publiques de 1996 à aujourd'hui. La Commission relève en effet que la convention du 30 janvier 2002 conclue entre l'Etat et la CCI prévoyait seulement, à son article 13, un mécanisme d'indemnité compensatoire. Cette indemnité devait être octroyée au présent concessionnaire par le concessionnaire poursuivant l'exploitation ou, à défaut de nouveau concessionnaire, par l'autorité concédante afin de contribuer au remboursement des emprunts ayant servi au financement d'investissements non amortis. Les modalités de calcul de cette indemnité compensatoire sont explicitées dans le cahier des charges types annexée à la convention de concession ⁽¹⁾. A l'expiration de la concession, le montant de l'indemnité devait être déterminé en multipliant la capacité d'autofinancement moyenne au terme par un paramètre x, fixé par la convention de concession, en l'espèce 5. L'indemnité compensatoire ne pouvait en tout état de cause excéder le montant des emprunts restant à la charge du concessionnaire.
52. Par ailleurs, la convention du 30 janvier 2002 prévoyait, à la charge de l'exploitant, une redevance domaniale de € 3 685 par an ⁽²⁾.
53. Néanmoins, les états financiers de la CCI-aéroport font état de certaines subventions d'exploitation. Les contributions effectivement versées à la CCI-aéroport au titre de l'exploitation sur la période 2002-2011 sont synthétisées dans le tableau n°7 ci-dessous.

Tableau n° 7

Montant des subventions d'exploitation reçues par la CCI-aéroport (en euros) ⁽³⁾

1996-2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TOTAL
0	84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	107 924,59

54. De plus, les autorités françaises soulignent que des avances de trésorerie et des refacturations de prestations seraient intervenues entre les services généraux de la CCI et la CCI-Aéroport. Le tableau n°8 récapitule ces mouvements financiers. Il apparaît que l'intégralité des avances consenties semble avoir été remboursée par l'aéroport au service général de la CCI. La Commission ne dispose toutefois pas du détail des prestations du service général qui ont fait l'objet d'une refacturation au service aéroport.

⁽¹⁾ Décret n°97-547 du 29 mai 1997, article 50-2.

⁽²⁾ Article 12 de la convention de concession de 2002.

⁽³⁾ Etats financiers de la CCI pour les années 2002 à 2008

Tableau n° 8

Avances de trésorerie consenties par la CCI au service aéroport et refacturations de la CCI vers le service aéroport, 1995-2008 (en euros) ⁽¹⁾

Année	Avance de trésorerie consentie pour l'année considérée	Montant cumulé	Refacturations de la CCI au service aéroport
1995	NC	2 412 922,70	0
1996	888 508,49	3 301 431,19	0
1997	- 394 036,04	2 907 395,15	0
1998	323 559,53	3 230 954,68	108 022,63
1999	- 838 477,75	2 392 476,93	143 890,99
2000	- 176 603,94	2 215 872,99	143 132,25
2001	73 514,73	2 289 387,72	180 233,87
2002	142 970,85	2 432 358,57	348 188,32
2003	- 2 198 307,33	234 051,24	436 034,00
2004	327 698,17	561 749,41	737 361,00
2005	- 561 749,41	0	828 848,66
2006	0	0	799 260,00
2007	0	0	976 911,00
2008	0	0	384 347,10

Tableau n° 9

Montant de la redevance d'occupation du domaine public versée par la SAGEB au SMABT ⁽⁵⁾

2008	624 240
2009	636 725
2010	649 459
2011	662 448
2012	675 697
2013	689 211
2014	702 996
2015	717 056
2016	731 397
2017	746 025
2018	760 945
2019	776 164
2020	791 687
2021	807 521
2022	823 671
TOTAL	10 795 242

55. A compter du 1^{er} juin 2008, en application de la CDSP du 19 mars 2008, la SAGEB, nouvel exploitant, "perçoit les subventions allouées pour l'exercice des missions prévues par le présent contrat" ⁽²⁾. La SAGEB verse au SMABT d'une part une redevance d'occupation du domaine public fixée à l'annexe de la CDSP (voir tableau 9 ci-dessous) et d'autre part un intéressement, calculé comme la moitié du surplus de rentabilité par rapport à un taux de rendement interne de 10 % retenu comme constituant un bénéfice raisonnable pour le délégataire ⁽³⁾.

56. La Commission comprend que le taux de rendement interne retenu dans les comptes prévisionnels fondant la CDSP ⁽⁴⁾ est de 10 %, ces comptes ne prévoyant pas le versement d'un intéressement au SMABT. La Commission ne dispose cependant d'aucun document présentant le calcul de la rentabilité initiale de la CDSP pour la SAGEB et ses coactionnaires sur la base de flux de trésorerie prévisionnels.

57. La Commission constate par ailleurs que les comptes d'exploitation prévisionnels fondant l'économie de la DSP reposent sur l'hypothèse d'un plafond de 21 000 mouvements commerciaux annuels sur la période 2008-2023. Comme indiqué au tableau n°1, ce plafond a été dépassé dès 2011.

⁽¹⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012. La Commission relève que les données relatives aux avances consenties par les services à l'aéroport telles qu'elles apparaissent dans les états financiers de la CCI diffèrent des chiffres produits par les autorités françaises.

⁽²⁾ CDSP, article 74

⁽³⁾ Plus précisément, la moitié de l'écart entre l'Excédent brut d'exploitation (EBE) réel et l'EBE qui aurait conduit à un taux de rendement interne (TRI) de 10 % est versée au SMABT au titre de l'intéressement chaque année, si le TRI est supérieur à 10 %.

⁽⁴⁾ Annexe 18 de la CDSP.

⁽⁵⁾ D'après l'annexe 14 à la CDSP. Les montants sont fixes, et indiqués sur la base d'une date de départ de la DSP au 1^{er} janvier 2008. Compte tenu de la date réelle de début (1^{er} juin 2008), les montants ont été décalés et adaptés *pro rata temporis*.

58. Le 24 janvier 2008, le SMABT a d'autre part arrêté ⁽¹⁾ un plan d'actions touristiques. De fait, un plan de développement touristique de l'aéroport de Beauvais est annexé à la CDSP ⁽²⁾, pour lequel un budget de € 462 000 est retenu pour l'année 2008. Aux termes d'une convention d'objectifs et de moyens conclue avec le Comité régional du tourisme de Picardie, le Comité départemental du tourisme de l'Oise, l'Office de tourisme du Beauvaisis et la SAGEB le 14 octobre 2008, le SMABT s'est engagé à participer au financement des actions de promotion du développement de l'aéroport de Beauvais.

59. La participation du SMABT à ce plan de développement touristique prend la forme d'une subvention aux organismes touristiques susmentionnés, dont la moitié du montant est prise en charge par la SAGEB.

60. La France soutient que les autorités publiques n'ont accordé aucune compensation ni pris en charge les coûts liés à la gestion opérationnelle de l'aéroport de Beauvais depuis 1996 jusqu'à aujourd'hui, et en particulier à la SAGEB.

3.1.5. Exploitation de la ligne de transport par autocars entre l'aéroport de Beauvais et Paris

61. La navette d'autocars assurant la liaison entre Paris et l'aéroport de Beauvais a été mise en place en mai 1997, concomitamment à l'arrivée de Ryanair sur la plateforme. La ligne a été exploitée depuis l'origine par l'exploitant de l'aéroport (initialement la CCI), qui en perçoit directement les recettes.

62. Néanmoins, l'exécution de la ligne de transport a été sous-traitée opérationnellement à des transporteurs privés jusqu'en 2004 ⁽³⁾, rémunérés par un forfait par aller-retour. Le dernier de ces transporteurs, en proie à des difficultés financières, a fait l'objet d'un plan de cession fin 2004 suite à une procédure de redressement judiciaire.

63. En décembre 2004, du fait de l'absence de repreneur privé des actifs dédiés à la ligne Paris-Beauvais, une filiale de la CCI, la Société des Transports Paris Beauvais (ci-après "TPB"), a repris le marché de sous-traitance de l'exécution de la ligne de transport. La CCI a confié le marché d'opé-

ration de la ligne de bus à la société TPB au moyen d'un contrat de prestation de services, en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2005 ⁽⁴⁾ et reconduit pour une durée indéterminée ⁽⁵⁾ en 2006.

64. Afin de régulariser la situation de la ligne de transport au regard des dispositions du droit national ⁽⁶⁾, l'Etat a délégué au SMABT sa compétence d'autorité organisatrice des transports pour cette ligne de transport, par décision du 31 décembre 2007 ⁽⁷⁾. A compter de 2008, l'exploitation de la ligne de bus a été intégrée dans l'objet de la CDSP ⁽⁸⁾, attribuée à la SAGEB, et la société TPB est devenue une filiale à 100 % de la SAGEB en 2010. Comme le soulignent les tableaux 2 et 4, l'activité de transport par bus a représenté depuis 1997 une part importante du chiffre d'affaires des exploitants d'aéroport, et semble avoir conditionné la viabilité du modèle économique d'exploitation de l'aéroport.

65. Les statuts de la société TPB stipulent qu'elle a pour objet "le transport public routier de voyageurs pour l'exploitation de la ligne privée de transport de passagers de l'aéroport de Beauvais Tillé à Paris par cars, en continuation des lignes aériennes desservant cet aéroport" ⁽⁹⁾.

3.2. Cadre tarifaire et relations avec Ryanair ainsi qu'avec les autres compagnies aériennes

66. La France a détaillé le cadre contractuel et commercial ayant régi l'activité de Ryanair, ainsi que des autres compagnies aériennes ayant opéré sur la plateforme aéroportuaire, durant la période 1997-2012.

3.2.1. Cadre des relations avec Ryanair

67. La France précise que les premiers contacts avec Ryanair ont eu lieu dès 1992, et se sont renforcés en 1996, au moment de la libéralisation de l'espace aérien. Compte tenu de cette libéralisation, et de la saturation des plateformes aéroportuaires parisiennes, les collectivités publiques locales et la CCI ont fait le choix de tenter de développer l'activité aéroportuaire afin de rentabiliser les infrastructures aéroportuaires et de promouvoir le développement économique local.

⁽¹⁾ Délibération du SMABT du 24 janvier 2008.

⁽²⁾ Annexe 19 de la CDSP. Son objectif principal est la promotion de la destination Beauvais, du département de l'Oise et de la Région Picardie auprès des passagers de l'aéroport. Il repose sur la réalisation de plaquettes promotionnelles, d'enquêtes sur le profil de passagers, et sur la prestation de services marketing en ligne (référencement web).

⁽³⁾ Entre 1997 et 2004, l'exploitation de cette ligne a été assurée par les sociétés Gaubert (1997-2000), Evrard (2000-2001) et Gaubert (2001-2004), qui ont été sélectionnées à l'issue d'une procédure d'appel d'offres.

⁽⁴⁾ Délibération du 20 juin 2005. Le marché n'a pas été soumis à concurrence publique dans la mesure où la CCI considérait exercer sur TPB un contrôle analogue à celui qu'elle aurait exercé sur ses propres services.

⁽⁵⁾ Délibération de la CCI du 27 novembre 2006

⁽⁶⁾ La desserte avait été créée sous la forme d'une "ligne privée de transport de passagers", mais ne satisfaisait pas aux critères relatifs à cette catégorie au regard de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 dite loi LOTI. Elle devait donc être identifiée comme "service régulier public de transport routier de personnes".

⁽⁷⁾ Décision du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'aménagement durables du 31 décembre 2007.

⁽⁸⁾ Convention du 19 mars 2008, article 1 et titre 6

⁽⁹⁾ CRC, p14

68. Après des contacts exploratoires entre la CCI de l'Oise et trois compagnies aériennes (Ryanair, EasyJet et une compagnie traditionnelle), seule Ryanair aurait confirmé son intention d'opérer à l'aéroport de Beauvais Tillé.
69. La Commission remarque que les courriers échangés par la CCI avec la compagnie Ryanair, produits par les autorités françaises, semblent indiquer que la compagnie aérienne a souhaité s'assurer qu'un service de transport régulier serait assuré entre Paris et l'aéroport de Beauvais ⁽¹⁾.
70. Ryanair a débuté ses opérations à l'aéroport de Beauvais Tillé le 1^{er} mai 1997 avec le lancement d'une première ligne régulière à destination de Dublin. En 1998 ont été ajoutées une ligne à destination de Glasgow-Prestwick et une ligne à destination de Shannon. Le démarrage des opérations de Ryanair à l'aéroport de Beauvais Tillé s'est fait sur cette période de manière très progressive, selon les autorités françaises (voir tableau n^o1).
71. Des échanges de courrier entre 1997 et 2001 ont constitué le cadre des relations entre la CCI et Ryanair. A la lecture de ces courriers, la Commission comprend que la compagnie aérienne a bénéficié de rabais sur les redevances de services aéroportuaires en référence à la grille tarifaire applicable sur l'aéroport de Beauvais.
72. La Commission remarque en outre que la possibilité de verser une partie des avantages consentis à Ryanair par la CCI-aéroport sous forme d'une contribution marketing est apparue dans le cadre des négociations ⁽²⁾, mais un tel montage n'aurait finalement pas été retenu selon les autorités françaises.
73. De plus, en vertu d'un contrat conclu le 2 avril 1997, applicable du 1^{er} avril 1997 au 31 mars 2002, la CCI a assuré le service de vente des billets Ryanair, et a été rémunérée par la compagnie aérienne pour le service rendu à hauteur de 5 % des revenus générés par la vente de billets.
74. Le 12 février 2002, la CCI de l'Oise a conclu un contrat avec la compagnie Ryanair, d'une durée de 10 ans. Ce contrat fixe les objectifs de trafic de Ryanair d'une part, et définit les conditions tarifaires imposées par la CCI à Ryanair d'autre part.
75. La plaignante fait valoir que sur la période 2001-2006, Ryanair aurait reçu 5 millions d'euros au titre d'aides marketing. Les autorités françaises précisent qu'aucun autre contrat n'a jamais été signé par les autorités publiques avec une filiale de Ryanair, notamment pour des prestations de service marketing. Les comptes d'exploitation des exploitants successifs de l'aéroport présentés par les autorités françaises font néanmoins état de "paiement Ryanair" à compter de 2001 (la Commission ne dispose pas des comptes d'exploitation antérieurs).
76. Des courriers échangés entre la SAGEB et Ryanair en février 2010 et juillet 2010 révèlent que l'exploitant a consenti à la compagnie aérienne d'une part une diminution des redevances aéroportuaires et d'autre part un intéressement au développement du trafic, sous la forme d'une contribution par passager pour les années 2010 et 2011.
77. Ces courriers exposent également que le cadre contractuel entre la SAGEB et Ryanair devait être renégocié au premier trimestre 2011, afin de donner lieu à la signature d'un nouveau contrat applicable au 1^{er} janvier 2012 pour une durée de [...] ans.
- 3.2.1.1. Contrat de services aéroportuaires
78. Les autorités françaises ont présenté les échanges de courriers entre Ryanair et l'aéroport de Beauvais comme constituant le cadre contractuel explicitant les conditions de la présence de la compagnie aérienne sur la plateforme pour la période 1997-2002. La Commission comprend à la lecture de ces échanges que Ryanair a payé jusqu'en 2001:
- € 1,52 ⁽³⁾ par passager au départ;
 - pour les liaisons vers Dublin, € 114,37 ⁽⁴⁾ par rotation au titre de la redevance d'atterrissage, de parking et d'éclairage, et € 1,52 par passager au titre de la redevance passager pour 3 rotations, la compagnie étant exemptée du paiement de cette redevance pour la 4^e rotation;
 - pour la liaison vers Prestwick, € 114,37 au titre de la redevance d'atterrissage, parking, éclairage pour la première rotation, la seconde se voyant appliquer un tarif réduit de € 76,22.
79. D'autre part, Ryanair a bénéficié de la gratuité de la redevance pour assistance en escale.
80. Depuis 2001, et pour une durée non précisée (la proposition de Ryanair portait jusqu'en 2018), les mêmes conditions tarifaires que celles décrites ci-dessus ont continué de s'appliquer. De plus,
- tout départ supplémentaire au-delà de 19 départs hebdomadaires sur la ligne vers Dublin ne donnait lieu au paiement d'aucune redevance d'atterrissage/parking/éclairage,
 - pour la liaison vers Prestwick, entre 8 et 14 départs hebdomadaires, la redevance d'atterrissage/parking/éclairage était abaissée à € 77,22;

⁽¹⁾ Lettre de Ryanair à la CCI du 3 janvier 1996.

⁽²⁾ Courrier du directeur de l'aéroport de Beauvais à Ryanair du 6 septembre 1995, courrier de Ryanair à la CCI de l'Oise du 12 octobre 1995.

⁽³⁾ 10 francs.

⁽⁴⁾ 750 francs.

- pour toute nouvelle liaison ou fréquence, la redevance d'atterrissage/éclairage/parking était de € 77,22 et gratuite pour une seconde ligne ou fréquence supplémentaire;
 - la CCI s'est engagée à rembourser toute hausse de la taxe d'aéroport au-delà de son montant alors en vigueur (€ 4,27);
 - pour toute liaison ou fréquence supplémentaire, la redevance passager était abaissée à € 1,22 entre 7 à 10 départs hebdomadaires, et est maintenue à € 1,50 au-delà de 10 départs.
81. Le contrat de service aéroportuaires du 12 février 2002 prévoit que:
- pour 2002, la taxe d'atterrissage est de 114,34 € (750F) par rotation,
 - pour 2003, la taxe d'atterrissage de 114,34 € pour 7 vols, et de 99 € (650F) au-delà de 7 vols,
 - pour 2004: la taxe d'atterrissage est de 114,31 € (750F) par rotation pour 7 vols, 91,47 € (600F) entre 7 et 10 vols, 60,98 € (400F) au-delà de 10 vols,
 - la redevance passager soit de 1,22 euros (8F), et limitée à 135 passagers. La Commission comprend qu'il s'agit d'un plafond par vol.
82. De plus, au titre du contrat du 2 avril 1997, applicable du 1^{er} avril 1997 au 31 mars 2002, Ryanair a versé 5 % des revenus générés par la vente de billets à la CCI.
83. Selon la Chambre Régionale des Comptes de Picardie, les remises sur redevances passagers et d'atterrissage accordées à Ryanair ont été de 2,46 millions d'euros en 2004 et 1,5 million d'euros en 2005. Par ailleurs, le plaignant
- estime que les aides consenties à Ryanair sur la période 2001-2006 peuvent être estimées à 8,412 millions d'euros pour les abattements en matière de redevances aéronautiques.
84. Selon les autorités françaises, les chiffres évoqués par la Chambre régionale des comptes de Picardie et par le plaignant sont inexacts.
85. La France fait valoir que les incitations concurrentielles consenties à la compagnie ont été financées depuis 1996 sur les ressources propres de l'aéroport de Beauvais, qui a agi dans ses relations avec Ryanair comme un investisseur avisé en économie de marché.

3.2.1.2. Assistance en escale à Ryanair

86. A la lecture des échanges de courriers entre la CCI-aéroport et Ryanair, et notamment des courriers du 8 septembre 1998, 16 mars 2001 et 7 août 2001, et du contrat de services aéroportuaires du 19 février 2002, la Commission comprend que la compagnie aérienne a bénéficié de la gratuité de l'assistance en escale pendant toute la durée de ses opérations sur l'aéroport de Beauvais.
87. La Chambre régionale des comptes de Picardie observe que "le centre de coût assistance aéroportuaire est largement déficitaire (1,344M€ en 2004 et 1,411M€ en 2005)" et que "la gratuité des prestations de base accordées à Ryanair en est en grande partie responsable". Le plaignant estime par ailleurs que les aides consenties à Ryanair sur la période 2001-2006 peuvent être estimées à 15,2M€ pour les prestations d'assistance en escale.
88. Selon les autorités françaises, les chiffres évoqués par la Chambre régionale des comptes de Picardie et la plaignante sont inexacts ⁽¹⁾. Selon les données fournies par les autorités françaises, le compte relatif à l'assistance en escale a accusé un déficit croissant entre 2001 et 2010, comme récapitulé au tableau n°12 ci-dessous.

Tableau n° 10

Déficits du compte d'assistance en escale sur l'aéroport de Beauvais, entre 2001 et 2010 (en milliers d'euros ⁽²⁾)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (*)	2008 (**)	2009	2010
Résultat analytique Piste (déficit)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat analytique aérogare (déficit)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Déficit global du compte assistance en escale	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) jusqu'au 31 mai 2008

(**) à compter du 1^{er} juin 2008

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

⁽²⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012, annexe 29-1.

89. La France soutient que les paramètres pris en compte pour la fixation des tarifs d'assistance en escale appliqués à Ryanair démontrent que l'aéroport de Beauvais Tillé a adopté la démarche d'un investisseur avisé en économie de marché. Les conditions tarifaires auraient ainsi été fixées compte tenu de la brièveté des escales de Ryanair, et de la faible distance, sur l'aéroport de Beauvais Tillé, entre la piste et l'aire de stationnement des appareils. De plus, les prestations fournies seraient particulièrement simples. Elles n'exigeraient la fourniture que d'une seule échelle passager, et ne comporteraient ni le ménage de la cabine, ni le service eau et toilettes, ces services étant assurés sur la base de Ryanair.

3.2.1.3. Autres versements à Ryanair

90. Le plaignant et le rapport de la Chambre Régionale des Comptes de Picardie font valoir que des aides au marketing ou au démarrage auraient été versées à Ryanair pour la période 2001-2006.

91. Outre le contrat conclu avec la compagnie Wizzair, présenté à la section 3.2.2, les autorités françaises affirment qu'aucune aide au marketing ou au démarrage n'a été consentie à aucune compagnie de 1996 à aujourd'hui.

92. Les échanges de courriers entre la CCI-aéroport et Ryanair, produits par les autorités françaises ⁽¹⁾, montrent toutefois que la CCI aurait consenti à verser à la compagnie aérienne des aides marketing, à partir de 2001, sous la forme:

- d'un versement de €[...] par passager au départ ⁽²⁾, €[...] entre [...] et [...] départs hebdomadaires sur toute nouvelle liaison ou fréquence et €[...] au-delà de [...] départs hebdomadaires sur toute nouvelle liaison ou fréquence;
- de versements de €[...] pour chaque nouvelle fréquence l'année de sa création, €[...] la deuxième année et €[...] la troisième année, les fréquences supplémentaires opérées pendant la saison d'été IATA donnant lieu à des versements à hauteur de [...] % de ces montants.

93. En vertu d'un échange de courriers en date des 4 et 5 février 2010, la SAGEB a versé à Ryanair, au titre de l'année 2010, un intéressement au développement du trafic de [...] € par passager au départ en 2010, au-delà du nombre de passagers au départ en 2009. Le montant de cette contribution a été plafonné à €[...] et devait être réajusté en fonction du nombre réel de passagers supplémentaires transportés. En retour, Ryanair s'est engagée à ouvrir plusieurs lignes sur l'aéroport de Beauvais, à savoir:

- une liaison en direction de Pau à une fréquence de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Edinbourg à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Kaunas, à raison de [...] rotations par semaine,

94. Par échange de courriers en date des 22 et 27 juillet 2011, l'intéressement a été porté de [...]€ à [...]€ par passager additionnel au départ en 2011 par comparaison avec 2010 à partir du 1^{er} janvier 2011. En retour, Ryanair s'est engagée à ouvrir plusieurs lignes sur l'aéroport de Beauvais, à savoir:

— une liaison en direction de Fez à une fréquence de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Nador à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Marrakech, à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Séville à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Tanger à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Vérone à raison de [...] rotations par semaine,

— une liaison vers Barcelone El Prat à raison de [...] rotations par semaine.

95. La Commission remarque que des contributions au titre des activités de marketing ont également été versées à la compagnie Volare ⁽³⁾, à la compagnie Central Wings ⁽⁴⁾, à la compagnie Air Horizons ⁽⁵⁾, et à la compagnie Wizzair (voir sections 3.2.2 à 3.2.5).

3.2.1.4. Récapitulatif des transferts financiers entre Ryanair et les exploitants successifs de l'aéroport entre 2001 et 2010.

96. Les tableaux n°11 et 12 ci-dessous récapitulent les redevances versées par Ryanair à l'aéroport de Beauvais, en regard des contributions octroyées par la CCI-aéroport puis par la SAGEB à Ryanair sur la période 2001-2010 ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012, annexe 25-1.

⁽²⁾ Qui correspond à la différence entre le prix de la redevance passager payée jusqu'alors par Ryanair et l'augmentation du tarif de la redevance passager sur l'aéroport de Beauvais.

⁽³⁾ Contrat du 15 février 2003

⁽⁴⁾ Contrat du 19 février 2007

⁽⁵⁾ Contrat du 12 juillet 2004

⁽⁶⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

Tableau n° 11

redevances aéroportuaires payées par Ryanair et contributions octroyées par la CCI-aéroport à Ryanair, 2001-31 mai 2008 (en €)

Années	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008 (*)
Redevances Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Contribution Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Solde	243 942	314 634	668 047	1 233 592	1 505 088	1 556 275	1 867 160	878 495

(*) jusqu'au 31 mai 2008

Tableau n° 12

redevances aéroportuaires payées par Ryanair et contributions octroyées par la SAGEB à Ryanair, 1^{er} juin 2008 - 2010 (en €)

Années	2008 (*)	2009	2010
Redevances Ryanair	[...]	[...]	[...]
Contribution Ryanair	[...]	[...]	[...]
Solde	1 277 400	2 148 487	2 426 097

(*) à partir du 1^{er} juin 2008

3.2.2. Cadre des relations avec la Compagnie Wizzair

97. La compagnie Wizzair, qui est présente sur l'aéroport de Beauvais depuis 2004, opère actuellement 10 liaisons depuis cet aéroport. En 2011, elle a transporté 401 370 passagers, soit près de 10 fois le volume de trafic qu'elle générait en 2004.
98. La CCI a conclu un contrat de services aéroportuaires avec Wizzair le 6 mai 2004, pour une durée de 5 ans. Aux termes de ce contrat, Wizzair a obtenu au titre de l'assistance en escale un tarif forfaitaire dégressif en fonction du nombre de rotations effectuées sur la plateforme, soit €[...] pour la première rotation, €[...] pour la deuxième et la troisième et €[...] pour la quatrième rotation et au-delà.
99. Le contrat prévoit également le paiement par la CCI de €[...] par passager avec un plafond de [...]€ la 1^{ère} année, [...]€ la 2^e année, [...]€ la 3^e année et [...]€ la 4^e année à la compagnie Wizzair au titre de services marketing. Il est prévu que les montants maximum ne soient versés à la compagnie que si elle effectue plus de [...] liaisons hebdomadaires depuis/vers l'aéroport de Beauvais. S'il apparaît qu'en moyenne pendant l'année la compagnie aérienne n'a pas atteint le seuil de [...] liaisons hebdomadaires, le montant maximum de la contribution marketing devait être réduit au prorata des vols manquants.

100. Un nouveau contrat a été conclu par la CCI avec Wizzair le 1^{er} juillet 2005, aux termes duquel la compagnie aérienne a payé la redevance pour service d'assistance en escale pour un montant forfaitaire de €[...] par rotation. Le contrat prévoyait en outre le versement d'une contribution au titre du marketing, à hauteur de 0,75 € par passager au départ, pendant toute la durée du contrat (5 ans). Ce nouveau mode de versement remplace les versements forfaitaires envisagés dans le contrat précédent.

101. Un contrat d'investissement a été conclu par la SAGEB avec Wizzair le 1^{er} juin 2009, pour une durée de 5 ans. Il est précisé dans le préambule du contrat que la SAGEB agit ainsi comme un investisseur privé avisé. Au terme de ce contrat, la SAGEB verse à la compagnie, sur toute la durée du contrat, une aide par passager au départ croissante en fonction du nombre de rotations réalisées par la compagnie:

- €[...]/passager entre [...] et [...] rotations hebdomadaires
- €[...]/passager entre [...] et [...] rotations hebdomadaires
- €[...]/passager entre [...] et [...] rotations hebdomadaires
- €[...]/passager à partir de [...] rotations hebdomadaires

102. Le contrat relatif aux tarifs de l'assistance en escale, conclu avec Wizzair à la même date (1^{er} juin 2009), rappelle que la SAGEB verse une contribution par passager au titre des services marketing ⁽¹⁾.

103. La Commission n'a pas connaissance à ce stade du tarif des redevances appliqué à la compagnie Wizzair pour toute la durée de ces opérations sur l'aéroport de Beauvais.

⁽¹⁾ La Commission note à cet égard que les stipulations du contrat d'assistance en escale du 1^{er} juin 2009 semblent contradictoires avec les stipulations du contrat d'investissement conclu à la même date concernant la description de la contribution aux activités de marketing.

3.2.3. Cadre des relations avec la Compagnie Volare

104. La CCI a conclu un contrat de services aéroportuaires avec la compagnie Volare le 13 février 2003. Aux termes de ce contrat, l'exploitant a versé à la compagnie aérienne €[...] par passager au départ pour les [...] premiers passagers à compter du printemps 2003 pour une durée de 5 ans, au titre d'activités marketing. En outre, la CCI a contribué aux frais de lancement de nouvelles liaisons, dans la limite de €[...], les versements ayant été effectués sur la base des factures présentées par la compagnie Volare.

3.2.4. Cadre des relations avec la Compagnie Central Wings

105. La CCI a conclu avec la compagnie Central Wings un contrat relatif aux prestations d'assistance en escale, en vigueur du 19 février 2007 au 18 février 2002. Aux termes de ce contrat, la CCI a versé à la compagnie aérienne €[...] par passager au départ pendant ses [...] premiers mois d'opération, et €[...] pendant les [...] suivants, au titre du financement des activités marketing.

3.2.5. Cadre des relations avec la Compagnie Air Horizons

106. Le 12 juillet 2004, la CCI a conclu un contrat de services aéroportuaires d'une durée de 1 an avec la compagnie Air Horizons, qui a démarré ses opérations sur l'aéroport de Beauvais le 18 juillet 2004. Aux termes de ce contrat, la CCI a versé € [...] par passager au départ, pendant un an.
107. La Commission n'a pas non plus connaissance des redevances appliquées aux compagnies Blue Air, Wizzair, Volare, Norwegian Air Shuttle, Blue Islands, Central Wings, Sterling European et FlyMe Sweden, pour toute la durée de leurs opérations sur l'aéroport de Beauvais.

4. RÉSUMÉ DES MESURES FAISANT L'OBJET DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

108. A la suite de l'analyse des informations à sa disposition, la Commission estime nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins d'examiner l'ensemble des apports financiers des différentes entités et autorités publiques aux exploitants de l'aéroport depuis 2000 jusqu'à présent, dont notamment ceux décrits ci-dessus, et d'apprécier les aides potentielles à Ryanair et à Wizzair, ainsi qu'aux autres compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Beauvais Tillé, depuis 1997 jusqu'à présent.

109. Les mesures accordées aux exploitants de l'aéroport comprennent notamment:

— les subventions à l'investissement et à l'exploitation accordées à la CCI-aéroport entre 2000 et 2008;

— les subventions d'investissement du SMABT à la SAGEB depuis le 1^{er} juin 2008;

— le financement par le SMABT du programme de développement touristique de l'aéroport de Beauvais à partir de 2008.

110. Pour l'appréciation des mesures, il y a lieu de distinguer entre les aides potentielles aux exploitants de l'aéroport (**Section 5 de la présente décision**) et les aides potentielles accordées à Ryanair, Wizzair et aux autres compagnies aériennes (**Section 6 de la présente décision**).

5. APPRÉCIATION DES APPORTS FINANCIERS AUX EXPLOITANTS DE L'AÉROPORT

5.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

111. Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le traité, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

112. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) le ou les bénéficiaires soient des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, 2) la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État, 3) la mesure confère un avantage sélectif à son ou ses bénéficiaires et 4) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres ⁽¹⁾.

113. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leur bénéficiaire.

5.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

114. Aux fins de déterminer si les subventions susmentionnées constituent des aides d'État, il convient avant tout de déterminer si leur bénéficiaire, le gestionnaire de l'aéroport, est une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽¹⁾ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, point 129).

115. Dans ce contexte, la Commission rappelle tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ⁽¹⁾, et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné ⁽²⁾.
116. Dans ce contexte, la Commission souligne que le principe selon lequel l'exploitation commerciale d'un aéroport est une activité économique a été établi dans l'arrêt du 12 décembre 2000 "Aéroports de Paris" ⁽³⁾ aux termes duquel le Tribunal a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, "elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières".
117. À cet égard, la Commission fait observer que l'infrastructure dont les investissements sont financés par les subventions mentionnées à la section 3.1.3, qui recouvrent entre autres l'extension de l'aérogare, des travaux sur les parkings avions et le taxiway, a fait l'objet d'une exploitation commerciale par les gestionnaires de l'aéroport, qui ont notamment facturé des frais aux utilisateurs de cette infrastructure.
118. Il s'ensuit que les gestionnaires de l'aéroport sont, au moins en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport, des entreprises au sens du droit de la concurrence de l'UE et que le financement de cette infrastructure ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont essentiellement destinés à contribuer au financement de l'activité économique exercée par le gestionnaire de l'aéroport.
119. En ce qui concerne la construction des infrastructures de l'aéroport de Beauvais Tillé, et notamment le programme d'investissements 2002-2006 (voir section 3.1.3), la Commission estime qu'elle devrait considérer que les investissements concernés doivent être exclus de son analyse s'il était établi que des engagements irrévocables – juridiquement contraignants – avaient été pris avant le 12 décembre 2000. Elle considère à ce stade qu'aucun engagement de cette nature n'a été pris.
120. La Commission invite les autorités françaises à commenter ce point et à préciser le cas échéant les investissements susceptibles d'être couverts par de tels engagements.
- 5.1.1.1. Entités exploitant l'aéroport de Beauvais Tillé
121. La Commission rappelle que deux entités juridiques distinctes peuvent être jugées exercer ensemble une activité économique aux fins de l'application des règles en matière d'aides d'État, lorsqu'elles offrent effectivement conjointement des biens ou des services sur des marchés donnés. Par contre, une entité ne fournissant pas elle-même des biens ou des services sur un marché n'est pas considérée comme une entreprise du fait de la simple détention de participations, même de contrôle, lorsque cette détention de participations ne donne lieu qu'à l'exercice des droits attachés à la qualité d'actionnaire ou d'associé, ainsi que, le cas échéant, à la perception de dividendes, simples fruits de la propriété d'un bien ⁽⁴⁾.
122. En l'espèce, la Commission considère à ce stade que, jusqu'au 31 mai 2008, la CCI-aéroport a exercé l'exploitation commerciale de l'aéroport de Beauvais. En effet, l'ensemble des revenus commerciaux de l'activité de fourniture de services aéroportuaires étaient définis et perçus par la CCI-aéroport, qui assurait également la gestion opérationnelle de la plateforme. Les collectivités locales et le SMABT, ainsi que le service général de la CCI, se sont cantonnés durant cette période à un rôle de financement de l'aéroport, sans prendre directement en charge cette activité.
123. L'ensemble des prérogatives d'un exploitant d'aéroport semble avoir été transmis par la CDSP à la SAGEB, à compter du 1^{er} juin 2008. En effet, le SMABT se cantonne à partir de cette période à un rôle de financement partiel des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire, et semble ne pas prendre part à la politique commerciale de l'aéroport. La SAGEB conserve de plus une part substantielle du risque d'exploitation, sans intervention de l'autorité déléguée au-delà du contrôle et de l'audit ⁽⁵⁾ découlant du statut de délégation de service public de l'activité d'exploitation aéroportuaire.
- ⁽¹⁾ Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.
- ⁽²⁾ Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7); Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36); affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., point 75.
- ⁽³⁾ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88. Ce principe a été également confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119.
- ⁽⁴⁾ Arrêt du 10 janvier 2006 dans l'affaire C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA e.a. (Recueil 2006, p. I-289, points 107 à 118 et 125).
- ⁽⁵⁾ Ces prérogatives du SMABT sont prévues au titre 11 de la CDSP.

124. La Commission considère donc à ce stade que sur la période 2000-2012, l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport de Beauvais a été assurée successivement par deux entités:

— jusqu'au 31 mai 2008, par la CCI-aéroport;

— à partir du 1^{er} juin 2008, par la SAGEB.

125. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés à commenter ce point. Elle invite également les autorités françaises à fournir tous les documents et renseignements permettant de préciser les attributions respectives du SMABT et de la SAGEB dans le cadre de la CDSP.

5.1.1.2. Exercice de l'autorité publique

126. S'agissant des subventions d'investissement sur les périodes 2002-2006, 2007-2008 et 2008-2023 (voir section 3.1.3), ainsi que des financements pour les coûts relevant selon la France de missions régaliennes (voir section 3.1.2), il convient de rappeler que toutes les activités d'un gestionnaire d'aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique. La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée ⁽¹⁾.

127. Les activités relevant de prérogatives de puissance publique sont notamment celles liées à la sûreté ⁽²⁾, au contrôle du trafic aérien, à la police ou aux douanes ⁽³⁾. Leur financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques ⁽⁴⁾. Leur financement et celui des

infrastructures qui y sont directement liées ne recèlent en principe pas d'éléments d'aide d'État ⁽⁵⁾.

128. Par ailleurs, la question de savoir s'il existe un marché pour des services déterminés peut dépendre de la manière dont ces services sont organisés dans l'État membre concerné ⁽⁶⁾. Les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsqu'une activité donnée est réalisée dans un environnement commercial. La nature économique de services déterminés peut donc varier d'un État membre à un autre. En outre, la qualification d'un service donné peut varier dans le temps en fonction de choix politiques ou d'une évolution économique.

129. De manière générale, la Commission n'est pas à ce stade en mesure de confirmer que l'ensemble des coûts couverts par la taxe d'aéroport et décrits à la section 3.1.2 relèvent des activités non économiques précitées. En particulier, la Commission a des doutes sur le caractère non économique des services de lutte contre l'incendie des aéronefs et de lutte contre le péril animalier, qui ne rentrent pas dans le cadre des missions liées à la sûreté. En effet, conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽⁷⁾ « on entend par « sûreté aérienne », la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. » Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002. La Commission considère à ce stade que la lutte contre l'incendie et le péril animalier pourraient contribuer à la sécurité de l'exploitation commerciale normale de l'aéroport.

130. En l'espèce, la Commission a donc des doutes sur le caractère de prérogative de puissance publique, invoqué par la France, de la construction du local SSLIA (Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs) dans le cadre du programme d'investissement 2002-2006. La Commission considère à ce stade que les autres composantes de ce programme d'investissements de 6,865 millions d'euros (voir point 38 et suivants) relèvent de l'activité économique de l'exploitant d'aéroport.

131. Concernant les subventions relatives au programme d'investissements pour 2007 ⁽⁸⁾, la Commission considère à ce stade qu'il relève dans son intégralité de l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport de Beauvais.

⁽¹⁾ Voir Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T- 443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Recueil 2011, p. II-0000, point 98 et Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

⁽²⁾ Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite». Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

⁽³⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

⁽⁴⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, Cali & Figli/Service ecologico porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽⁵⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, point 98.

⁽⁶⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, Poucet et Pistre (Recueil 1993, p. I-637).

⁽⁷⁾ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1

⁽⁸⁾ Ce programme, d'un montant de 9,5 millions d'euros, a été étendu jusqu'au 31 mai 2008, voir point 42 et suivants.

132. La Commission remarque en particulier que l'amélioration du niveau de l'ILS de la catégorie I à la catégorie III permet aux aéronefs d'atterrir en dépit de conditions atmosphériques difficiles, et donc de limiter le nombre des détournements vers un autre aéroport. La possibilité d'assurer un faible nombre de détournements quelles que soient les conditions climatiques permet à la fois une meilleure utilisation de l'infrastructure pour l'exploitant de l'aéroport, et une moindre variabilité opérationnelle pour les compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport. Quoique les infrastructures de l'ILS soient en effet utilisées pour l'exercice des missions de sécurité du trafic aérien, le passage à une catégorie supérieure d'ILS contribue avant tout à l'attractivité commerciale de l'infrastructure aéroportuaire, et à la rentabilité de son utilisation. La Commission considère par conséquent à ce stade que les études liées à l'amélioration de l'ILS sont indissociables de l'activité commerciale de l'aéroport.
133. Concernant les subventions relatives au programme d'investissements pour 2008-2023 ⁽¹⁾, les autorités françaises ont invoqué que trois investissements relevaient de l'exercice de prérogatives de puissance publique:
- la réalisation d'un système d'atterrissage automatique tout temps de catégorie III;
 - la réalisation d'investissements environnementaux (maison de l'environnement, loi sur l'eau, système de récupération et de traitement des effluents de dégivrage, mise en place de certifications ISO 14001, etc.);
 - la fourniture et l'aménagement d'un espace de 50 m² au sein du terminal T2 aux organismes institutionnels de développement du tourisme, "imposés à titre gratuit par le SMABT à la SAGEB" ⁽²⁾.
134. Comme rappelé ci-dessus au point 133, la Commission considère à ce stade que la mise en place d'un système d'atterrissage aux instruments tout temps est indissociablement liée à l'exploitation commerciale de l'aéroport, et en particulier de sa piste d'atterrissage principale.
135. D'autre part, la Commission considère que la visée environnementale ou touristique d'investissements spécifiques, ou encore les modalités financières de leur mise à disposition à des tiers ne sont pas de nature à remettre en cause le lien entre ces investissements et l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport. En effet, les réglementations environnementales invoquées ne sont pas liées à des prérogatives de puissance publique, mais relèvent au contraire du cadre réglementaire commun à toutes les entreprises ⁽³⁾. De plus, la mise en place de certifications, notamment environnementales, est une pratique commerciale normale qui ne peut en général relever de prérogatives de puissance publique.
136. Enfin, la fourniture et l'aménagement de l'espace dédié aux organismes touristiques a été acceptée par la SAGEB dans le cadre de la CDSP, puis dans le cadre de la convention d'objectifs et de moyens du 14 octobre 2008, dont l'objet est le développement touristique de l'aéroport et à laquelle la SAGEB est partie. Il ne ressort donc pas des informations à disposition de la Commission que les coûts afférents aient été imposés par le SMABT ou une autre entité publique en vertu de prérogatives de puissance publique.
137. En conclusion, la Commission considère à ce stade que l'ensemble des investissements couverts par les différentes subventions publiques sur la période 2002-2023 est indissociablement lié à l'exploitation commerciale de l'aéroport. En l'absence d'informations suffisamment détaillées à cet égard, elle exprime également des doutes quant au caractère de prérogative de puissance publique des activités et missions dont les coûts sont éligibles à une couverture par la taxe d'aéroport et les mécanismes de financement associés (voir section 3.1.2).
138. Les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés sont invitées à formuler des observations et à fournir toute information susceptible de permettre à la Commission de se prononcer à cet égard. En particulier, la Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que chacune des activités et missions dont les coûts sont éligibles aux mécanismes de financement présentés à la section 3.1.2 (taxe d'aéroport, etc.) pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme relevant d'activités économiques au sens de l'article 107 TFUE. Elle invite également les autorités françaises à présenter les coûts annuels de ces missions et leur financement (notamment sous la forme d'une comptabilité séparée des exploitants si elle existe).
- ### 5.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État
- #### 5.1.2.1. Présence de ressources d'État
139. Les mesures en cause ont été accordées aux exploitants successifs de l'aéroport par les collectivités locales et autorités publiques suivantes: l'État, la Région, le Département de l'Oise, la Communauté de communes du Beauvaisis, la Communauté d'agglomérations du Beauvaisis, le Comité Régional du tourisme de Picardie, le Comité départemental du tourisme de l'Oise, l'Office de tourisme du Beauvaisis, le SMABT et la CCI de l'Oise.
140. Afin de déterminer si les ressources de la CCI constituent des ressources d'État, la Commission observe qu'un établissement public à caractère administratif constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit par l'administration française ⁽⁴⁾. De plus, le budget

⁽¹⁾ Ce programme, d'un montant de 68,2 millions d'euros, est prévu par la CDSP (voir point 49 et suivants).

⁽²⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

⁽³⁾ Notamment loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, et décret n°93-743 du 29 mars 1993.

⁽⁴⁾ Voir point 9 et sa note de bas de page.

général de la CCI est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. Dès lors, la Commission considère que les ressources de la CCI sont des ressources d'Etat ⁽¹⁾.

141. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'Etat aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE ⁽²⁾. La Commission considère donc que les ressources de toutes les collectivités territoriales impliquées sont des ressources d'Etat.
142. Quoique la Commission ne dispose pas des statuts du SMABT, elle comprend à ce stade ⁽³⁾ que les collectivités territoriales membres s'en répartissent les charges (voir section 2.2 et tableau n°3). La Commission considère donc à ce stade que les ressources du SMABT sont des ressources d'Etat.
143. Enfin, les subventions pour couvrir les missions dites régaliennes ont pu être financées par le FIATA, fonds géré par l'Etat, ou directement par le budget de l'Etat et constituent donc des ressources d'Etat.

5.1.2.2. Imputabilité des mesures à l'Etat

144. La Commission considère que les décisions des collectivités locales (Région, Département de l'Oise, Communauté de communes du Beauvaisis, Communauté d'agglomérations du Beauvaisis) et de l'Etat, approuvant l'octroi des subventions en cause, sont imputables à l'Etat français ⁽⁴⁾.
145. Les autorités françaises ont indiqué que le SMABT, en tant que regroupement de collectivités locales, fonctionne sur le principe de la mutualisation des services, et que les fonctionnaires du département de l'Oise sont mis à disposition du SMABT. De plus, les décisions du SMABT sont prises par le comité syndical, composé de représentants des collectivités territoriales membres (voir point 12). La Commission considère par conséquent à ce stade que ses décisions sont imputables à l'Etat.
146. Concernant les mesures mises en place par le service général de la CCI de l'Oise, la Commission note que le comportement des Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics administratifs est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'Etat, et considère par conséquent que les mesures adoptées par la CCI sont imputables à l'Etat étant donné que la CCI fait partie de l'administration publique ⁽⁵⁾.

5.1.3. *Avantage sélectif pour les exploitants de l'aéroport*

147. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ⁽⁶⁾.
148. Cependant, dans le cas présent, l'aéroport de Beauvais a fait l'objet d'une délégation de service public à compter du 1^{er} juin 2008 (voir section 3.1), au titre de laquelle les subventions identifiées ont été versées. Cette DSP a pour champ l'exploitation de la plateforme aéroportuaire de Beauvais-Tillé, et, à titre accessoire, l'opération de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport.
149. La Commission doit donc tout d'abord analyser si le champ de cette DSP, qui englobe l'exploitation de l'aéroport de Beauvais, peut être considéré comme un service d'intérêt économique général (SIEG) et si, le cas échéant, la présence d'un avantage à l'exploitant de l'aéroport peut être écartée en application de la jurisprudence Altmark, à partir du 1^{er} juin 2008. Dans ce cas, les mesures en cause ne constitueraient donc pas des aides d'Etat.

5.1.3.1. Sur la possibilité de déclarer l'exploitation de l'ensemble de l'aéroport comme un service d'intérêt économique général dans le cadre de la DSP

150. De manière générale, la pratique de la Commission concernant les services d'intérêt économique général en matière d'aéroports a été consolidée par les Lignes directrices de 2005. A cet égard, les lignes directrices précisent en leur point 34:

"... il n'est pas exclu que dans des cas exceptionnels, la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considérée comme un service d'intérêt économique général. L'autorité publique pourrait dès lors imposer des obligations de service public à un tel aéroport — situé par exemple dans une région isolée — et éventuellement décider de les compenser."

151. Les cas exceptionnels envisagés sont donc, par exemple, celui d'une région isolée, ce qui n'est pas le cas de l'aéroport de Beauvais. En effet, la région Picardie en général, et l'Oise en particulier, sont connectées au reste du territoire français et européen par un ensemble d'autres infrastructures de transport, y compris par d'autres aéroports proches (voir point 4).
152. Les autorités françaises n'ont pas expliqué les raisons qui feraient de l'aéroport de Beauvais un cas exceptionnel justifiant de considérer dans son ensemble sa gestion comme un service d'intérêt économique général. Pour cette raison, la Commission considère à ce stade que la gestion de l'aéroport dans son ensemble ne peut pas être considérée comme un service d'intérêt économique général.

⁽¹⁾ Voir également décisions d'ouverture de procédure dans les affaires SA.26494 (2012/C) – France – Aéroport de la Rochelle, JO C130 du 4 mai 2012, et SA.33963 – France – Aéroport d'Angoulême (non encore publié).

⁽²⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

⁽³⁾ Arrêté préfectoral du 20 octobre 2006 portant création du SMABT.

⁽⁴⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France c. Commission, C-482/99, Rec. p. I-4397, paragraphes 52 à 56).

⁽⁵⁾ Cf. Aide d'Etat N 563/2005 – France Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18. Voir également décisions d'ouverture de procédure dans les affaires SA.26494 (2012/C) – France – Aéroport de la Rochelle, JO C130 du 4 mai 2012, et SA.33963 – France – Aéroport d'Angoulême (non encore publié) susmentionnées.

⁽⁶⁾ Arrêt du 14 février 1990, Affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

153. Des obligations de service public spécifiques peuvent néanmoins avoir été imposées aux exploitants de l'aéroport. Dans ce cas de figure, les compensations versées pour couvrir les coûts induits par ces obligations échapperaient à la qualification d'aide d'Etat dans la mesure où les conditions de l'arrêt *Altmark* sont remplies.

5.1.3.2. Sur l'application de l'arrêt *Altmark*

154. Dans l'arrêt *Altmark* ⁽¹⁾, la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107 du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:

- l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1);
- les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes (critère 2);
- la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3);
- lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

155. Les conditions de l'arrêt *Altmark* étant cumulatives il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur de la société gestionnaire de l'aéroport.

156. Dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général ⁽²⁾, la Commission a fourni des orientations sur les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général. Cette communication aborde les différentes

exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général aux fins de l'article 106 du TFUE, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire.

157. De plus, le point 34 des Lignes directrices de 2005 indique que les activités non-aéronautiques telles que la location des parkings et restaurants ne devrait pas être incluse dans le périmètre d'un service d'intérêt économique général.

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

158. Dans le cas d'espèce, comme indiqué à la section 2.2, à compter du 1^{er} juin 2008, la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été confiées, dans le cadre d'une délégation de service public, à la société SAGEB ⁽³⁾. Les compensations versées à la SAGEB par le SMABT, autorité délégante, présentées à la section 3.1.4, ont été octroyées en vertu de la CDSP et de ses annexes, qui précisent les obligations des deux parties dans le cadre de la mission d'exploitation et définissent les modalités de calcul de la rémunération de la SAGEB et du SMABT.

159. Comme indiqué au point 26, la SAGEB reçoit une compensation en référence aux coûts occasionnés par le programme d'investissements prévu sur la période 2008-2023 ⁽⁴⁾. Le périmètre de la DSP comprend néanmoins l'ensemble de la gestion de l'aéroport, ainsi que la ligne de transport Paris-Beauvais.

160. Par ailleurs, la Commission observe que les activités commerciales extra-aéronautiques sont incluses dans le périmètre de la CDSP ⁽⁵⁾. En particulier, comme indiqué au tableau 4, l'activité d'exploitation de la ligne de bus entre Paris et l'aéroport est incluse dans le périmètre de la CDSP, et constitue la principale source de revenus de l'exploitant.

161. Sur la base des actes et des informations à sa disposition, des éléments ci-dessus et du fait que les autorités françaises n'ont pas démontré que l'aéroport de Beauvais relèverait d'un cas exceptionnel permettant de qualifier la gestion de l'aéroport dans sa globalité de service d'intérêt économique général, la Commission n'est pas en mesure d'identifier avec certitude les obligations de service public spécifiques imposées par la CDSP. Elle invite par conséquent les autorités françaises à préciser les obligations de service public imposées à SAGEB, et les compensations associées, ainsi qu'à commenter ce point.

⁽¹⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

⁽²⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, adoptée par la Commission le 20.12.2011 (COM(2011) 9404 final).

⁽³⁾ CDSP du 19 mars 2008.

⁽⁴⁾ Délibération du SMABT du 25 février 2008: "la participation du Syndicat mixte (...) trouve sa justification dans les obligations de service public mises à la charge du concessionnaire, lesquelles obligations font peser sur le concessionnaire une charge d'investissement telle que la rentabilité financière de l'opération ne serait pas de nature (...) à assurer une rémunération raisonnable dudit concessionnaire".

⁽⁵⁾ Voir point 158.

Paramètres préalablement établis aux fins de déterminer le montant de la compensation (critère 2)

162. La Commission estime ne pas disposer à ce stade de suffisamment d'éléments pour déterminer le périmètre des missions d'intérêt général (voir section précédente). Dès lors, il lui est impossible de se prononcer sur la satisfaction du deuxième critère de l'arrêt Altmark. Elle souhaite néanmoins formuler les remarques suivantes à propos de cette condition.
163. Dans le cadre de la délégation de service public, le SMABT participe au financement des investissements réalisés par le délégataire en vertu du programme pluriannuel d'investissement annexé à la CDSP. La SAGEB reçoit ainsi pour la durée de la DSP une subvention d'équipement d'un montant de 14,5 millions d'euros, dont l'échéancier de versement, subordonné à la réalisation des travaux, est défini dans la CDSP ⁽¹⁾.
164. La CDSP stipule que la SAGEB verse une redevance d'occupation du domaine public (voir tableau 9), et d'autre part un intéressement, calculé comme la moitié du surplus de rentabilité par rapport à un taux de rendement interne de 10 % retenu comme constituant un bénéfice raisonnable pour le délégataire (voir points 50 et suivants). Cette redevance d'occupation et cet intéressement éventuel viennent minorer la contribution publique, qui demeure néanmoins substantielle ⁽²⁾ dans le scénario de référence de la CDSP.
165. La Commission ne dispose pas des documents exposant les calculs de rentabilité initiaux de la CDSP pour la SAGEB et ses coactionnaires. Dans ce contexte, la Commission s'interroge notamment sur la prise en compte dans les comptes prévisionnels de frais de siège à la charge de la SAGEB, et refacturés à la CCI et/ou à Veolia Transport ⁽³⁾.
166. Il convient de relever par ailleurs que la CDSP prévoit que le SMABT et la SAGEB pourront prendre des mesures de nature à rétablir l'équilibre économique du contrat, telles que l'octroi de subventions ou de compensation financière, notamment dans l'hypothèse de baisse du trafic aérien annuel desservant l'aéroport supérieure à 5 % par rapport au trafic prévisionnel défini dans la CDSP ⁽⁴⁾.
167. La Commission relève qu'en cas d'application de cette clause, les paramètres de calcul des mesures de rétablissement de l'équilibre économique du contrat ne seraient pas déterminés à l'avance de façon objective et transparente, mais reposeraient au contraire sur une libre négociation entre les parties, et, en cas d'échec, sur l'organisation d'une procédure d'arbitrage.

⁽¹⁾ Voir points 49 et suivants.

⁽²⁾ Indépendamment de toute actualisation des flux financiers, le montant total versé par la SAGEB au SMABT s'élève à 10,8 millions d'euros dans le scénario de référence (voir tableau 9).

⁽³⁾ L'offre du groupement CCI – Veolia de décembre 2007, quoique non définitive, fait ainsi apparaître un centre de coût "assistance siège" dans son modèle économique.

⁽⁴⁾ Voir points 28 et suivants.

168. Par ailleurs, la Commission s'interroge sur l'objectivité du plafond de 21 000 mouvements commerciaux ⁽⁵⁾ utilisé sur l'ensemble de la période 2008-2023, alors que ce plafond a dans les faits été dépassé dès 2011.
169. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission a des doutes sur le fait que les paramètres permettant de fixer le montant de la compensation de service public ont été préalablement établis de façon objective et transparente. La Commission estime également ne pas disposer à ce stade de suffisamment d'éléments pour déterminer le périmètre des missions d'intérêt général (voir section précédente). Dès lors, il lui est impossible de se prononcer sur la satisfaction du deuxième critère de l'arrêt Altmark.

Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (critère 3)

170. Comme indiqué ci-dessus, la Commission doute que tous les services dont les coûts seraient compensés constituent des services d'intérêt général, et ne dispose pas non plus de suffisamment d'éléments pour déterminer le périmètre des missions d'intérêt général. Il est donc à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a ou non surcompensation.
171. Toutefois, bien qu'elle ne dispose pas des documents présentant la rentabilité initiale de la CDSP pour la SAGEB et ses coactionnaires, la Commission relève, sur la base des comptes prévisionnels annexés à la CDSP ⁽⁶⁾, que le taux de rendement interne du délégataire pourrait être non de 10 % mais de 17 % sur la durée de la délégation ⁽⁷⁾. Comme mentionné précédemment, la Commission s'interroge également sur l'objectivité du plafond de 21 000 mouvements utilisé dans les comptes prévisionnels de la CDSP. Ce plafond semble en effet conditionner fortement la rentabilité prévisionnelle de l'aéroport. Par ailleurs, les événements déclencheurs d'une renégociation de la compensation (voir point 167 ci-dessus) semblent particulièrement larges par rapport aux aléas normaux d'une exploitation commerciale, et conduisent à s'interroger sur l'étendue du risque commercial réellement transféré à la SAGEB.
172. Compte tenu du niveau de la redevance d'occupation du domaine public et de l'existence d'un mécanisme d'intéressement basé sur un éventuel surplus de rentabilité d'exploitation, la Commission n'est donc pas en mesure d'affirmer à ce stade que l'équilibre économique de la CDSP assure au délégataire un "bénéfice raisonnable", entendu comme le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne s'interrogeant sur l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque ⁽⁸⁾.

⁽⁵⁾ Ce plafond correspond à la prévision de trafic à long terme fournie par la CCI en 2005 lors de l'élaboration d'un plan d'exposition au bruit. Ce plan a finalement été approuvé le 29 juin 2006 par un arrêté du préfet de l'Oise.

⁽⁶⁾ Annexe 18 à la CDSP.

⁽⁷⁾ Calcul fondé sur les résultats nets prévisionnels de l'annexe 18, en l'absence de prévisions de flux de trésorerie.

⁽⁸⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat et aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, JO 2012, C8/02, point 5.

173. La Commission n'est donc pas en mesure de conclure quant à la satisfaction du troisième critère de l'arrêt Altmark, et invite les autorités françaises à présenter tout élément utile à l'évaluation de ce critère. Elle invite en particulier les autorités françaises à présenter les tableaux de financement prévisionnels sur lesquels se fondent la détermination de la rentabilité attendue pour la SAGEB et ses actionnaires.

Sélection du prestataire de service (critère 4)

174. La Commission rappelle qu'elle estime généralement qu'une procédure négociée avec publication ne serait considérée satisfaisante à la 4^e condition de l'arrêt Altmark que dans des cas exceptionnels ⁽¹⁾.
175. Dans le cas d'espèce, le choix du délégataire a fait l'objet d'une procédure restreinte après publication d'un avis d'appel à la concurrence, au cours de laquelle le SMABT a toutefois négocié avec deux groupements candidats, dont la compatibilité avec les règles européennes de la commande publique ne peut être évaluée à ce stade.
176. En l'absence d'éléments d'information sur les raisons et modalités du passage de la première phase de la procédure à la négociation, et de communication du rapport du Président du SMABT sur le choix du concessionnaire et l'économie générale de la CDSP ⁽²⁾, la Commission ne peut à ce stade déterminer si la procédure a permis de sélectionner le candidat capable de fournir ses services "au moindre coût pour la collectivité" ⁽³⁾. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.

5.1.3.3. Sur le principe de l'investisseur avisé en économie de marché

177. Comme indiqué précédemment (voir point 148), afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.
178. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures ⁽⁴⁾. À cet égard, il convient toutefois de rappeler que "les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État" ⁽⁵⁾.

179. De manière générale, comme souligné au point 44, les autorités françaises ont invoqué que les collectivités locales et la CCI avaient pris les décisions concernant les mesures en cause en considérant l'aéroport comme un levier du développement économique régional. La Commission rappelle à cet égard que les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé ⁽⁶⁾.

180. Selon la France, aucune étude des coûts de fermeture de l'aéroport n'a été réalisée par les autorités publiques et/ou l'exploitant de l'aéroport dans le contexte de la prise de décision concernant les transferts financiers aux exploitants de l'aéroport ⁽⁷⁾.

Financement de l'infrastructure

181. Concernant les subventions d'investissement pour les périodes 2002-2006 et 2007-2008 (voir section 3.1.3), la Commission note que les collectivités locales ayant accordé ses subventions n'attendaient pas de retour financier de ces versements, mais entendaient contribuer à la modernisation de l'aéroport pour des considérations de développement économique. De même, concernant les subventions d'investissement octroyées par le SMABT à la SAGEB via la CDSP pour la période 2008-2023, la Commission note que les motifs avancés par les autorités françaises et les collectivités locales pour ces mesures ne font pas référence à la rentabilité financière directe des contributions au programme d'investissement, mais à des considérations de développement régional. De plus, la Commission constate que le total des versements prévisionnels de la SAGEB au SMABT au titre de l'occupation du domaine public ⁽⁸⁾ est inférieur à la contribution du SMABT.
182. Compte tenu des principes rappelés au point 179, la Commission considère par conséquent à ce stade que ces subventions ne sont pas conformes au principe de l'investisseur avisé en économie de marché.
183. S'agissant de la subvention destinée à financer des investissements nécessaires à des activités dites régaliennes, la Commission renvoie aux développements relatifs à la nature économique des activités en cause (voir section 5.1.1.2, points 131 à 138).

Financement d'exploitation

184. Selon les autorités françaises, les exploitants successifs de l'aéroport n'ont bénéficié d'aucune subvention d'exploitation ou prise en charge du déficit de l'aéroport ⁽⁹⁾. Le fonctionnement de la CCI-aéroport semble toutefois avoir été financé par des avances du service général de

⁽¹⁾ Communication susmentionnée, point 66.

⁽²⁾ Délibération du SMABT du 25 février 2008.

⁽³⁾ Communication susmentionnée, point 65.

⁽⁴⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, non encore publié, point 107. Contrairement au cas en cause dans ces affaires, la CCI de Beauvais n'était pas propriétaire des infrastructures. Elle était néanmoins chargée de "la construction, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport" (voir point 10), et donc des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire.

⁽⁵⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire «Stardust Marine» C-482/99, Rec. I-4427, point 69.

⁽⁶⁾ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke and Lech Stahlwerke v Commission [1999], Rec. II-17, paragraphe 120.

⁽⁷⁾ Une étude datant de décembre 1996, ainsi qu'un "crash test" de fin 2007 préparé par le groupement CCI-Veolia Transport et évaluant l'impact d'un éventuel départ de Ryanair ont néanmoins été réalisés.

⁽⁸⁾ Comme exposé à la section 3.1, la redevance perçue par le SMABT avant la conclusion de la CDSP s'élevait à € 3 685 par an.

⁽⁹⁾ Lettre des autorités françaises du 31 janvier 2012.

la CCI. Ces avances constituent une ressource financière apportée à coût nul au gestionnaire de l'aéroport. De plus, les états financiers de la CCI pour la période 1996-2008 font apparaître des subventions d'exploitation (voir section 3.1.4).

185. Les versements des entités publiques aux exploitants successifs de l'aéroport sont conçus comme des subventions dont la finalité est le développement régional. Indépendamment de la finalité avancée, la Commission considère donc à ce stade qu'elles ne satisfont pas le critère de l'investisseur avisé en économie de marché.
186. La Commission invite donc les autorités françaises à lui expliquer les conditions d'octroi de l'avance remboursable consentie par le service général de la CCI au profit des comptes de l'aéroport.
187. Enfin, la Commission s'interroge sur les modalités de financement des programmes de développement touristique de l'aéroport de Beauvais (voir section 3.1.4, points 59 et 60). En particulier, la Commission comprend que la CDSP n'avait pas défini les modalités du financement du plan de développement touristique au-delà de la fourniture par la SAGEB à titre gratuit d'un local et d'équipements annexes⁽¹⁾. La convention d'objectifs et de moyens susmentionnée et les actes ultérieurs octroyant des subventions publiques aux entités chargées de mener à bien le plan de développement touristique de l'aéroport de Beauvais pourraient ainsi constituer des avantages à l'exploitant de l'aéroport non compris dans l'équilibre de la CDSP. La Commission ne saurait donc exclure à ce stade que tout ou partie des subventions du SMABT pour ces programmes n'allègent la SAGEB de coûts qu'elle aurait dû supporter dans des conditions normales de marché.
188. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à commenter ces points.

Financement des missions dites régaliennes

189. A ce stade, la Commission considère que toute compensation ou couverture de coûts liés à des activités économiques au titre du financement des missions régaliennes devra être analysée comme un financement d'exploitation conférant un avantage sélectif aux exploitants de l'aéroport bénéficiaires. En effet, dans la mesure où des subventions au titre des missions régaliennes couvriraient des activités économiques (voir section 5.1.1.2, points 128 et suivants), elles allégeraient les exploitants successifs de coûts qu'ils auraient dû supporter dans des conditions normales de marché, et leur conféreraient donc un avantage sélectif.
190. La Commission invite donc les autorités françaises à justifier pourquoi chacune des activités contenues dans le champ du compte d'exploitation séparé "gestion de la taxe d'aéroport" contribue de manière indissociable à l'exécution de missions régaliennes.

Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

191. En conclusion, la Commission considère à ce stade que le comportement des entités publiques dans l'octroi des

mesures en cause n'a pas été conforme à celui d'un investisseur en économie de marché. La Commission estime donc sur la base des informations disponibles que le financement des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire ainsi que les subventions de fonctionnement présumées (à savoir les subventions d'exploitation aux exploitants successifs, les avances de trésorerie à coût nul, et le possible financement d'activités économiques au travers du financement des missions relevant de prérogatives régaliennes) ont pu conférer aux exploitants successifs de l'aéroport de Beauvais un avantage sélectif sur l'ensemble de la période, soit de 2000 jusqu'à présent.

5.1.4. Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence

192. L'aéroport de Beauvais est notamment en concurrence avec les autres plateformes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise, comme celles d'Amiens et de Roissy-Charles de Gaulle (voir point 4). Une aide octroyée à l'exploitant de l'aéroport de Beauvais risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant un marché ouvert à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.
193. De plus, plusieurs opérateurs sont aujourd'hui en concurrence pour se voir attribuer l'exploitation des plateformes aéroportuaires, y compris régionales (SNC Lavalin, Vinci, Egis, Veolia, Keolis, etc.). Les mesures en cause risquent donc également de fausser la concurrence sur le marché de l'exploitation des aéroports.
194. La Commission invite toutefois la France et les tiers intéressés à formuler des observations à cet égard et à lui fournir toute information pertinente.

5.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

195. La Commission conclut donc à ce stade qu'il ne saurait être exclu que l'ensemble des subventions susmentionnées constituent des aides d'État.

5.2. Compatibilité des mesures en faveur des exploitants de l'aéroport avec le marché intérieur

196. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (section 5.1.3.1 de la présente décision), sur la base des informations à sa disposition, la Commission considère à ce stade que le critère 1 de l'arrêt Altmark n'est pas rempli en ce qui concerne les actes octroyant les subventions visées aux exploitants successifs de l'aéroport. Elle considère par conséquent à ce stade que l'aéroport de Beauvais ne peut pas constituer un service d'intérêt économique général dans son ensemble pendant la période 2000-2012 et, dès lors, que les financements apportés à l'aéroport ne peuvent relever d'office de compensations de service public. En ce qui concerne la période débutant au 1^{er} juin 2008, la Commission a des doutes quant à la qualification de service d'intérêt économique général de la mission consistant en la promotion du développement de l'activité et du trafic aéroportuaires. Dès lors, la Commission estime à ce stade que les financements envisagés ne pourraient pas relever d'office de compensations de service public.

⁽¹⁾ CDSP, article 6, dernier alinéa.

197. Concernant l'ensemble des mesures en faveur des exploitants de l'aéroport, la Commission considère par conséquent à ce stade que leur compatibilité avec le marché intérieur ne peut pas être évaluée sur la base de la décision du 20 décembre 2011 de la Commission relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ⁽¹⁾, puisque la Commission a des doutes sérieux sur le fait que ces subventions constituent des compensations de service public. Pour la même raison, la Commission estime à ce stade que ces subventions ne sauraient être évaluées sur la base de l'encadrement ⁽²⁾ de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public de 2011.

5.2.1. *Compatibilité de l'aide à l'investissement avec le marché intérieur*

198. Les mesures en cause concernent les financements liés aux investissements dans l'infrastructure aéroportuaire relevés dans la section 3.1.3. Sur la période 2002-2010, les montants octroyés se sont élevés à 25,841 millions d'euros ⁽³⁾, financés par les collectivités territoriales intéressées.

199. Les lignes directrices de 2005 disposent que "la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide ⁽⁴⁾".

200. Certaines décisions d'investissement ont été prises avant la publication des Lignes directrices de 2005 ⁽⁵⁾. Dans la mesure où les lignes directrices de 1994 ⁽⁶⁾ sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission doit donc en principe évaluer la compatibilité des éventuels éléments d'aide qu'elle contient directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.

201. A cet égard, il convient de rappeler que la Commission a consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport en adoptant les lignes directrices de 2005. Les critères dégagés par les lignes directrices de 2005 sont donc, en substance, applicables à l'examen de la compatibilité des mesures d'aide au financement des infrastructures octroyées avant et après la publication des Lignes directrices de 2005.

202. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, si:

— la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);

— l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;

— l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;

— l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;

— le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

203. Afin d'établir la nécessité et la proportionnalité de l'aide, la Commission doit également vérifier que le montant de cette aide se limite au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé ⁽⁷⁾.

5.2.1.1. *Objectif d'intérêt général clairement défini*

204. Selon la France, les mesures d'aide à l'investissement dans l'infrastructure aéroportuaire reposent sur des objectifs d'intérêt général clairement définis, notamment un intérêt économique pour le développement de l'aéroport de Beauvais, que les autorités françaises identifient comme "un levier du développement régional".

205. A la lumière de ces éléments et du raisonnement développé dans la section 5.1.3, la Commission considère à ce stade que l'ensemble des mesures en cause est susceptible de répondre à un objectif d'intérêt général clairement défini, à savoir le développement économique local.

5.2.1.2. *L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé*

206. La France avance que les investissements réalisés à partir de 2000 jusqu'à aujourd'hui étaient nécessaires à la conformité aux normes et utiles à l'exploitation commerciale de l'aéroport.

207. Concernant les investissements réalisés entre 2001 et 2006, le plan de modernisation de l'aéroport de Beauvais produit pas les autorités françaises précise que les investissements prévus étaient motivés par la nécessité de respecter la nouvelle réglementation en matière de sûreté et de remédier à la vétusté de l'aérogare, dans la perspective d'une augmentation du nombre de passagers sur l'aéroport qui pourrait atteindre 600 000 à l'horizon 2006. Une nouvelle tranche d'investissements a été cofinancée par les collectivités territoriales en 2007-2008.

⁽¹⁾ JO L 7 du 11 janvier 2012, p. 3–10.

⁽²⁾ JO C 8 du 11 janvier 2012, p. 15–22.

⁽³⁾ 4.311, 7.03 et 14.5 millions d'euros respectivement pour les périodes 2002-2006, 2007-2008 et 2008-2023.

⁽⁴⁾ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

⁽⁵⁾ Voir point 38 et suivants de la présente décision.

⁽⁶⁾ Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5)

⁽⁷⁾ Voir décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 - Grèce - Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70. Voir aussi arrêt du 18 janvier 2012 T-422/07, Djebel/Commission, non encore publié au Rec. points 122 et 123 et jurisprudence citée.

208. La Commission considère que la France n'a pas fourni suffisamment d'éléments permettant d'établir la nécessité des investissements entrepris au regard de l'objectif poursuivi, en particulier concernant: l'extension de l'aérogare, pour € 6 383 600 (entre 2004 et 2007), le matériel d'exploitation, pour € 3 269 800 (entre 2001 et 2008), et les travaux afférents au parking avions pour € 1 585 800 (entre 2007 et 2008).
209. Concernant les investissements cofinancés par le SMABT à compter de 2008, les autorités françaises font valoir qu'ils concernent exclusivement des prérogatives de puissance publique ou des missions d'intérêt général.
210. La Commission rappelle que conformément au raisonnement suivi à la section 5.1.1.2, elle considère à ce stade que l'ensemble des investissements couverts par les différentes subventions publiques sur la période 2002-2023 est indissociablement lié à l'exploitation commerciale de l'aéroport.
211. Dans l'offre présentée en 2007, Veolia fait valoir que les investissements programmés doivent permettre l'augmentation des capacités de l'aéroport, compatible avec l'accueil d'un trafic jusqu'à 28 200 mouvements commerciaux, la sécurisation des approches aériennes, la mise en conformité du site avec la loi sur l'eau et le renforcement de la piste.
212. La Commission invite cependant les autorités françaises à apporter plus de détails sur la nécessité des travaux d'infrastructure par rapport au niveau de son utilisation tel que projeté à l'époque, par rapport à sa situation vis-à-vis d'autres aéroports proches et par rapport à l'objectif d'intérêt général poursuivi.
213. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur la question de savoir si le critère de la nécessité et de la proportionnalité de l'infrastructure est satisfait.
- 5.2.1.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme
214. Les autorités françaises ont indiqué⁽¹⁾ que la capacité annuelle de l'aéroport de Beauvais est comprise entre 45 000 et 50 000 mouvements.
215. La Commission relève que les investissements réalisés sur la plateforme entre 2002 et 2006 reposaient sur une hypothèse de trafic de 600 000 passagers en 2006. Le programme d'investissement pour la période 2008-2023 a été établi par la SAGEB conformément à un scénario de référence qui prévoit un trafic maximum de 21 000 mouvements par an atteint en 2018. La Commission relève que les hypothèses de trafic sur lesquelles reposent ces deux décisions d'investissements ont été atteintes et largement dépassées avant l'échéance prévue (voir tableau 1)⁽²⁾.
216. La Commission n'est toutefois pas à ce stade en mesure d'établir sur quelles perspectives d'utilisation de chacune des infrastructures reposaient les décisions d'investissement étudiées.
217. La Commission relève qu'elle ne dispose d'aucune information sur les perspectives d'utilisation à moyen terme des infrastructures ayant fait l'objet des investissements programmés entre 2007 et 2008.
218. La Commission invite donc les autorités françaises à préciser sur quelles projections de trafic en termes de mouvements et de passagers et sur quelles justifications techniques reposaient les décisions d'investissement prises par les exploitants successifs de l'aéroport.
- 5.2.1.4. L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire
219. Dans le cadre du cadre commercial conclu avec la CCI de Beauvais, la compagnie Ryanair, la compagnie Wizzair, ainsi que d'autres compagnies aériennes présentes sur la plateforme, ont bénéficié de niveaux de redevance dérogeant à la tarification générale en vigueur notamment pour l'assistance en escale (voir partie 3.2).
220. Dans ce contexte, la Commission considère à ce stade que le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire) pourrait être établi. Elle invite néanmoins la France et les parties intéressées à fournir toute information pertinente à cet égard.
- 5.2.1.5. Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun
221. La Commission constate que plusieurs aéroports ouverts au trafic national et international commercial se trouvent dans un rayon de 100 km de l'aéroport, comme Roissy-Charles de Gaulle, Amiens-Glisly ou Rouen.
222. Dans ce contexte, la Commission ne peut écarter la possibilité de "fuites" engendrées par la concurrence de plateformes concurrentes, et, à l'inverse, de flux de "cannibalisation" consécutifs au développement de l'aéroport et imputables à la capture d'une partie des flux économiques et de passagers des aéroports concurrents.
223. La Commission invite par conséquent les autorités françaises ainsi que les parties intéressées (notamment les aéroports qui estiment se trouver dans une situation de concurrence avec l'aéroport de Beauvais) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les soutiens à l'investissement ont conforté la position concurrentielle de l'aéroport de Beauvais. Elle invite également les autorités françaises ainsi que les parties intéressées à indiquer si les mesures en cause pourraient, ou ont pu d'ores et déjà avoir un impact sur la concurrence entre différents modes de transport, et notamment entre l'aérien et le ferroviaire.

⁽¹⁾ Lettre du 31 janvier 2012, voir section 2.1.

⁽²⁾ En 2006, le nombre de passagers sur l'aéroport de Beauvais était de 1 887 971. Dès 2011, l'aéroport a accueilli 25 388 mouvements, dont plus de 24 000 mouvements commerciaux.

5.2.1.6. Sur la nécessité et la proportionnalité de l'aide

224. Concernant la nécessité du montant d'aide, la Commission relève que les aides supposées comportent une intensité de 62,8 % pour les investissements relatifs au plan de modernisation pour la période 2002-2006, 74 % pour les investissements relatifs à la tranche 2007-2008 et 21,26 % pour la période de la CDSP (voir section 3.1.3).

225. Pour les investissements cofinancés par le SMABT, Veolia fait valoir dans son offre que le solde recettes d'exploitation – dépenses d'exploitation du scénario de référence aurait été trop faible pour permettre au délégataire d'assumer la totalité du financement de l'investissement. La participation du SMABT au financement des investissements s'inscrit dans le cadre de l'équilibre général de la CDSP qui assurerait au délégataire un bénéfice raisonnable.

226. Toutefois, comme rappelé au point 173, la Commission n'est pas en mesure d'affirmer à ce stade que l'équilibre économique de la CDSP assure au délégataire un "bénéfice raisonnable".

227. La Commission a donc des doutes sur la nécessité des intensités des subventions d'investissement accordées, et notamment sur la question de savoir si les exploitants successifs de l'aéroport n'étaient ou ne sont pas en mesure de contribuer davantage à la couverture des coûts d'investissement, en particulier à moyen ou long terme.

228. Par conséquent, la Commission exprime à ce stade des doutes quant à la nécessité de l'aide et à l'effet incitatif de son octroi. Elle invite la France et les tiers intéressés à fournir tout élément utile à cet égard.

229. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

5.2.2. *Compatibilité de l'aide au fonctionnement avec le marché intérieur*

230. En ce qui concerne l'examen des mesures résumées aux points 185 à 188, susceptibles d'alléger les coûts de fonctionnement des exploitants de l'aéroport, la Commission considère à ce stade que ces mesures constituent des aides au fonctionnement pour lesquelles les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.

231. En ce qui concerne l'examen des mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, à supposer la qualification d'aide avérée, tout financement d'activité économique par ce biais constituerait également une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.

232. Compte tenu de ce qui précède la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures liées au fonctionnement de l'aéroport avec le marché intérieur.

233. A cet égard, il revient aux autorités françaises ⁽¹⁾ d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

6. APPRÉCIATION DES AIDES POTENTIELLES ACCORDÉES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES OPÉRANTS SUR L'AÉROPORT DE BEAUVAIS

6.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

234. L'appréciation qui suit concerne le cadre contractuel des relations entre la CCI et Ryanair à partir de 1997 ⁽²⁾. A la lumière des informations disponibles à ce stade, les mesures concernées sont relatives aux contrats suivants, et à chacune des modifications qui y sont afférentes:

- les échanges de courriers entre la CCI et Ryanair produits par les autorités françaises, et notamment les courriers des 8 septembre 1998, 16 mars 2001 et 7 août 2001,
- le contrat du 19 février 2002 conclu avec Ryanair, et les courriers du 4 février 2010 et du 27 juillet 2010 de la SAGEB à Ryanair,
- les contrats de services aéroportuaires conclus avec la compagnie Wizzair le 6 mai 2004 pour une durée de 5 ans, remplacé par le contrat du 1^{er} juillet 2005 pour la même durée,
- le contrat d'investissement et le contrat d'assistance en escale conclus avec la compagnie Wizzair le 1^{er} juin 2009 pour une durée de 5 ans,
- le contrat de services aéroportuaires conclu avec la compagnie Volare le 13 février 2003 pour 5 ans,
- le contrat relatif aux prestations d'assistance en escale conclu avec la compagnie Central Wings, en vigueur du 19 février 2007 au 18 février 2008,
- le contrat de services aéroportuaires du 12 juillet 2004, conclu avec Air Horizons pour une durée de 1 an,
- le contrat du 11 octobre 2005 avec la compagnie Blue Air, en vigueur jusqu'au 10 octobre 2010, et l'avenant n°1 à ce contrat, valable pour la période du 26 mars au 30 novembre 2007,
- le contrat du 30 janvier 2003 conclu avec la compagnie Berlin Jet, pour une durée de 5 ans,
- le contrat du 7 avril 2005 conclu avec la compagnie Norwegian Air Shuttle pour 5 ans,
- le contrat du 20 octobre 2004 conclu avec la compagnie Air Polonia pour une durée de 5 ans,

⁽¹⁾ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

⁽²⁾ Voir section 3.2.2.

- le contrat du 24 avril 2002 conclu avec la compagnie Ciaofly pour une durée de 7 ans,
 - le contrat du 14 décembre 2001 conclu avec la compagnie Goodjet Sweden, pour une durée de 7 ans,
 - le contrat du 15 juillet 2004 conclu avec la compagnie Sterling European, pour une durée de 5 ans,
 - le contrat du 30 mars 2006 conclu avec la compagnie Flyme Sweden, pour 5 ans.
235. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leurs bénéficiaires.
- 6.1.1. *Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat*
- 6.1.1.1. *Présence de ressources d'Etat et imputabilité des mesures à l'Etat*
236. Les contrats avec Ryanair d'une part, et avec les autres compagnies aériennes d'autre part, ont été conclus directement par la CCI. Compte tenu du raisonnement exposé à la section 5.1.2, la Commission considère donc que les ressources ayant servi à financer les mesures en cause constituent des ressources d'Etat. La Commission note également que le comportement des Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics administratifs est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'Etat, et considère par conséquent que les mesures adoptées par la CCI sont imputables à l'Etat étant donné que la CCI fait partie de l'administration publique ⁽¹⁾.
237. Les contrats du 1^{er} juin 2009 relatifs à la compagnie Wizzair ont été conclus avec la SAGEB, et les courriers du 4 février 2010 et du 27 juillet 2010 échangés avec Ryanair démontrent que les mesures accordées à la compagnie aérienne sont également prises en charge par la SAGEB, société par action simplifiée dont le capital est détenu à 51 % par la CCI et à 49 % par le groupe Veolia Transport.
238. La SAGEB est une entreprise publique au sens de la directive 2006/111 du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises ⁽²⁾, ainsi qu'une entité adjudicatrice au sens de la directive 2004/17/CE du 31 mars 2004 ⁽³⁾.
239. Or, la Cour de Justice décèle traditionnellement la présence de ressources d'Etat dès lors que l'organisme en

cause agit sous le contrôle et les directives des pouvoirs publics ⁽⁴⁾. Elle relève à cette fin un certain nombre d'indices, tel le fait que l'Etat détient la majorité des parts et le pouvoir de nommer la moitié des administrateurs, ou les dirigeants ⁽⁵⁾. Compte tenu de la composition du capital de la SAGEB, la Commission estime que cette société agit sous le contrôle de la CCI de l'Oise. La commission note en outre que l'ancien directeur de la CCI est l'actuel président de la SAGEB.

240. Sur la base de l'ensemble des éléments ci-dessus, la Commission conclut donc à ce stade que la conclusion de l'ensemble de ces contrats implique l'utilisation de ressources d'Etat au sens de l'article 107 (1), TFUE, et que les décisions de conclure ces contrats sont imputables à l'Etat.

6.1.2. *Avantage sélectif*

241. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage sélectif qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché ⁽⁶⁾.
242. Afin de déterminer si les contrats conclus confèrent un avantage à chacune des compagnies concernées, la Commission devrait en principe examiner si, dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues ou identiques à ceux conclus par la CCI et par la SAGEB.
- 6.1.2.1. *Appréciation conjointe de l'ensemble du cadre contractuel.*
243. Aux fins de l'appréciation des mesures en cause, il convient de rappeler que tant l'existence que l'importance d'éléments d'aide dans ces contrats doivent être appréciées compte tenu de la situation prévalant au moment de leur conclusion ⁽⁷⁾.
244. En particulier, pour l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission considère que l'ensemble des éléments du cadre commercial et contractuel applicable à chacune des compagnies aériennes doit être apprécié conjointement pour chacune des périodes identifiées au point 235.

245. Dans le cas d'espèce, la Commission doit notamment établir si les contrats de services aéroportuaires (et leurs avenants) et le contrat d'investissement conclus avec Wizzair le 1^{er} juin 2009 peuvent être appréciés conjointement, sans préjudice de l'application de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative aux prestations d'assistance en escale ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ Cf. Aide d'Etat N 563/2005 – France Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18.

⁽²⁾ JO L 318 du 17.11.2006, p. 17–25.

⁽³⁾ Article 2, paragraphe 2, a), de la directive 2004/17/CE du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, JO L 34-1.

⁽⁴⁾ CJCE, 2 février 1988, aff. 67, 68 et 70/85, *Van der Kooy*.

⁽⁵⁾ CJCE, 21 mars 1991, aff. C-303/88 *ENI Lanerossi* et CJCE, 21 mars 1991, aff. C-305/89.

⁽⁶⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, Rec. I-2459, point 41.

⁽⁷⁾ Voir arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, affaire C-482/99, points 71 et 72.

⁽⁸⁾ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, JO L 272.

246. A cet égard, la Commission note que les contrats du 1^{er} juin 2009 se substituent au contrat du 1^{er} juillet 2005, qui portait à la fois sur les services aéroportuaires et sur un versement marketing. En outre, la Commission relève que la signature de ces deux contrats s'est faite le même jour, attestant le fait qu'ils forment un ensemble contractuel cohérent.
247. La Commission observe par ailleurs que le seul avantage potentiellement tiré par les exploitants de l'aéroport du versement marketing consenti à Wizzair proviendrait d'une augmentation du nombre de passagers utilisant cette compagnie.
248. Enfin, la Commission tient à rappeler qu'elle a également suivi cette approche dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau, dans sa décision d'extension de procédure du 25 janvier 2012 sur ce même aéroport, ainsi que dans ses décisions d'ouverture de procédure du 8 février et du 23 mars 2012 sur les aéroports de La Rochelle et d'Angoulême.
249. La Commission estime donc à ce stade que l'ensemble des éléments du cadre contractuel applicable à chaque compagnie doit être apprécié conjointement ⁽¹⁾. Elle invite les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.
- 6.1.2.2. Critère de l'investisseur avisé en économie de marché
250. L'analyse du critère de l'investisseur avisé en économie de marché doit être conduite, pour chaque période considérée, au moment de la conclusion des contrats qui y sont afférents ⁽²⁾. Toute modification substantielle du cadre contractuel constitue donc une nouvelle mesure, pour l'octroi de laquelle il s'agit de déterminer si les autorités publiques se sont comportées comme un investisseur avisé.
251. La Commission considère à ce stade que le comportement des autorités publiques dans leurs relations avec chacune des compagnies aériennes concernées doit être pris en considération à chaque modification substantielle des relations contractuelles entre les parties, soit à la date de conclusion de chacun des contrats énumérés au début de la section 6.1 ainsi que des courriers décrivant une évolution dans le cadre des relations entre l'aéroport et chaque compagnie.
252. La jurisprudence de la Cour de justice ⁽³⁾ impose à la Commission d'évaluer tout d'abord si chaque bénéficiaire présumé paie un prix de marché pour les services aéroportuaires de l'aéroport de Beauvais. Si les mesures en cause correspondaient à un tel prix de marché, la compagnie aérienne ne bénéficierait alors d'aucun avantage.
253. Les autorités françaises n'ont fourni aucun comparateur permettant d'apprécier si le prix payé par chaque compagnie aérienne correspondait au prix normal du marché.

254. Néanmoins, aux termes de l'arrêt Chronopost susmentionné, en l'absence de toute possibilité de comparer la situation de l'autorité octroyant les mesures en cause avec celle d'un groupe privé d'entreprises n'opérant pas dans un secteur réservé, la Commission devrait apprécier les « conditions normales de marché » par rapport à des éléments objectifs et vérifiables. L'étude des coûts encourus par l'exploitant de l'aéroport dans la prestation des services aéroportuaires en cause peut participer à cette appréciation.
255. A ce sujet, la Commission estime que, en raison de l'application du principe de la caisse unique (*single till*) dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Beauvais, elle prendra en compte tant les revenus aéronautiques (redevances aéroportuaires et assistance en escale) que les revenus induits par l'activité non aéronautique de l'aéroport (commerces, parkings, navette, etc.).
256. Les autorités françaises ont fourni la simulation de la situation budgétaire de l'aéroport de Beauvais pour la période 2001-2006, réalisée en 2001 ⁽⁴⁾.

Cadre commercial et contractuel applicable à Ryanair

257. Les autorités françaises font valoir que les efforts financiers consentis en faveur de la compagnie Ryanair s'expliquent par le fait que la présence de cette compagnie sur l'aéroport de Beauvais a pu être le fait déclencheur de l'arrivée ultérieure d'autres compagnies. La France affirme également qu'en fixant le niveau des redevances aéroportuaires applicables à Ryanair, les exploitants successifs de l'aéroport se sont comportés comme des investisseurs avisés en économie de marché, et ont pris soin de mesurer les perspectives de rentabilité de ces mesures en faveur de la compagnie Ryanair.
258. Les données présentées jusqu'ici par les autorités françaises, centrées sur la période 2009-2011, ne permettent cependant pas de juger de la rentabilité pour la CCI de l'entrée en relation commerciale avec Ryanair en 1997, ni des modifications ultérieures de ce cadre commercial (voir section 3.2.1) par la CCI et la compagnie, et notamment celles contenues dans les courriers échangés entre 1998 et 2001 et dans le contrat du 19 février 2002.
259. De manière générale, les documents présentés par la France ne précisent pas si les charges comptabilisées incluent les coûts des investissements réalisés sur la plateforme et dans l'aérogare. Quand bien même ces investissements n'émaneraient pas d'une demande spécifique de Ryanair, la compagnie aérienne bénéficie directement de ces aménagements, en tant qu'opérateur réalisant plus de 80 % du trafic sur la plateforme depuis 1997. La Commission invite à ce sujet les autorités françaises et les tiers intéressés à préciser les coûts qu'elles considèrent être liés à des investissements dédiés à la compagnie Ryanair.
260. Les autorités françaises ont produit plusieurs documents ⁽⁵⁾ présentant les conséquences sur le résultat courant avant impôt par passager Ryanair d'une augmentation de l'intéressement versé à Ryanair pour les années 2009 à 2011. Les tableaux produits tendent à démontrer

⁽¹⁾ Cette approche s'applique en particulier aux deux contrats du 1^{er} juin 2009 conclus entre la SAGEB et Wizzair.

⁽²⁾ Selon la jurisprudence, "tant l'existence que l'importance d'une aide doivent être appréciés, compte tenu de la situation au moment de son octroi" (voir arrêt «Stardust Marine» précité, points 71 et 72.).

⁽³⁾ Arrêt Chronopost du 3 juillet 2003, affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P [2003] I-6993, point 38.

⁽⁴⁾ Annexe à la délibération de la CCI du 25 juin 2001.

⁽⁵⁾ Notes de cadrage du 30 juin 2010, intéressement Ryanair du 30 décembre 2009 et plan d'affaire du 21 décembre 2009.

que ce résultat diminue mais demeure positif dans l'hypothèse d'un intéressement augmenté de €[...] à €[...] par passager additionnel. Toutefois, les documents produits ne détaillent pas les coûts pris en compte dans l'estimation du coût total de chaque passager Ryanair, hors versement de l'intéressement. La Commission relève notamment que certains coûts ⁽¹⁾ ne sont pas repris dans les notes de cadrage de juin 2010 alors qu'ils figuraient dans les plans d'affaires établis fin 2009.

261. De plus, les autorités françaises n'ont pas présenté de scénario contrefactuel, détaillant par exemple les perspectives économiques de l'aéroport sans évolution du cadre commercial, ni ouverture de nouvelles routes.
262. La Commission n'est donc pas en mesure à ce stade de garantir que l'ensemble des coûts liés à la fourniture des services aéroportuaires ont été pris en compte dans la modélisation sur laquelle a été fondée la décision fixant le montant de l'intéressement versé à Ryanair ⁽²⁾, et, partant, que le comportement de la SAGEB a été conforme à celui d'un investisseur avisé en économie de marché. Les autorités françaises sont invitées à commenter ce point.

Cadre commercial et contractuel applicable à Wizzair

263. De même, les autorités françaises n'ont fourni à ce stade aucun document permettant d'évaluer le comportement de la CCI dans la conclusion des contrats des 6 mai 2004 et 1^{er} juillet 2005 avec la compagnie Wizzair.
264. Concernant les contrats conclus avec Wizzair le 1^{er} juin 2009, les autorités françaises ont fourni un plan d'affaire faisant état d'un résultat net par passager transporté positif sur la période 2009-2014. Quoique ces documents soient un des éléments permettant l'appréciation du comportement de la SAGEB dans le cadre de la modification du cadre commercial et contractuel de juin 2009, la Commission relève néanmoins que les autorités françaises n'ont pas présenté de scénario contrefactuel, détaillant par exemple les perspectives économiques de l'aéroport sans évolution du cadre commercial.
265. A ce stade, la Commission estime ne pas pouvoir se prononcer quant à la satisfaction du critère de l'investisseur avisé en économie de marché concernant les mesures octroyées en application des contrats conclus avec la compagnie Wizzair. Elle invite toutefois l'ensemble des tiers intéressés à commenter ce point.

Autres compagnies

266. La Commission ne dispose à ce stade d'aucun document lui permettant d'évaluer le comportement de l'exploitant de l'aéroport dans l'établissement de ses relations avec les compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Beauvais, outre les compagnies Ryanair et Wizzair, qui ont fait l'objet des remarques ci-dessus.

267. A ce stade, la Commission fait observer qu'il est donc difficile de savoir si, et dans quelle mesure, le cadre commercial applicable à chacune des compagnies aériennes opérant depuis l'aéroport a été fixé par rapport aux coûts d'exploitation de l'aéroport, et donc aux coûts de la fourniture des services aéroportuaires.

268. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission a de forts doutes sur le fait que la CCI-aéroport et la SAGEB aient agi comme un investisseur avisé en économie de marché dans le cadre de leurs relations avec les compagnies opérant sur l'aéroport de Beauvais. Elle ne saurait donc exclure à ce stade que chacune des mesures en cause ait conféré un avantage sélectif à la compagnie aérienne bénéficiaire.

269. La Commission invite la France et les parties tierces à commenter ce point, et plus généralement à fournir toute information utile à l'appréciation de l'existence et de l'étendue d'un éventuel avantage aux compagnies aériennes concernées. Elle invite en particulier les autorités françaises à détailler l'ensemble des coûts d'exploitation de l'aéroport liés ou attribuables à l'accueil de chacune des compagnies, et à présenter les perspectives de rentabilité ou, à défaut, les derniers budgets prévisionnels établis antérieurement à la conclusion de chaque modification du cadre contractuel et commercial établi avec chacune des compagnies aériennes.

6.1.3. Affectation du commerce et de la concurrence

270. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante ⁽³⁾, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.
271. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993 ⁽⁴⁾, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée.
272. Dans les Lignes directrices de 2005, la Commission a précisé que "les incitations financières au démarrage... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant

⁽¹⁾ Notamment "redevance AOT", frais financiers et amortissements.

⁽²⁾ Courriers du 4 février 2010 et du 27 juillet 2010 entre la SAGEB et Ryanair.

⁽³⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

⁽⁴⁾ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à «se délocaliser» d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission" (paragraphe 77 et 78).

273. La Commission considère donc à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

6.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide

274. Au vu de ce qui précède, la Commission considère à ce stade que les compagnies citées au début de la section 6.1 ont pu bénéficier d'aides d'État du fait des relations établies avec la CCI puis avec la SAGEB aux termes des contrats énumérés au point 235, et invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

6.2. Compatibilité avec le marché intérieur

6.2.1. Mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

275. Par le même raisonnement qu'aux points 200 et suivants, la Commission considère que l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE constitue directement la base de l'appréciation de la compatibilité avec le marché commun des mesures octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005. En l'espèce, les mesures concernées sont:

- les échanges de courriers entre la CCI et Ryanair produits par les autorités françaises, et notamment les courriers des 8 septembre 1998, 16 mars 2001 et 7 août 2001,
- le contrat du 19 février 2002 conclu avec Ryanair, et les courriers du 4 février 2010 et du 27 juillet 2010 de la SAGEB à Ryanair,
- les contrats de services aéroportuaires conclus avec la compagnie Wizzair le 6 mai 2004 pour une durée de 5 ans, remplacé par le contrat du 1^{er} juillet 2005 pour la même durée,
- le contrat de services aéroportuaires conclu avec la compagnie Volare le 13 février 2003 pour 5 ans,
- le contrat du 11 octobre 2005 avec la compagnie Blue Air, en vigueur jusqu'au 10 octobre 2010, à l'exception de la période du 26 mars au 30 novembre 2007,
- le contrat du 30 janvier 2003 conclu avec la compagnie Berlin Jet, pour une durée de 5 ans,
- le contrat du 7 avril 2005 conclu avec la compagnie Norwegian Air Shuttle pour 5 ans,
- le contrat du 20 octobre 2004 conclu avec la compagnie Air Polonia pour une durée de 5 ans,

- le contrat du 24 avril 2002 conclu avec la compagnie Ciaofly pour une durée de 7 ans,
- le contrat du 14 décembre 2001 conclu avec la compagnie Goodjet Sweden, pour une durée de 7 ans,
- le contrat du 15 juillet 2004 conclu avec la compagnie Sterling European, pour une durée de 5 ans.

276. Le raisonnement de cette section s'appliquerait *mutatis mutandis* à toute autre modification substantielle du cadre contractuel et commercial entre la CCI et Ryanair, contenant des éléments d'aide d'État et octroyée avant le 9 décembre 2005.

277. A cet égard, il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission ⁽¹⁾ qu'une mesure d'aide à une compagnie aérienne peut être déclarée compatible si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

- la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme;
- le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif;
- la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire;
- elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne;
- elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

278. Quoique l'aéroport de Beauvais ait relevé de la catégorie D au sens des lignes directrices de 2005 (petit aéroport régional) de 1997 à 2004, et C à compter de 2004 jusqu'à aujourd'hui, la Commission ne dispose pas d'informations suffisantes pour évaluer la compatibilité des mesures en cause sur cette base. En particulier, la Commission ne peut à ce stade évaluer la viabilité à terme des lignes telle qu'envisagée au moment de l'octroi des mesures, et en conséquence la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif desdites mesures.

279. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité des contrats conclus par la CCI avec les différentes compagnies aériennes, récapitulés au point 276.

280. La Commission invite les autorités françaises à indiquer ⁽²⁾ sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, et à établir dans quelle mesure les conditions de compatibilité y afférentes étaient réunies.

⁽¹⁾ Voir par exemple la décision NN 71/2007 - State aid to Flughafen Lübeck GmbH and Ryanair, JO C 295/29, ou la décision NN 109/1998 du 26.05.1998, United Kingdom, Manchester Airport.

⁽²⁾ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

6.2.2. Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

281. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

282. L'aéroport de Beauvais n'étant pas situé dans une région de ce type, cette dérogation ne lui est pas applicable.

283. Concernant la compatibilité de ces aides éventuelles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE, la Commission note à la lumière des éléments qui précèdent que le développement d'un aéroport et l'attraction des passagers dans la région prend un sens quand on l'appréhende sur le plan du développement économique de la région, dont l'aéroport est certes partie prenante, mais n'est qu'un des bénéficiaires.

284. La Commission doit dès lors examiner si ces mesures pourraient être déclarées compatibles sur la base des Lignes directrices de 2005, et notamment avec le point 79 concernant les critères de compatibilité des aides au démarrage de liaisons aériennes.

285. En l'espèce, les mesures concernées sont:

- les échanges de courriers des 4 et 5 février 2010 et des 22 et 27 juillet 2011 avec Ryanair;
- le contrat d'intéressement du 1^{er} juin 2009 conclu avec Wizzair.

286. Le raisonnement de cette section s'appliquerait *mutatis mutandis* à toute autre modification substantielle du cadre contractuel et commercial entre la CCI et Ryanair ou Wizzair, ainsi qu'à tout contrat conclu avec une autre compagnie aérienne contenant des éléments d'aide d'Etat et octroyés après le 9 décembre 2005.

6.2.2.1. Objectif des aides au démarrage

287. Les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers qui leur sont nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité. En conséquence, la Commission observe que les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, sans incitations à cette fin, à prendre le risque d'ouvrir des routes au départ d'aéroports inconnus et non testés.

288. C'est pourquoi la Commission accepte que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de

passagers qui leur permettront ensuite d'atteindre à terme le seuil de rentabilité. La Commission veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence (paragraphe 71 et 74 des Lignes directrices de 2005).

289. Compte tenu de ces objectifs et des difficultés importantes auxquelles peut donner lieu le lancement de la nouvelle ligne, les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder une aide au démarrage aux petits aéroports régionaux pour leur permettre de promouvoir de nouvelles lignes aériennes au départ de leurs aéroports, pour autant que les conditions spécifiées dans les Lignes directrices de 2005 au point 5.2 soient réunies.

6.2.2.2. Conditions de compatibilité

290. Compte tenu des conditions fixées au paragraphe 79 des lignes directrices (a) – (l), la Commission observe que:

(a) *Le bénéficiaire doit être titulaire d'une licence conformément au règlement 2407/92.*

291. Dans le cas d'espèce, les mesures concernent des transporteurs aériens possédant une licence d'exploitation en cours de validité, comme le requièrent les lignes directrices. La Commission considère donc que ce critère est rempli.

292. L'aéroport de Beauvais a relevé de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) ⁽¹⁾ de 1997 à 2004, et de la catégorie C depuis 2004, et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ.

(b) *L'aide ne doit être accordée qu'en relation avec l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes.*

293. La Commission déduit des échanges de courriers entre la compagnie et la SAGEB ⁽²⁾ que les rabais consentis à la compagnie aérienne et l'augmentation des versements liés à l'intéressement au développement du trafic pourraient être liés à l'engagement pris par Ryanair d'opérer de nouvelles liaisons depuis l'aéroport de Beauvais, comme détaillé à la section 3.2.1. Toutefois, la Commission relève que le contrat de services aéroportuaire du 19 février 2002 en vigueur jusqu'en 2012 stipulait que Ryanair bénéficiait de tarifs préférentiels au regard de la tarification générale applicable sur l'aéroport de Beauvais, sans que celle-ci soit liée à l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes.

294. La Commission ne peut donc pas affirmer, à ce stade, que les subventions accordées à Ryanair l'aient été en considération de l'ouverture de nouvelles liaisons, ou de l'opération de nouvelles rotations.

⁽¹⁾ Paragraphe 15 des lignes directrices.

⁽²⁾ Courriers des 4 et 5 février 2010 et des 22 et 27 juillet 2011.

295. Concernant le contrat d'intéressement du 1^{er} juin 2009 conclus avec Wizzair, la Commission relève que bien que le versement par passager consenti soit croissant en fonction du nombre de rotations opérées, elle comprend qu'il est prévu que le dispositif s'applique également aux liaisons existantes au moment de la signature du contrat. Elle ne peut donc pas affirmer, à ce stade, que les mesures accordées à Wizzair l'aient été en considération de l'ouverture de nouvelles liaisons, ou de l'opération de nouvelles rotations.
- (c) *Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.*
296. Concernant le cadre contractuel applicable à Ryanair tels qu'il ressort des courriers échangés avec la compagnie ⁽¹⁾, il apparaît que l'intéressement par passager ne possède aucun élément de dégressivité. Les rabais consentis sur les tarifs des redevances aéroportuaires ne semblent pas non plus avoir été dégressifs.
297. Le contrat d'intéressement du 1^{er} juin 2009 conclu avec Wizzair ne contient aucun élément de dégressivité.
298. Il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires a été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme des lignes considérées.
299. La Commission a donc des doutes, à ce stade, quant à la viabilité à terme des lignes, en l'absence de financement public.
- (d) *Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.*
300. Il ne ressort pas des documents disponibles que le montant des aides supposées a été fixé en fonction des coûts additionnels de démarrage.
301. Dans le cas d'espèce, la Commission a donc de forts doutes quant à la satisfaction de ce critère.
- (e) *Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.*
302. Le contrat de services aéroportuaires du 19 février 2002 spécifie qu'il est applicable pendant 10 ans. Les mesures qu'il contient ont donc été appliquées entre 2005 et 2010, soit pendant 5 ans. Les mesures additionnelles contenues dans les courriers de février et juillet 2010 concernaient respectivement les années 2010 et 2011.
303. Le contrat d'intéressement du 1^{er} juin 2009 conclu avec Wizzair l'a été pour une durée de 5 ans.
304. A ce stade, la Commission ne dispose pas des informations nécessaires pour lui permettre d'évaluer l'intensité de l'aide accordée au regard des coûts éligibles. Elle invite donc les autorités françaises à préciser la nature et le montant des coûts liés au démarrage des opérations de Ryanair et de Wizzair sur l'aéroport de Beauvais et à indiquer quel pourcentage de ces coûts a été couvert par les mesures d'aides accordées à chaque compagnie aérienne.
305. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la Commission doute à ce stade que le critère relatif à l'intensité et à la durée de l'aide soit satisfait.
- (f) *Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.*
306. Aux termes des courriers échangés avec SAGEB ⁽²⁾, il ressort que Ryanair a bénéficié en 2010 et en 2011 d'un intéressement effectivement lié au nombre de passagers additionnels transportés.
307. La Commission pourrait estimer, à ce stade, que le versement de l'aide a été lié au développement effectif du nombre de passagers transportés par cette compagnie.
308. Le contrat du 1^{er} janvier 2009 prévoit le versement à Wizzair d'un intéressement croissant en fonction du nombre de rotations réalisées par la compagnie aérienne. La Commission estime donc à ce stade que cette mesure pourrait être en lien avec le développement effectif du nombre de passagers transportés.
- (g) *Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.*
309. Selon la France, toutes les compagnies remplissant les critères précités ont eu la possibilité de se porter candidates à l'exploitation de la route concernée pour bénéficier de l'aide au démarrage. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.
- (h) *Plan d'affaire démontrant la viabilité et l'analyse de l'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes.*
310. La Commission ne dispose d'aucun élément à ce stade lui permettant de supposer qu'un tel plan d'affaire a été élaboré pour démontrer la viabilité des nouvelles lignes au départ/à l'arrivée de Beauvais. Aucune analyse d'impact sur les lignes concurrentes n'a été présentée par les autorités françaises.
311. Publicité: Il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises aient prévu de publier la liste des routes subventionnées avec, pour chacune, l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.

⁽¹⁾ Courriers des 4 et 5 février 2010 et des 22 et 27 juillet 2011.

⁽²⁾ Courriers des 4 et 5 février 2010 et des 22 et 27 juillet 2011.

(i) *Recours:*

312. Ni le contrat du 19 février 2002, ni les courriers échangés en février et juillet 2010 avec Ryanair ne prévoyaient de mécanisme de recours.
313. Le contrat d'investissement du 1^{er} juin 2009 conclu avec Wizzair stipule que tout litige relatif à la mise en œuvre du contrat ferait l'objet d'une procédure de règlement amiable des conflits, et, si celle-ci devait échouer, serait l'objet d'un recours auprès du tribunal dans la juridiction duquel le siège de la SAGEB est établi.

(j) *Sanctions:*

314. Ni les contrats conclus avec Ryanair ni celui conclu avec Wizzair ne prévoyaient de mécanisme de sanction.
315. A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité avec le marché intérieur de l'ensemble des mesures concernées, au vu des critères établis dans les Lignes directrices de 2005 pour les aides au démarrage.
316. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant à la France ainsi qu'aux parties intéressées de présenter leurs observations sur les mesures en cause.
317. La Commission invite donc les autorités françaises à indiquer sur quelle base les éléments d'aide aux compagnies aériennes concernées, contenus dans chaque ensemble de mesures (voir point 235) seraient compatibles avec le marché intérieur, et à exposer dans quelle mesure les critères de compatibilité associés sont remplis.

7. CONCLUSIONS

318. A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la qualification d'aide d'Etat de l'ensemble des mesures en cause et sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur.
319. Elle invite la France à fournir des informations détaillées sur l'ensemble des points mentionnés dans la présente décision, et tout particulièrement sur les points ci-dessous. Afin de faciliter la synthèse de ces informations, la Commission invite les autorités françaises à remplir le tableau de synthèse joint en annexe n°1, qui reprend une partie significative des informations demandées ci-dessous, et pour la complétion duquel un questionnaire est joint en annexe n°2.
320. Les autorités françaises sont priées de fournir tous les documents pertinents relatifs aux deux référés précontractuels concernant la procédure d'attribution de la CDSP du 19 juin 2008 et notamment tout document relatant leur contenu, leur issue, les éventuels mémoires produits devant la juridiction administrative, et les jugements auxquels ils ont conduit.
321. La Commission invite également les autorités françaises à produire le compte de l'activité d'assistance en escale, ou,

dans l'hypothèse où elle n'aurait pas fait l'objet d'une comptabilité séparée, de tout document équivalent (comptabilité analytique etc.).

322. Les autorités françaises ont indiqué que la capacité de l'aéroport de Beauvais pouvait être estimée entre 45 000 et 50 000 mouvements par an. La Commission est consciente que ces chiffres sont à relativiser. Néanmoins, les autorités françaises sont priées de fournir les informations mentionnées ci-dessous relatives à la capacité de l'aéroport de Beauvais:

- Comment a-t-elle été déterminée ? Merci de préciser sur quelle base la capacité est mesurée (nombre de passagers, mouvements d'avion ou autres). Quelles sont les principales limitations de la capacité de l'aéroport (par exemple liées aux conditions d'exploitation, au dimensionnement de l'aire de trafic, à la protection de l'environnement, établies dans une licence pour opérer l'aéroport, etc.) ?
- Détaillez comment la capacité annuelle de l'aéroport a évolué pendant la période examinée et quels étaient les facteurs qui ont joué un rôle dans le changement éventuel de la capacité de l'aéroport.
- En particulier, veuillez expliquer quelles contraintes les plans d'exposition au bruit successifs ont entraîné pour l'aéroport, et les raisons du dépassement à partir de 2011 du plafond de long terme retenu dans le plan de 2006 en termes de mouvements commerciaux.
- Merci d'inclure les prévisions de développement de la capacité de l'aéroport et les investissements liés.

323. La Commission invite la France à préciser les obligations de service public dont étaient chargés les exploitants successifs de l'aéroport, et à justifier le calcul des compensations éventuellement perçues sur cette base sur la période 2008-2023.

324. Plus particulièrement, pour la période débutant au 1^{er} juin 2008, la Commission invite les autorités françaises à fournir le rapport du Président du SMABT sur le choix du concessionnaire et l'économie générale de la CDSP mentionné dans la délibération du SMABT du 25 février 2008, ainsi que la délibération du SMABT du 24 janvier 2008 concernant le plan de développement touristique de l'aéroport de Beauvais.

325. Les autorités françaises sont priées de bien vouloir fournir les flux de trésorerie prévisionnels étayant l'estimation du taux de rendement interne de la CDSP. Elles sont également invitées à expliquer si des frais de siège versés à Veolia Transport et/ou à la CCI de l'Oise sont prévus dans l'équilibre économique de la CDSP, et si oui à expliciter leur prise en compte dans la détermination du taux de rendement en cause.

326. Par ailleurs, la Commission invite les autorités françaises à lui expliquer les raisons ayant conduit au dépassement apparent du plafond de mouvements commerciaux à long terme prévu au plan d'exposition au bruit de l'aéroport dès 2011, et les conséquences de ce dépassement sur l'équilibre économique de la CDSP, fondé sur ce plafond.

327. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que chacune des activités et missions dont les coûts sont couverts par les subventions de l'Etat pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme des activités économiques. La Commission invite donc les autorités françaises à justifier pourquoi chacune des activités contenues dans le champ du compte d'exploitation séparé "gestion de la taxe d'aéroport" contribue de manière indissociable à l'exécution de missions régaliennes. La France est également invitée à préciser, au cas où elles existent, des divergences entre les aéroports en France en ce qui concerne les coûts susceptibles d'être couverts par des autorités publiques.
328. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour était attendu des subventions destinées à financer l'infrastructure aéroportuaire tout au long de la période considérée (2000-2012). Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi *ex ante* qui démontrerait la rentabilité financière des investissements et transferts consentis.
329. La Commission invite les autorités françaises à lui communiquer tout support contractuel qui délivrerait les informations relatives au cadre contractuel appliqué à Ryanair sur toute la période considérée, et notamment à compter de 2008. La Commission souligne que le contrat du 12 février 2002 produit par la France comporte des informations illisibles et demande à ce qu'un document parfaitement lisible soit fourni par les autorités françaises.
330. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer une évaluation des décisions relatives à l'établissement du cadre contractuel avec les compagnies aériennes présentes sur l'aéroport. En particulier, la France est priée de fournir les derniers budgets ou comptes prévisionnels de la CCI-aéroport réalisés avant l'établissement du cadre tarifaire appliqué à chaque compagnie pour la période 1998-2008.
331. Les autorités françaises sont invitées à fournir le récapitulatif des recettes extra aéronautiques de l'aéroport avant 2005. Elles sont notamment priées de fournir le détail des redevances d'atterrissage, passager, et, à compter de 2009 PMR, payées par la compagnie Ryanair, ainsi que le montant des commissions versées au titre des services de réservation.
332. Les autorités françaises sont priées de préciser leur estimation des coûts et revenus variables pour l'aéroport liés à l'activité de chaque compagnie aérienne opérant sur l'aéroport (en prenant en compte le niveau de services demandé), ainsi qu'une estimation des coûts opérationnels liés à l'activité de chacune de ses compagnies (en prenant en compte le niveau de services demandé et en proportion des coûts opérationnels totaux).
333. Les autorités françaises sont aussi priées de préciser quels étaient les coûts que les redevances aéroportuaires payées par chacune des compagnies aériennes avaient vocation à couvrir:
- Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts totaux (en proportion du niveau de l'utilisation de l'aéroport) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts opérationnels attribuables à chaque compagnie (ou le cas échéant, les coûts variables) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts marginaux liés à l'accueil de chaque compagnie ?
334. La France est priée de préciser, le cas échéant, une autre clé de répartition des coûts par utilisateur de l'aéroport. Pour chaque catégorie de coûts mentionnés ci-dessus, il sera précisé quels sont les coûts à considérer selon les règles comptables en vigueur (i.e. coûts liés à l'entretien, à l'achat de matériel et de fourniture etc.).
335. La France et les parties tierces sont invitées à préciser au sein de quel marché (géographique et de produit) elles considèrent que les relations contractuelles entre l'aéroport de Beauvais et ses utilisateurs se sont inscrites.
336. La Commission invite enfin les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de Beauvais) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les aides éventuelles faisant l'objet de la procédure d'examen confortent la position concurrentielle de l'aéroport de Beauvais.
- Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des aides et des mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La France transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.
- Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la France veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'Etat ⁽¹⁾.

(¹) JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un

résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication. Les intéressés seront priés de fournir également une version non confidentielle de leurs observations.

ANNEXE 1 – TABLEAU DE SYNTHÈSE

	1			2										3			4	5		6	
Année	Capacité totale anuëlle maximale			Capacité utilisée										Capacité non utilisée			Coûts totaux transport commercial de passagers (y compris prérogatives de puissance publique)	Coûts liés aux prérogatives de puissance publique transport commercial de passagers		Coûts d'exploitation - transport commercial de passagers	
	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable	Transport commercial de passagers						Fret - si applicable		Aviation générale	Autre (militaire, etc.)	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable		Coûts d'exploit- ation	Coût du capital	y compris préro- gatives de puis- sance publique	hors préro- gatives de puis- sance publique
				Compagnie A		Compagnie B		Compagnie C		Toutes compagnies		Tous voils	Tous voils								
				en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse (tonnes)	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements								
1999																					
2000																					
2001																					
2002																					
2003																					
2004																					
2005																					
2006																					
2007																					
2008																					
2009																					
2010																					
2011																					

	7			8		9			10		11			12			13	14	15			16	17
Année	Coûts d'exploitation attribuables à une compagnie aérienne spécifique			Coût du capital transport commercial de passagers		Coût du capital transport commercial de passagers			Coût du capital lié à des investissements décidés avant 2000		Revenus aéronautiques par compagnie aérienne			Revenus extra-aéronautiques par compagnie aérienne			Autres revenus transport commercial de passagers (hors subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)	Revenus totaux (11 + 12 + 13)	Subventions publiques (transport commercial de passagers)			EBITDA (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)	Résultat net (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)
	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C			Couvrant des coûts d'exploitation	Couvrant le coût du capital	Compensations SIEG/OSP		
1999																							
2000																							
2001																							
2002																							
2003																							
2004																							
2005																							
2006																							
2007																							
2008																							
2009																							
2010																							
2011																							

ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE

1. Veuillez remplir le tableau joint (Annexe 1) sur la base des indications suivantes:

— **Colonne 1:**

Indiquez la capacité totale maximale de l'aéroport pris dans sa globalité exprimée en nombre de passagers et en nombre de mouvements aériens, ainsi qu'en masse de fret (en tonnes) par an.

Précisez dans vos commentaires quelles infrastructures aéroportuaires sont utilisées à la fois pour le fret et pour le transport de passagers (par exemple les pistes) et indiquez quelle partie des infrastructures est utilisée pour déterminer sa capacité annuelle maximale (c'est-à-dire les principaux goulots d'étranglement).

— **Colonne 2:**

Indiquez le taux d'utilisation de la capacité de l'aéroport. Pour les vols commerciaux de passagers (soit le trafic régulier ainsi que les vols charters, à l'exclusion de l'aviation générale), veuillez indiquer, pour chacune des compagnies opérant depuis l'aéroport, le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de passagers ainsi que le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de mouvements.

Pour les vols commerciaux de transport de fret, nous vous demandons de fournir les données agrégées montrant les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées à la masse totale du fret aérien, et les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées aux mouvements. Les vols commerciaux de transport de fret font ici référence aux vols qui concernent uniquement le fret, à l'exclusion des vols qui incluraient des passagers, et à l'exclusion du fret transporté dans la soute d'appareils de transport de passagers. Le fret transporté en soute ne doit pas être pris en compte pour le calcul des mouvements, puisqu'il est transporté en même temps que les passagers et est déjà comptabilisé à ce titre.

Pour l'aviation générale et les autres usages de la capacité de l'aéroport, veuillez agréger la capacité utilisée exprimée en nombre de mouvements. Le fret transporté en soute dans les appareils de transport de passagers doit être comptabilisé au titre des mouvements aériens réalisés par les appareils de transport de passagers.

— **Colonne 3**

Veuillez préciser quelle a été la capacité non utilisée de l'aéroport pour une année donnée, c'est-à-dire, en pratique, la différence entre les colonnes 1 et 2.

— **Colonne 4**

Veuillez préciser les coûts totaux annuels de l'aéroport (y compris les coûts liés aux prérogatives de puissance publique) associés au trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus.

— **Colonne 5**

Veuillez indiquer les coûts associés aux missions de contrôle du trafic aérien, aux douanes ou à la police. Si vous estimez que d'autres types de coûts relèvent de prérogatives de puissance publique, veuillez les indiquer séparément. Par ailleurs, les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

— **Colonnes 6 et 7**

Veuillez indiquer les coûts d'exploitation de l'aéroport pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, en incluant puis en excluant les coûts associés aux prérogatives de puissance publique. Les coûts associés aux prérogatives de puissance publique doivent être ceux mentionnés dans la colonne 5. Les coûts d'exploitation doivent couvrir les dépenses de personnel, les services sous-traités, les matériaux, équipements et fournitures, les coûts de communication, d'énergie et de traitement des déchets, les frais d'assurance, de traitement des litiges et contentieux, les loyers, les versements pour crédit-bail et les redevances de concession, les frais généraux et administratifs, le coût du financement du besoin en fonds de roulement et les autres dépenses d'exploitation. Les coûts d'exploitation associés à chacune des compagnies aériennes doivent être distingués dans la colonne 7. Les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers, etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

— **Colonnes 8 et 9**

Le "coût du capital" pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, doit couvrir les coûts associés au financement des investissements, c'est-à-dire les dotations aux amortissements et les frais financiers associés au financement des investissements (intérêts totaux sans compter le financement du besoin en fonds de roulement). Le coût lié à des investissements dédiés à une compagnie aérienne (par exemple l'amortissement d'un hangar dédié à une compagnie en particulier) doit être reporté dans la colonne 9. Veuillez expliquer, le cas échéant, pour quelle raison une part du coût du capital doit être prise en compte pour le calcul de l'EBITDA.

— **Colonnes 11 à 14**

Les recettes aéronautiques et les recettes non tirées de l'activité aérienne doivent être précisées pour chaque compagnie aérienne. Lorsque les recettes ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes directement, veuillez expliciter la clef de répartition que vous utilisez pour attribuer ces recettes à chaque compagnie. Veuillez également préciser le montant et la nature des autres recettes qui ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes particulièrement. Lorsque des recettes ne peuvent pas être attribuées à des activités aériennes commerciales, veuillez indiquer le montant de ces recettes et expliquer les raisons de ce constat.

— **Colonne 15**

Veuillez indiquer si l'aéroport s'est vu attribuer une subvention publique pour couvrir les coûts d'exploitation et/ou le coût du capital. Veuillez fournir une description détaillée de la nature du soutien public accordé. Précisez si cette subvention publique était destinée à financer le trafic commercial de passagers, ou le transport de fret.

Indiquez si l'aéroport s'est vu imposer des Obligations de Service Public (OSP) et s'il reçoit une rémunération publique pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). Le cas échéant, expliquer en détails la nature respectivement des OSP et du SIEG.

— **Colonnes 16 et 17**

Veuillez indiquer les chiffres correspondants à l'EBITDA de l'aéroport (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation) ainsi qu'à son résultat net. De plus, nous vous prions de bien vouloir fournir les calculs ayant servi à la détermination de l'EBITDA et du résultat net annuels. Veuillez démontrer dans vos calculs dans quelle mesure l'EBITDA dépend des coûts ou des recettes directement liés à l'utilisation de l'infrastructure.

2. Veuillez fournir une copie de vos tableaux de flux de trésorerie pour les années sous examen."
-

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2012 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 310 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	840 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	100 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsávat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS