

**KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2016/287****af 15. oktober 2014****om statsstøtte SA.26500 (2012/C) (ex 2011/NN, ex CP 227/2008) som Tyskland har ydet til Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH og Ryanair Ltd.***(meddelt under nummer C(2014) 7369)***(Kun den tyske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med de nævnte bestemmelser <sup>(1)</sup>, under henvisning til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

**1. SAGSFORLØB**

- (1) Den 27. august 2008 modtog Kommissionen en klage fra BDF — Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (sammenslutningen af tyske luftfartsselskaber (i det følgende benævnt »BDF«)), som hævdede, at der var ydet ulovlig støtte til Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH (i det følgende benævnt »Altenburg-Nobitz lufthavn«) og Ryanair Ltd. (i det følgende benævnt »Ryanair«). Klagen blev registreret under støttenummer CP 227/2008.
- (2) Den 9. august 2010 videresendte Kommissionen klagen til Tyskland og anmodede om oplysninger. De tyske myndigheder fremsendte de ønskede oplysninger ved brev af 30. september 2010.
- (3) Den 8. april 2011 anmodede Kommissionen Air Berlin og Ryanair om yderligere oplysninger. Air Berlin fremsendte de ønskede oplysninger den 10. maj 2011. Ryanair fremsendte de ønskede oplysninger den 20. juni 2011. De tyske myndigheder fik ved brev af 11. august 2011 tilsendt en oversættelse af disse bemærkninger og bilag. Den 28. september 2011 meddelte de tyske myndigheder Kommissionen, at de ikke påtænkte at fremsætte bemærkninger på daværende tidspunkt.
- (4) Ved brev af 26. januar 2012 meddelte Kommissionen Tyskland, at den havde besluttet at indlede en procedure i henhold til artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedrørende investerings- og driftsstøtte til fordel for Altenburg-Nobitz lufthavn, nedsatte lufthavnsafgifter til luftfartsselskaber og aftaler om markedsføringstjenester med Ryanair <sup>(2)</sup> (i det følgende benævnt »indledningsbeslutningen«).
- (5) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(3)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til henholdsvis den påståede støtte og foranstaltningen.
- (6) Den 21. februar 2012 anmodede Kommissionen Tyskland om yderligere oplysninger. Tyskland fremsendte sine bemærkninger til indledningsbeslutningen samt svarede på Kommissionens anmodning om oplysninger den 24. februar 2012, den 30. marts 2012 og den 2. april 2012.

<sup>(1)</sup> EUT C 149 af 25.5.2012, s. 5.

<sup>(2)</sup> Med virkning fra den 1. december 2009 er artikel 87 og 88 i EF-traktaten blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Indholdet i disse to sæt bestemmelser er identisk. For så vidt angår denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i traktaten forstås som henvisninger til artikel 87 og 88 i EF-traktaten, når det er relevant. I traktaten blev der også foretaget visse terminologiske ændringer, bl.a. blev »Fællesskabet« erstattet af »Unionen«, og »fællesmarkedet« af »det indre marked«. Terminologien i TEUF vil blive benyttet i hele denne afgørelse.

<sup>(3)</sup> Se fodnote 1.

- (7) Den 13. april 2012 modtog Kommissionen bemærkninger fra to interesserede parter, nemlig Ryanair og Airport Marketing Services (\*) (i det følgende benævnt »AMS«).
- (8) Da der manglede nogle svar på anmodningen om oplysninger af 21. februar 2012, anmodede Kommissionen den 20. april 2012 Tyskland om yderligere oplysninger. Tyskland svarede på anmodningen den 11. maj 2012.
- (9) Den 25. juni 2012 modtog Kommissionen yderligere bemærkninger fra interesserede parter (Ryanair, Ryanairs datterselskab AMS og et konsulentfirma, som handler på vegne af Ryanair). Kommissionen videresendte disse bemærkninger til Tyskland i brev af 22. august 2012. Tyskland anmodede om en oversættelse af dokumenterne og fremsatte derefter sine bemærkninger den 4. december 2012.
- (10) Kommissionen anmodede Tyskland om supplerende oplysninger ved brev af 29. november 2012. Tyskland svarede den 17. januar 2013.
- (11) Den 10. april 2013 fremsendte Ryanair yderligere bemærkninger (†), som blev videresendt til de tyske myndigheder den 3. maj 2013.
- (12) Den 14. november 2013 anmodede Kommissionen Tyskland om yderligere oplysninger. Tysklands svar fulgte den 14. januar 2014. Da svarene fra de tyske myndigheder var ufuldstændige, fremsendte Kommissionen en rykker den 19. marts 2014. Tysklands svar fulgte den 22. april 2014.
- (13) Den 20. december 2013 fremsendte Ryanair yderligere bemærkninger, som blev videresendt til de tyske myndigheder den 8. januar 2014. Den 27. januar 2014 svarede de tyske myndigheder på Ryanairs bemærkninger fra Ryanair.
- (14) Den 17. januar 2014 og den 31. januar 2014 fremsendte Ryanair yderligere bemærkninger, som blev videresendt til de tyske myndigheder den 7. marts 2014. Den 7. april 2014 meddelte de tyske myndigheder, at de ikke havde fremsat yderligere bemærkninger til Ryanairs bemærkninger.
- (15) Ved brev af 25. februar 2014 informerede Kommissionen Tyskland om vedtagelsen den 20. februar 2014 af luftfartsretningslinjerne fra 2014 (‡) samt om den kendsgerning, at disse retningslinjer fra tidspunktet for deres offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* skal finde anvendelse på den foreliggende sag. Desuden indrømmede den Tyskland muligheden for inden for 20 dage efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* at fremsætte bemærkninger til retningslinjerne og anvendelsen heraf.
- (16) Ved brev af 24. februar 2014 informerede Kommissionen desuden tredjemænd om vedtagelsen den 20. februar 2014 af luftfartsretningslinjerne fra 2014 samt om den kendsgerning, at disse retningslinjer fra tidspunktet for deres offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* skulle finde anvendelse på den foreliggende sag. Desuden indrømmede den de pågældende tredjemænd muligheden for inden for 20 dage efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* at fremsætte bemærkninger til retningslinjerne og anvendelsen heraf.
- (17) Luftfartsretningslinjerne fra 2014 blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 4. april 2014. De erstattede luftfartsretningslinjerne fra 1994 (§) samt luftfartsretningslinjerne fra 2005 (¶).
- (18) Den 15. april 2014 blev der offentliggjort en meddelelse i *Den Europæiske Unions Tidende*, hvor medlemsstaterne og de involverede parter blev opfordret til at fremsætte bemærkninger om anvendelsen af luftfartsretningslinjerne fra 2014 på denne sag inden for en frist på en måned fra datoen for offentliggørelsen af de omtalte luftfartsretningslinjer fra 2014 (‡).
- (19) Den 29. april 2014 fremsendte Kommissionen en anmodning om oplysninger til Tyskland, som besvarede denne den 7. maj 2014.

(\*) AMS er et datterselskab, der kontrolleres 100 % af Ryanair. Dets hovedaktivitet er salg af reklameplads på Ryanairs websted.

(†) Ryanair fremsendte fælles bemærkninger vedrørende flere luftfartssager, herunder også den her berørte sag.

(‡) Meddelelse fra Kommissionen — Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3).

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

(¶) EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (EFT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

(§) EUT C 113 af 15.4.2014, s. 30.

- (20) Den 6. maj 2014 fremsendte Deutsche Lufthansa AG sine bemærkninger til sagen i forbindelse med vedtagelsen af de nye retningslinjer. Den ikke-fortrolige version af disse bemærkninger blev videresendt til de tyske myndigheder ved brev af 8. maj 2014. De tyske myndigheder fremsendte sine bemærkninger til dette brev den 15. maj 2014.
- (21) Den 7. maj 2014 fremsendte klager sine bemærkninger til den her berørte sag i forbindelse med vedtagelsen af de nye retningslinjer. De tyske myndigheder fik den 21. maj 2014 tilsendt en ikke-fortrolig version. Tysklands svar fulgte den 28. maj 2014.
- (22) Den 10. september 2014 anmodede Kommissionen Tyskland og Ryanair om yderligere oplysninger. Tyskland og Ryanair svarede den 16. september 2014.
- (23) Den 12. september 2014 fremsendte Ryanair og et i dennes navn handlende konsulentfirma bemærkninger til denne sag. De tyske myndigheder fik den 19. september 2014 tilsendt en ikke-fortrolig version af disse bemærkninger. Tyskland fremsatte bemærkninger til dette dokument den 6. oktober 2014.

## 2. BAGGRUND FOR UNDERSØGELSESPROCEDUREN

### 2.1. DEN FØRSTE OMSTILLING AF LUFTHAVNEN TIL LAVPRISFLYVNINGER

- (24) Siden 1992 er den statslige virksomhed Altenburg-Nobitz lufthavn <sup>(10)</sup> ejer og operatør af lufthavnen Leipzig-Altenburg (som tidligere hed Flughafen-Altenburg-Nobitz, i det følgende benævnt »AOC«) i den sydlige del af delstaten Thüringen i Tyskland. I forbindelse med AOC er der tale om en tidligere russisk militærlufthavn, der blev opgivet i begyndelsen af 1990'erne. Efterfølgende fik Altenburg-Nobitz lufthavn ansvaret for anlæg og drift af lufthavnen AOC. Ifølge stiftelsesoverenskomsten forfølger selskabet målet om at forbedre den økonomisk relevante infrastruktur for at styrke det økonomiske aktivitetsniveau i Ostthüringen og Westsachsen.
- (25) De lufthavne, der ligger tættest på AOC, er:
- Leipzig-Halle lufthavn, der ligger henholdsvis ca. 85 km eller 1 time og 10 min.'s bilkørsel fra AOC
  - Dresden lufthavn, der ligger henholdsvis ca. 113 km eller 1 time og 16 min.'s bilkørsel fra AOC
  - Erfurt lufthavn, der ligger henholdsvis ca. 140 km eller 1 time og 37 min.'s bilkørsel fra AOC
  - Hof-Plauen lufthavn, der ligger henholdsvis ca. 122 km eller 1 time og 37 min.'s bilkørsel fra AOC.
- (26) Siden idrifttagningen som civil lufthavn blev der håndteret mindre end 150 000 passagerer om året i AOC. Tabel 1 viser en oversigt over passagertallene i AOC siden 2000.

Tabel 1 <sup>(1)</sup>

#### Passagertal i AOC fra 2000 til 2013 <sup>(2)</sup>

År	Samlet antal passagerer <sup>(3)</sup>	Passagerer på ruteflyvninger <sup>(4)</sup>
2000	27 876	—
2001	27 345	—
2002	26 811	—
2003	71 006	51 289

<sup>(10)</sup> Altenburg-Nobitz lufthavn har i øjeblikket følgende selskabsdeltagere: Landkreis Altenburger Land (60 %), Gemeinde Nobitz (5 %), THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %). Alle selskabsdeltagere er enten offentlige myndigheder eller er 100 % ejet af det offentlige. Selskabet besidder selv 32 % af sine aktier. Kilde: 2012-årsberetning for Altenburg-Nobitz lufthavn. Dette er den sidste beretning, som Tyskland stillede til rådighed for Kommissionen.

År	Samlet antal passagerer <sup>(3)</sup>	Passagerer på ruteflyvninger <sup>(4)</sup>
2004	93 946	76 742
2005	118 442	101 846
2006	105 213	90 551
2007	147 100	124 411
2008	138 400	126 972
2009	140 800	133 411
2010	119 000	112 985
2011	15 000	9 328
2012	5 400	—
2013	5 000	—

<sup>(1)</sup> Kilde: Årsberetninger for Altenburg-Nobitz lufthavn og Tysklands oplysninger.

<sup>(2)</sup> Kilde: Årsberetninger for Altenburg-Nobitz lufthavn.

<sup>(3)</sup> Ifølge Tyskland fandt der ingen Ryanair-flyvninger sted mellem den 17.12.2004 og 11.1.2005. I 2006 blev hele flytrafikken indstillet i to uger på grund af anlægsarbejde.

<sup>(4)</sup> Kommissionen mener, at passagererne i rutetrafikken i perioden 2003-2011 skal tilregnes Ryanair-flyvninger.

- (27) Eurowings tilbød ni ruter i 2000. Air Berlin havde i 2001 62 ruter, i 2002 57 ruter og indstillede derefter driften i AOC.
- (28) Den 3. marts 2003 indgik AOC-operatøren, Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair en tiårig aftale om lufthavns-tjenester.
- (29) I højdepunktsårene (2008-2010) tilbød Ryanair op til fire mållufthavne fra AOC. Ryanair tilbød indledningsvis daglige flyvninger til London og fra 2007 også flyvninger til Barcelona/Girona. I 2009 befløj selskabet også Edinburgh og startede i 2010 en forbindelse til Alicante. Fra den 1. maj 2003 var Ryanair det eneste selskab, som tilbød ruteflyforbindelse til og fra AOC.
- (30) Den 31. marts 2011 indstillede Ryanair sin flyvning på AOC. Sidenhen var der heller ikke nogen andre flyselskaber, som havde planmæssige flyvninger fra AOC, hvilket også bekræftes på AOC's websted.

## 2.2. DEN ANDEN OMSTILLING AF LUFTHAVNEN TIL ALMEN LUFTEART

- (31) I overensstemmelse med anbefalingerne fra konsulentfirmaet KE-Consult GbR <sup>(1)</sup> fra 2010 (i det følgende benævnt »KE-Consult-undersøgelsen«) begyndte lufthavnen at udvide den almene luftfartsvirksomhed, i hvilken forbindelse den fokuserede på forretningsflyvning og udnyttede nærheden af den voksende økonomiske region Chemnitz-Zwickau. Lufthavnen indstillede lavprisvirksomheden og blev desuden til uddannelsessted for flyvebesætninger og sikkerhedspersonale.

<sup>(1)</sup> Undersøgelse vedrørende lufthavnen Leipzig-Altenburg og det tilgrænsende industriområde, KE-Consult, Kurte & Esser GbR, september 2010.

- (32) De vigtigste årsager til denne omstilling er <sup>(12)</sup>:
- a) Lufthavnens store afhængighed af offentlige tilskud, som navnlig stilles til rådighed af delstaten Thüringen og selskabsdeltagerne i Altenburg-Nobitz lufthavn. Det fremgår af en rapport udarbejdet af ledelsen for selskabet i 2011, at der siden 1992 er blevet investeret ca. 21 mio. EUR i lufthavnen, hvoraf delstaten Thüringen indskød 17 mio. EUR og selskabsdeltagerne i Altenburg-Nobitz lufthavn omkring 4 mio. EUR. Ikke desto mindre opstod der i de to regnskabsår 2009 og 2010 et finansieringsbehov <sup>(13)</sup> på ca. 270 000 EUR. De manglende kapitalindskud fra selskabsdeltagerne udgjorde på dette tidspunkt en trussel mod lufthavnens likviditetssituation. Det betød, at virksomhedens fremtid var truet.
  - b) Ifølge stiftelsesoverenskomsten for Altenburg-Nobitz lufthavn skulle lavprisselskabet tjene den økonomiske udvikling i regionen. Ikke desto mindre var lufthavnens forrentning af kapitalen negativ. AOC's positive skattemæssige effekt for kommunerne og de finansierende offentlige organer er mindre end de tilskud, der betales til lufthavnen <sup>(14)</sup>.
  - c) Forandringer i selskabsdeltagerstrukturen: Stadtwerke Altenburg GmbH (SWA) solgte den 31. december 2010 sin kapitalandel, som byen Altenburg havde en forkøbsret til.
  - d) I 2009 fandt der et regeringsskifte sted i delstaten Thüringen, og den nye regering viste sig at være mere tilbageholdende med hensyn til at stille yderligere tilskud til rådighed for lufthavnen. Den nye regering afviste navnlig beslutninger truffet af den tidligere regering om tildeling af markedsføringstilskud til lufthavnen for perioden 2009-2012. Da de offentlige selskabsdeltagere afviste at betale yderligere markedsføringstilskud til Ryanair, blev der i vintersæsonen 2010/2011 kun befløjet en rute fra og til London med finansiel støtte fra regionale virksomheder. Efterfølgende afviste selskabsdeltagerne og direktionen i Altenburg-Nobitz lufthavn at indskyde det beløb på 420 000 EUR, som Ryanair havde krævet som markedsføringsgebyr i forbindelse med sommerflyveplanen 2011. Derefter besluttede Ryanair at flytte sine regionale knudepunkter til Magdeburg/Cochstedt og indstille sine aktiviteter i AOC i marts 2011.
- (33) Lufthavnsledelsen overvejede flere muligheder for en omstilling af lufthavnen. Den mest brugbare løsning bestod i at tilbyde nye ruter og charterflyvninger for 2012 uden markedsføringstilskud. Med henblik herpå blev der i 2011 indledt forhandlinger om flyvninger til Barcelona med Rheinjet. Efter Ryanairs beslutning af 26. juli 2011 om at flyve fra Leipzig-Halle ændrede markedssituationen sig for AOC, og planerne om sådanne nye ruter blev skrinlagt.
- (34) Derfor besluttede man i 2011 aktiviteter med henblik på en omstilling af lufthavnen, nemlig:
- a) udvikling af transporttjenester for forretningsrejsende, som på grund af mindre sikkerhedskrav skulle være mere fortjenstgivende
  - b) etablering af virksomheder med interesse i luftfartsvirksomhed
  - c) etablering af nye virksomheder
  - d) opførelse af solcelleanlæg (i 2012 blev der opført et solcelleanlæg), udlejning af parkeringspladser og faciliteter, organisering af arrangementer.
- (35) Ifølge ledelsen skulle disse foranstaltninger som følge af betydelige omkostningsreduktioner på mellemlang sigt muliggøre virksomhedens egenfinansiering, idet der kan spares op til 520 000 EUR om året, i sidste ende vil lufthavnens finansieringsbehov således blive reduceret. Lufthavnen ville blive bevaret og bidrage til den økonomiske udvikling i regionen.

<sup>(12)</sup> Kilde: Årsberetning for Altenburg-Nobitz lufthavn, »Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH« af 9. september 2011.

<sup>(13)</sup> »Finansieringsbehov«.

<sup>(14)</sup> Dette dokumenteres i KE-Consult-undersøgelsen.

### 3. DE UNDERSØGTE FORANSTALTNINGER OG DERES KONTEKST

#### 3.1. OVERSIGT OVER DE AF ALTENBURG-NOBITZ LUFTHAVN MODTAGNE OFFENTLIGE TILSKUD

- (36) Fra 1992 til 2010 blev der investeret omkring 21 mio. EUR i Altenburg-Nobitz lufthavn, i hvilken forbindelse delstaten Thüringen indskød ca. 17 mio. EUR og virksomhedens offentlige selskabsdeltagere ca. 4 mio. EUR <sup>(15)</sup>.
- (37) I perioden 2000-2011 modtog Altenburg-Nobitz lufthavn to typer offentlige tilskud, nemlig kapitalindskud fra selskabsdeltagerne og tilskud fra andre offentlige organisationer, primært fra delstaten Thüringen <sup>(16)</sup>. Ifølge Tyskland og årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn finansierede delstaten Thüringen primært infrastrukturinvesteringer, mens selskabsdeltagerne bidrog til finansieringen af driftstab. Tabel 2 indeholder en oversigt over de af lufthavnen modtagne offentlige tilskud, der blev stillet til rådighed for følgende hovedmål:
- finansiering af investeringer, først og fremmest infrastrukturinvesteringer
  - finansiering af driften (tabsdækning)
  - finansiering af markedsføringsforanstaltninger inden for rammerne af forskellige aftaler med Ryanair
  - finansiering af offentligretlige aktiviteter.

Tabel 2 <sup>(1)</sup>

#### Oversigt over de af Altenburg-Nobitz lufthavn modtagne offentlige tilskud

(tusinde EUR)

Regnskabsår	Selskabsdeltagernes kapitalindskud	Andre offentlige tilskud <sup>(2)</sup>	I alt
2000	256	321	577
2001	256	655	911
2002	256	226	482
2003	960	561	1 521
2004	1 280	395	1 675
2005	914	690	1 604
2006	769	404	1 173
2007	1 057	780	1 837
2008	925	2 032	2 957
2009	957	1 416	2 373

<sup>(15)</sup> Kilde: Årsberetning for Altenburg-Nobitz lufthavn, »Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH« af 9. september 2011.

<sup>(16)</sup> Lufthavnsoperatørens stiftelsesoverenskomst begrænser det årlige kapitalindskud for hver selskabsdeltager til det femdobbelte af dennes kapitalandel (§ 24, stk. 3).

(tusinde EUR)

Regnskabsår	Selskabsdeltagernes kapitalindskud	Andre offentlige tilskud <sup>(?)</sup>	I alt
2010	1 147	367	1 514
2011	302	0	302
<b>I alt</b>	<b>9 079</b>	<b>7 847</b>	<b>16 926</b>

<sup>(1)</sup> Kilde: Årsberetninger for Altenburg-Nobitz lufthavn på følgende sider:

Året 2000: S. 28 og bilag 6, s. 20.

Året 2001: S. 28 og bilag 6, s. 23.

Året 2002: S. 28 og bilag 6, s. 21.

Året 2003: S. 7 og bilag 6, s. 21.

Året 2004: Bilag 3, s. 5, og bilag 6, s. 19.

Året 2005: Bilag VI, blad 13, og bilag III, blad 19.

Året 2006: Bilag VI, blad 12, og bilag III, blad 15-16.

Året 2007: Bilag VI, blad 13, og bilag III, blad 15-16.

Året 2008: Bilag VI, blad 12, og bilag III, blad 15-16.

Året 2009: Bilag VI, s. 15, og bilag III, s. 14.

Året 2010: Bilag VI, s. 15, og bilag III, s. 14.

Året 2011: Bilag VI, s. 13, og bilag III, s. 14.

<sup>(2)</sup> Disse tilskud blev overvejende stillet til rådighed af delstaten Thüringen, selv om også andre offentlige organer kunne have ydet tilskud.

### 3.2. FINANSIERING AF INFRASTRUKTURINVESTERINGER I PERIODEN 2000-2011

- (38) Tyskland bemærkede, at Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden fra 2000 til 2011 foretog infrastrukturinvesteringer på i alt 6 474 035 EUR. Disse er beskrevet nærmere i tabel 3. Til disse investeringer hører udvidelsen af start- og landingsbanen i 2003/2004 til i alt 687 882 EUR og opførelsen af en ny terminal i 2009 til 1 003 571 EUR (terminalen blev først indviet i 2010 <sup>(17)</sup>).

Tabel 3 <sup>(1)</sup>

#### Oversigt over infrastrukturinvesteringerne i AOC fra 2000 til 2011 og finansieringen heraf

(EUR)

År	Infrastrukturforanstaltning	Offentlige tilskud	Egne indtægter <sup>(?)</sup>	Samlet investeret beløb
2000	Vejrstation — anskaffelse af vært-scomputer, ekstraudstyr osv.	13 914	9 276	23 190
	Teknisk godkendelse af pejleanlæg RT 1000C	3 590	2 393	5 983
	Vandforsyning (tilslutning, ombygning) <sup>(2)</sup>	10 205	6 803	17 008
2001	Renovering af start- og landingsbanen samt dele af manøvreområdet	72 652	8 072	80 724
	Anskaffelse af en air starter	34 495	42 949	77 443

<sup>(17)</sup> <http://nachrichten.lvz-online.de/>: »Aus für Linienflüge ab Altenburg — Ryanair zieht sich komplett zurück«.

(EUR)				
År	Infrastrukturforanstaltning	Offentlige tilskud	Egne indtægter <sup>(2)</sup>	Samlet investeret beløb
2002	Hegn, flyvepladsområde (færdiggørelse)	26 144	17 429	43 573
	Planlægningsomkostninger — Planlagt ændring af baneende 22 og tærskel 22	46 183	5 131	51 314
2003	Ændring af baneende 22, renoveringsforanstaltninger på start- og landingsbanen (1. udbetaling 2003, 2. udbetaling 2004)	314 550	187 882	687 882
2004	Ændring af baneende 22, renoveringsforanstaltninger på start- og landingsbanen (2. udbetaling 2004)	185 450		
2006	Lufthavnsbelysning, anskaffelse af software, anskaffelse af 5 radioalarmmodtagere, montering af nødport, terminaltilbygning, køb af 27 biometriske transpondere, kabeludvidelse vejstation	28 787	12 337	41 124
	Anskaffelse af brandslukningskøretøj (1. delbeløb 2006)	193 526	82 940	276 466
2007	Anskaffelse af et brandslukningskøretøj (2. delbeløb 2007)	387 052	165 879	552 931
	Anskaffelse af en stor snerydningsmaskine (»sweeper«)	230 040	153 360	383 400
2008	Sikkerhedsovervågningsnet	11 430	4 899	16 329
	Slåmaskiner	5 514	3 676	9 190
	Køb af jord	56 144	24 062	80 206
	Renovering af start- og landingsbane — sikkerhedsudvidelse	1 816 538	778 516	2 595 054 <sup>(3)</sup>
2009	Terminalombygning/terminalnybygning	702 500	50 672	753 172 <sup>(4)</sup>
	Markeringsarbejder på forpladsen	4 429	1 898	6 327
	Reparation af start- og landingsbane foran tærskel 04	336 853	0	336 853
2010	Terminalombygning/terminalnybygning	0	250 399	250 399 <sup>(4)</sup>
	Markeringsarbejder på forpladsen	0	0	0
	Reparation af start- og landingsbane foran tærskel 04	0	144 366	144 366



(EUR)				
År	Infrastrukturforanstaltning	Offentlige tilskud	Egne indtægter <sup>(2)</sup>	Samlet investeret beløb
2012	Griptester (flysikkerhed)	28 770	12 330	41 100
<b>I ALT</b>		<b>4 508 766</b>	<b>1 965 269</b>	<b>6 474 034</b>

<sup>(1)</sup> Kilde: Tyskland

<sup>(2)</sup> Altenburg-Nobitz lufthavns egne indtægter.

<sup>(3)</sup> Dette beløb er i øjeblikket genstand for en undersøgelse og anfægtes ved den kompetente nationale forvaltningsdomstol; der tages følgelig forbehold for ændringer heraf.

<sup>(4)</sup> Beløb med forbehold for ændringer — se fodnote 3.

- (39) Som det er beskrevet detaljeret i afsnit 3.4.2, var udvidelsen af start- og landingsbanen og tilrådighedsstillingen af arealer til biludlejningsfirmaer en del af AOC's forpligtelser inden for rammerne af aftalen med Ryanair om lufthavnstjenester. Det fremgår af årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn for de relevante år, at start- og landingsbanen blev udvidet <sup>(18)</sup>.
- (40) Direktionen i Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH drøftede på sit møde den 23. juni 2000 i forbindelse med lufthavnens udvikling en ikke-emneopdelte tiårig investeringsplan til et samlet beløb på ca. 20 mio. EUR.

### 3.3. FINANSIERING AF DRIFTSTAB I ALTENBURG-NOBITZ LUFTHAVN I PERIODEN 2000-2011

- (41) Som det fremgår af tabel 4, havde Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011 driftsunderskud i forbindelse med driften af AOC.

Tabel 4 <sup>(1)</sup>

#### Oversigt over de årlige tab i Altenburg-Nobitz lufthavn og finansieringen heraf

(tusinde EUR)					
Regnskabsår	Driftsresultat uden offentlige tilskud og omkostninger til offentlige opgaver <sup>(2)</sup>	Investeringer <sup>(3)</sup>	Afskrivninger	Finansielt nettore-sultat <sup>(4)</sup>	Nettoresultat
2000	- 244	204	1 509	- 19	+ 34
2001	- 591	77	1 469	- 24	- 31
2002	- 214	61	1 393	0	+ 51
2003	- 1 161	509	620	+ 2	- 64
2004	- 1 192	428	612	- 1	0
2005	- 671	92	445	- 12	- 272
2006	- 496	2 613	531	- 26	- 253

<sup>(18)</sup> Navnlig bemærkes det i årsberetningen for 2004, at start- og landingsdistancerne på manøvreområdet blev forlænget og muliggør drift af luftfartøj B 737-800. I henhold til aftalen mellem AOC og Ryanair befløj Ryanair AOC med B 737-300-maskiner eller andre B 737-varianter.

(tusinde EUR)

Regnskabsår	Driftsresultat uden offentlige tilskud og omkostninger til offentlige opgaver <sup>(2)</sup>	Investeringer <sup>(3)</sup>	Afskrivninger	Finansielt nettoresultat <sup>(4)</sup>	Nettoresultat
2007	- 719	1 071	533	- 1	- 301
2008	- 511	664	645	- 2	- 460
2009	- 906	2 354	821	+ 7	- 562
2010	- 1 150	1 296	965	- 2	- 567
2011	- 424	8	907	- 13	- 437

<sup>(1)</sup> Kilde: Tyskland og årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn.

<sup>(2)</sup> Ifølge oplysningerne i årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn beregnes driftsresultatet som indtægterne fra de driftsmæssige aktiviteter — efter fradrag af summen af de i tabel 2 anførte offentlige tilskud samt direkte driftsomkostninger (personale + materialer + øvrige omkostninger).

<sup>(3)</sup> De i tabel 4 anførte investeringsbeløb stammer fra årsregnskaberne for Altenburg-Nobitz lufthavn og afviger fra de investeringsbeløb, der blev fremsendt af de tyske myndigheder (se tabel 3).

<sup>(4)</sup> Det finansielle nettoresultat er et resultat af forskellen mellem de finansielle indtægter og de finansielle omkostninger. Ifølge Tyskland havde Altenburg-Nobitz lufthavn ingen banklån i den pågældende periode; de finansielle omkostninger skyldtes hovedsagelig renter, der blev betalt på tidligere modtagne, men endnu ikke anvendte tilskud.

- (42) Tyskland fremsendte oplysningerne i tabel 5 om de årlige kapitalindskud fra selskabsdeltagerne til dækning af driftstabene i Altenburg-Nobitz lufthavn <sup>(19)</sup>. Disse kapitalindskud beløber sig til i alt 8,9 mio. EUR.

Tabel 5

**Selskabsdeltagernes kapitalindskud til driftsformål**

(EUR)

2000	200 000-300 000 [...] [...]*
2001	200 000-300 000 [...] [...]*
2002	200 000-300 000 [...] [...]*
2003	300 000-400 000 [...] [...]*
2004	475 000-575 000 [...] [...]*
2005	700 000-800 000 [...] [...]*
2006	925 000-1 025 000 [...] [...]*
2007	1 250 000-1 350 000 [...] [...]*

<sup>(19)</sup> De af Tyskland fremsendte oplysninger (se tabel 5) afviger fra de oplysninger, som Altenburg-Nobitz lufthavn har fremsendt.

(EUR)

2008	1 125 000-1 225 000 [...] [...]*
2009	1 125 000-1 225 000 [...] [...]*
2010	1 325 000-1 425 000 [...] [...]*
2011	425 000-525 000 [...] [...]*
<b>I alt</b>	<b>8 897 000</b>

[...]\* Fortrolige oplysninger underlagt tavshedspligt.

- (43) Siden starten af den her berørte periode fremgår det af årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn, at lufthavnens finansielle situation er stærkt afhængig af selskabsdeltagernes kapitalindskud. I 2002-årsberetningen bemærkes det, at virksomhedens eksistens er truet uden selskabsdeltagernes kapitaltilførsel, og at der var behov for yderligere kapitalindskud. Også i flere andre årsberetninger (for 2003 og 2004) blev der givet udtryk for, at virksomheden kun kan overleve i kraft af selskabsdeltagernes kapitalindskud <sup>(20)</sup>. Årsudsigten i årsberetningen for 2003 forudser allerede, at det bliver nødvendigt med kapitalindskud fra selskabsdeltagerne i den næste finansieringsperiode. Ifølge årsberetningen for 2006 kunne en truende konkurs i 2006 kun forhindres ved hjælp af kapitalindskud fra selskabsdeltagerne.
- (44) Tyskland bemærker, at omkostningerne til offentlige opgaver vedrørte personaleomkostninger til styring af lufttrafikken, hegnskontrol, administration, check-in, uddannelse og piloter og blev finansieret med både egne midler af lufthavnen og af delstaten Thüringen. Dette fremgår af tabel 6 og 7.

Tabel 6

**Finansiering af udgifterne til offentlige opgaver i forbindelse med Altenburg-Nobitz lufthavn <sup>(1)</sup>**

(EUR)

År	Omkostninger til offentlige opgaver i alt	Egenkapital	Finansiering ved delstaten Thüringen
2000	276 420	106 031	170 389
2001	278 773	127 043	151 730
2002	292 270	134 801	157 469
2003	412 325	247 279	165 046
2004	461 067	293 713	167 354
2005	685 406	529 734	155 672
2006	683 415	527 017	156 398

<sup>(20)</sup> Altenburg-Nobitz lufthavn, årsregnskab pr. 31. december 2002, årsberetning 2002, s. 4.

(EUR)

År	Omkostninger til offentlige opgaver i alt	Egenkapital	Finansiering ved delstaten Thüringen
2007	732 355	597 858	134 497
2008	700 772	599 954	100 818
2009	718 416	347 598	370 818
2010	657 982	313 933	344 049
2011	598 056	261 654	336 402
<b>I ALT</b>	<b>6 497 257</b>	<b>4 086 615</b>	<b>2 410 642</b>

(<sup>1</sup>) Kilde: Tyskland. Tyskland nævner, at udgifterne til offentlige opgaver overstiger de beløb, der er angivet i tabel 6, men fremsender ingen yderligere oplysninger om det nøjagtige beløb.

Tabel 7 (<sup>1</sup>)

### Opdeling af delstaten Thüringens finansiering af offentlige opgaver efter udgiftstype

(i EUR)

År	Styring af lufttrafikken	Lufthavnskontroltjenester	Finansiering ved delstaten Thüringen i alt
2000	170 389	0	170 389
2001	151 730	0	151 730
2002	157 469	0	157 469
2003	165 046	0	165 046
2004	167 354	0	167 354
2005	155 672	0	155 672
2006	156 398	0	156 398
2007	134 497	0	134 497
2008	100 818	0	100 818
2009	100 818	270 000	370 818
2010	94 049	250 000	344 049
2011	86 402	250 000	336 402
<b>I ALT</b>	<b>1 640 642</b>	<b>770 000</b>	<b>2 410 642</b>

(<sup>1</sup>) Kilde: Tyskland.

3.4. LUFTHAVNSAFGIFTER OG BETALINGER TIL RYANAIR I FORBINDELSE MED AFTALERNE OM LUFTHAVNSTJENESTER OG MARKEDSFØRING

3.4.1. AOC's lufthavnsafgiftsordning

- (45) I tabel 8 sammenfattes de vigtigste bestemmelser i de standardordninger for lufthavnsafgifter, der blev anvendt i AOC i perioden 2002-2010 <sup>(21)</sup>.

Tabel 8

**Gældende afgiftsordning i AOC mellem 2002 og 2010 <sup>(1)</sup>**

Priser ekskl. moms	Landingsafgifter for luftfartøjer med mere end 6 001 kg/pr. 1 000 kg	Passerafgifter/pr. passager
Lufthavnsafgiftsordning fra 1. januar 2002	7,78 EUR	2,67 EUR
Lufthavnsafgiftsordning fra 18. september 2006	7,45 EUR	3,00 EUR

<sup>(1)</sup> Kilde: Tyskland.

- (46) I januar 2011 blev der fastlagt en ny lufthavnsafgiftsordning med de i tabel 9 og 10 anførte væsentligste bestemmelser.

Tabel 9

**Lufthavnsafgiftsordning, som har været gældende siden 2011 for luftfartøjer <sup>(1)</sup>**

Lufthavnsafgiftsordning fra januar 2011 (Priser ekskl. moms)	Op til 30 min.'s opholdstid på landjorden	Over 30 min.'s opholdstid på landjorden
For passagerflyvninger med planlagte rotationer <sup>(2)</sup>	0 EUR	7,45 EUR
For passagerflyvninger uden planlagte rotationer (rute-flydrift) og for fragtflyvninger	7,45 EUR	

<sup>(1)</sup> Kilde: Tyskland.

<sup>(2)</sup> Det begreb, der anvendes for planlagte rotationer, er »rute-flydrift«.

Tabel 10

**Lufthavnsafgiftsordning, som har været gældende siden 2011 for flypassagerer <sup>(1)</sup>**

Lufthavnsafgiftsordning fra januar 2011. (Priser ekskl. moms)	Passagertal under 50 000	Passagertal mellem 50 000 og 100 000
Afgift pr. passager	6,00 EUR	4,20 EUR

<sup>(1)</sup> Kilde: Tyskland.

<sup>(21)</sup> Priserne i tabel 8 og 9 gælder for luftfartøjer registreret i et særligt register, der betegnes som »bonusliste«. Denne liste omfatter forskellige luftfartøjstyper efter tekniske karakteristika med hensyn til miljøforenende emissioner. Luftfartøjer med de bedste miljøpræstationer optages på listen, og nye luftfartøjer optæder automatisk her.

### 3.4.2. Ryanair-aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003

- (47) Den 3. marts 2003 indgik Altenburg-Nobitz lufthavn (i kontrakten benævnt »AOC«) og Ryanair (»Ryanair Limited«) en tiårig aftale om lufthavnstjenester. Aftalen trådte i kraft ved påbegyndelsen af de daglige ruteflyvninger til London-Stansted, der skulle starte den 1. maj 2003.
- (48) I henhold til denne aftale betaler Ryanair følgende til AOC:
- a) en afgift for leveringen af passagerflytjenester i henhold til den AOC-afgiftsordning, der gælder på dagen for tjenesteydelsen
  - b) et beløb, som svarer til passagersikkerhedsafgiften og statslige afgifter (»tysk afgift«), i en størrelsesorden af den sats, der var gældende på tidspunktet for den pågældende flyvning. Startafgiften udgør »fire euro og enoghalvtreds cent (4,08 EUR)«<sup>(22)</sup>. I aftalen fastlægges også begge parterens hensigt om at tilstræbe en sænkning af den tyske afgift, hvis lufthavnens passagerantal vokser. Ryanair skal under alle omstændigheder opkræve startafgiften som minimumsafgift.
- (49) Tyskland bemærker, at Ryanair betalte afgifterne for leveringen af tjenesterne i henhold til AOC's gældende standardafgiftsordning på daværende tidspunkt. Dette svarer til en fast landingsafgift på [...] pr. luftfartøj og en passagerafgift på [...] pr. passager (ekskl. moms)<sup>(23)</sup> (betalte afgifter i juni 2009).
- (50) I den nævnte aftale om lufthavnstjenester af 3. marts 2003 bestemmes, at AOC til gengæld indgår følgende forpligtelser:
- a) tilrådighedsstillelse af en start- og landingsbane, som opfylder bestemte, tekniske karakteristika, senest den 31. december 2003, som skal være færdiggjort og udvidet senest den 31. maj 2004
  - b) levering af terminal- og infrastruktur-tjenester ([...]) samt tjenester i forbindelse med salg, markedsføring og PR (i bilag A til aftalen om lufthavnstjenester)
  - c) levering af håndteringstjenester og dermed forbundne tjenester (tjenester, der er anført i bilag B til aftalen om lufthavnstjenester)
  - d) sikring af busforbindelser til gængse lokale billettakster mellem AOC og Leipzig hovedbanegård samt mellem AOC og Dresden hovedbanegård
  - e) drift af et bookingsystem (denne tjeneste fastlægges i annekset til bilag B i aftalen om lufthavnstjenester).
- (51) Ud over forpligtelsen for Altenburg-Nobitz lufthavn til at stille start- og landingsbane til rådighed fastsætter bilag A til aftalen flere andre tjenesteydelser, som AOC skal levere.
- a) terminal- og infrastruktur-tjenester: [...], opfyldelse af andre »relevante behov fra Ryanairs side på »ad hoc-basis« for at sikre, at Ryanair kan overholde sin planmæssige flyekspeditionstid (turn around) på 25 minutter«
  - b) tjenester i forbindelse med salg, markedsføring og PR: [...].
- (52) De af Ryanair betalte afgifter, som der henvises til i betragtning 48, omfatter flere tjenester, som er anført i bilag B til aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003 med titlen »Vom Bodenabfertigungsdienstleistungen zu erbringende Abfertigungs- und damit zusammenhängende Dienstleistungen«, f.eks.<sup>(24)</sup>: lastning og losning af flybagage (ikke fragtgods); [...] toiletbenyttelse og vandforsyning på forespørgsel; [...] levering og anvendelse af afisningsmidler efter anmodning fra Ryanair, i hvilken forbindelse afisningsvæskerne faktureres med [...] pr. liter, passagerindcheckning, ombordstigning og udstigning fra fly samt kontrol af rejsedokumenter.

<sup>(22)</sup> Kommissionen gør opmærksom på, at der er forskel på den i ord og tal udtrykte værdi.

<sup>(23)</sup> Tyskland fremlagde den regning for juni 2009, som Altenburg-Nobitz lufthavn havde fremsendt til Ryanair. Til trods for yderligere anmodninger fra Kommissionen fremsendte Tyskland ingen supplerende oplysninger om de nøjagtige afgifter, som Ryanair betalte i hele perioden fra 2003 til 2011 pr. passager og pr. luftfartøj.

<sup>(24)</sup> Dette er udelukkende en opstilling af bestemte ydelser. Bilag B indeholder den komplette oversigt over tjenesterne.

- (53) Ifølge bilag B til aftale om lufthavnstjenester af 3. marts 2003 med titlen »Buchungssystem« skal tjenesteydelsesleverandøren etablere og drive en serviceskranke for passagerer, ajourføre indcheckningspersonalets uddannelsesniveau og afholde omkostninger til computerhardware samt telefon, fax, IT- og kommunikationsmidler i lufttrafikken (SITA) samt alle omkostninger i forbindelse med vedligeholdelse af anlæg samt udskiftning af udstyr, som måtte opstå ved drift af passagerskranken. Dog [...]\*.

### 3.4.3. Aftaler om markedsføringstjenester

- (54) Altenburg-Nobitz lufthavn indgik i alt tre aftaler om markedsføringstjenester, den første med Ryanair, og de to efterfølgende med Airport Marketing Services Limited (AMS) og desuden en tillægsaftale til den sidste aftale af 25. januar 2010.

Tabel 11

#### Markedsføringsaftaler mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair/AMS

Aftale	Løbetid	Genstand	Afgifter, som AOC skal betale til Ryanair
Aftale af 7.4.2003 mellem AOC og Ryanair	15.4.2003 til 30.4.2013	engelsksproget reklame for lufthavnens internettilestedeværrelse samt salgsfremme og offentlighedsarbejde til fremme af markedsføringen af flyturisme i Altenburg-området	— En succespræmie på basis af antallet af afrejsende passagerer, som skal fratrækkes de afgifter, som Ryanair betaler for lufthavnstjenester — En succespræmie på basis af en bestemt procentsats af eventuelle afgiftsforhøjelser i lufthavnen
Aftale af 28.8.2008 mellem AOC og AMS	28.8.2008-27.8.2010	Markedsføringstjenester under anvendelse af webstedet ryanair.com som det vigtigste instrument: Punkt på 150 ord (eller flere punkter) under afsnittet »Top Five Things to Do« (»Top 5 over ting, man skal se og opleve«) på AOC's side over flydestinationer.	[...]* EUR i 2008 [...]* EUR i 2009 <sup>(1)</sup> (begge beløb er ekskl. moms)
Aftale af 25.1.2010 mellem AOC og AMS	25.1.2010 indtil udgangen af et år efter datoen for indførelsen af den første tjeneste	Pakke af markedsføringstjenester, der skal leveres i et år	[...]* EUR pr. år <sup>(1)</sup> (ekskl. moms)
Tillægsaftale af 21.9.2010 mellem AOC og AMS	21.9.2010-31.3.2011	Tillægsaftale til den oprindelige aftale af 25.1.2010	[...]* EUR for vintersæsonen 2010

<sup>(1)</sup> Aftalen vedrører AMS' aktuelle prislister.

#### 3.4.3.1. Markedsføringsaftalen af 7. april 2003

- (55) I henhold til den første markedsføringsaftale mellem Altenburg-Nobitz lufthavn (i aftalen benævnt »AOC«) og Ryanair af 7. april 2003, som trådte i kraft den 15. april 2003 for en tiårig periode, skal Ryanair udføre markedsføringsarbejde til fremme af Altenburg-området. I henhold til aftalen har Ryanair med undtagelse af AOC-webstedet det sidste ord i forbindelse med alle beslutninger om støtte- og reklameforanstaltninger.

(56) Som betaling for de opgaver, som Ryanair har overtaget, skal Altenburg-Nobitz lufthavn betale følgende:

- a) en »succespræmie« pr. afrejsende passager, hvilket resulterer i en nettoafgift for lufthavnstjenesterne for så vidt angår landing, lokal styring af lufttrafikken, belysning, parkeringsplads (uden natparkering), forplads- og passagerhåndtering, infrastruktur og lufthavns-/passagerafgift. AOC beregner nettoafgiften pr. passager på grundlag af lastfordelingsplaner for passagerer (load sheets) og forelægger Ryanair beregningen ved udgangen af hver uge. Ryanair beregner succespræmien og forelægger AOC beregningen inden for en frist på 30 dage efter månedens udgang. Beregningen er baseret på tjenesterne i den foregående kalendermåned. Ryanair kan fratække sin succespræmie i AOC's månedsregninger for landingsafgifter.

Tabel 12

**Nettoafgift pr. passager, som Ryanair skal betale til AOC**

(EUR)

Antal rotationer af tjenesterne	Nettoafgift pr. afrejsende passager, som omfatter samtlige afgifter (undtagen sikkerhedsafgift) for år 1-5	Nettoafgift pr. afrejsende passager, som omfatter samtlige afgifter (undtagen sikkerhedsafgift) for år 6-10
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*
[...]*	[...]*	[...]*

b) en »succespræmie« på basis af en bestemt procentsats af eventuelle afgiftsforhøjelser i lufthavnen

- 100 % af enhver forhøjelse af den af staten opkrævede sikkerhedsafgift op til en maksimumssats på 10 % af den eksisterende, offentliggjorte sats inden for en femårsperiode
- 100 % af enhver forhøjelse af eksisterende offentliggjorte afgifter eller yderligere afgifter eller skatter, som indregnes i de offentliggjorte lufthavnsafgifter, op til en maksimumssats på 10 % af den eksisterende offentliggjorte samlede afgift, som Ryanair skal betale inden for en femårsperiode.

3.4.3.2. Markedsføringsaftalen af 28. august 2008

- (57) Den 28. august 2008 blev der indgået en anden aftale om markedsføringstjenester mellem Altenburg-Nobitz lufthavn (i aftalen benævnt »AOC«) og AMS. I henhold til denne planlægger AOC aktivt at gennemføre reklameforanstaltninger for byen og regionens faciliteter og øge andelen af ankomende passagerer på Ryanairs flyvninger og således maksimere indtægterne fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter. Aftalen er forbundet med Ryanairs tilsagn om at beflyve en rute fra AOC til London-Stansted dagligt om sommeren og fire gange om ugen om vinteren samt kun om sommeren en rute til Girona tre gange om ugen.
- (58) Aftalen har en initial løbetid på to år. AOC betaler for det første år [...]\* EUR og for det andet år [...]\* EUR. Som modydelse får AOC [...]\*. Aftalen indeholder ingen oplysninger om varighed, placering eller andre detaljer om links.
- (59) Altenburg-Nobitz lufthavn har ret til at udsøge sig de foretrukne tidsrum for markedsføringsforanstaltningerne. På grund af deres begrænsede tilgængelighed kan disse tidsrum imidlertid ikke garanteres. Altenburg-Nobitz lufthavn har også ret til at udvælge websteder, som kan hentes via et link på Ryanairs websted. Dette ret begrænses imidlertid af den kendsgerning, at disse websteder ikke må indeholde flyvninger, biludlejnings- eller overnatningsmuligheder og/eller andre tjenesteydelser, som også kan markedsføres på Ryanairs websted. Desuden har Ryanair det sidste ord og kan nægte offentliggørelsen af en internetside. Altenburg-Nobitz-lufthavn skal desuden overvåge, at tjenesterne i henhold til denne aftale blev leveret.



### 3.4.3.3. Markedsføringsaftalen af 25. januar 2010

- (60) Den 25. januar 2010 blev der indgået en tredje aftale om markedsføringstjenester mellem Altenburg-Nobitz lufthavn (i aftalen benævnt »AOC«) og AMS. I henhold til denne aftale tilbyder AMS turismerelaterede markedsføringstjenester på Ryanairs websted med det formål, at AOC kan gøre reklame for sit forretningspotentiale og turistattraktioner. I forbindelse med aftalen gælder Ryanairs tilsagn om fra sommeren 2010 og udelukkende i IATA-sommersæsonen <sup>(25)</sup> at tilbyde flyforbindelser fra AOC til London Stansted (syv gange om ugen), Girona (tre gange om ugen) og Alicante (to gange om ugen).
- (61) Aftalen har en initial løbetid på et år. AOC betaler [...] \* EUR for et år og får som modydelse følgende pakke af markedsføringstjenester: [...] \*. AOC's rettigheder og forpligtelser for så vidt angår det foretrukne tidsrum, webstedernes beskaffenhed og Ryanairs »sidste ord« er identiske med dem i den foregående aftale.

### 3.4.3.4. Tillægsaftalen af 21. september 2010

- (62) Tillægsaftalen af 21. september 2010 blev indgået mellem Altenburg-Nobitz lufthavn (i aftalen benævnt »AOC«) og AMS. Aftalen udvider den oprindelige aftale om markedsføringstjenester af 25. januar 2010, idet AOC kun ville indkøbe reklametjenester <sup>(26)</sup> for vintersæsonen 2010 på [...] \* EUR. Tillægsaftalen udløber den 31. marts 2011.
- (63) De reklametjenester, som AMS skal levere ifølge tillægsaftalen, består i »tilrådighedsstilling af et link til et af Altenburg-Nobitz lufthavn bestemt websted, som i tillægsaftalens løbetid skal vises i 12 dage på den britiske hjemmeside ryanair.com«.
- (64) Ifølge Tyskland blev betalingerne ydet inden for rammerne af denne tillægsaftale af private virksomheder, efter at disse havde accepteret en bevarelse af Ryanairs drift i AOC.

## 4. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE OG KOMMISSIONENS INDLEDENDE VURDERING

- (65) I sin indledningsbeslutning rejste Kommissionen følgende spørgsmål vedrørende de foranstaltninger, der skal vurderes:
- a) Foranstaltning 1: Finansiering af infrastrukturinvesteringer i perioden 2000-2011: Hvorvidt betalingerne i perioden 2000-2011 til lufthavns infrastruktur på i alt 6 474 034 EUR — inklusive udvidelsen af start- og landingsbanen i henhold til den aftale, der blev indgået den 3. marts 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair — udgør statsstøtte, og hvis det er tilfældet, hvorvidt denne statsstøtte er forenelig med det indre marked.
- b) Foranstaltning 2: Finansiering af driftstab i Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011: Hvorvidt de offentlige selskabsdeltagere i forbindelse med indrømmelse af den årlige driftsstøtte på i alt 9,079 mio. EUR til Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011 handlede i overensstemmelse med princippet om den private investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår, og hvis dette ikke er tilfældet, hvorvidt denne statsstøtte er forenelig med det indre marked.
- c) Foranstaltning 3: Lufthavnsafgifter og betalinger til Ryanair i forbindelse med aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføring: Hvorvidt Altenburg-Nobitz lufthavn i og med, at den skal betale markedsføringsgebyrer til henholdsvis Ryanair og AMS for perioden fra den 1. maj 2003 til den 31. marts 2011 og dermed accepterede en reduktion af indtægterne fra lufthavnstjenesterne, handlede som en markedsøkonomisk investor og, såfremt disse reduktioner udgør statsstøtte, hvorvidt denne støtte er forenelig med det indre marked. Som følge af de nedsatte lufthavnsafgifter gik den offentlige operatør af lufthavnen, Altenburg-Nobitz lufthavn, glip af indtægter. Markedsføringsbetalingerne til Ryanair og AMS skete gennem den offentlige operatør. Undtaget herfra er den sidste markedsføringsaftale, nemlig tillægsaftalen af 21. september 2010, for hvilken private virksomheder overtog betalingerne. Med hensyn hertil vil Kommissionen i forbindelse med undersøgelsen se bort fra denne sidste markedsføringsaftale, der blev indgået den 21. september 2010 med AMS, fordi finansieringen heraf blev ydet af private regionale virksomheder, som havde accepteret bevarelsen af Ryanairs aktiviteter i lufthavnen.

<sup>(25)</sup> IATA-sommersæsonen begynder den 28. marts 2010 og sluttede den 30. oktober 2010.

<sup>(26)</sup> I afsnit 3.2 i aftalen af 25. januar 2010 får AMS mulighed for at levere yderligere markedsføringstjenester efter aftale mellem aftaleparterne.

## 5. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER

## 5.1. FINANSIERING AF INFRASTRUKTURINVESTERINGER I PERIODEN 2000-2011 (FORANSTALTNING 1)

- (66) Tyskland oplyser, at de offentlige tilskud til infrastrukturinvesteringerne i lufthavnen er en direkte konsekvens af den beslutning, som lå til grund for omstillingen af lufthavnen. Dens ombygning fra militær til civil lufthavn har været berettiget på grund af den økonomiske udvikling i regionerne Ostthüringen og Westsachsen <sup>(27)</sup>. I stk. 2, nr. 1, i stiftelsesoverenskomsten for Altenburg-Nobitz lufthavn fastlægges det rent faktisk som værende selskabets formål at forbedre den forretningsmæssigt relevante infrastruktur med henblik på at styrke regionerne Ostthüringen og Westsachsen økonomisk. I en rapport udarbejdet af virksomhedens ledelse <sup>(28)</sup> anslås de indtægter, der årligt opnås i forbindelse med omstigende udenlandske passagerer, til 10,7 mio. EUR for hele den mellemtytske region.
- (67) Ifølge Tyskland er tilrådighedsstillelsen af infrastruktur en del af statens beføjelser inden for rammerne af dens kompetence til fysisk planlægning, regional udvikling og regional transportpolitik. Disse typer infrastrukturinvesteringer er derfor ikke kun baseret på udelukkende økonomiske grunde til fordel for en virksomhed, men er også en del af statens opgave i forhold til at tjene almenhedens interesse.
- (68) Tyskland tilføjer, at delstaten kun er berettiget <sup>(29)</sup> til at finansiere aktiviteter, der er i dennes umiddelbare interesse, og som ikke ville kunne gennemføres uden offentlig støtte. Overkompensation undgås ved hjælp af en efterfølgende kontrol af den korrekte anvendelse af de midler, der afsættes hertil <sup>(30)</sup>.
- (69) Tyskland er bekendt med, at især regionale lufthavne ofte ikke kan dække deres omkostninger og investeringer ved hjælp af lufthavnsafgifterne, hvorfor det kan være nødvendigt med offentlig medfinansiering. Tyskland anfører her navnlig, at infrastrukturinvesteringerne skulle finansieres af offentlige myndigheder, således at lovkravene til sikkerhed og sikring kunne opfyldes. Som regional lufthavn er AOC ikke i stand til at generere tilstrækkelige indtægter til at kunne finansiere samtlige infrastrukturinvesteringer. Uden offentlige tilskud havde virksomheden ikke kunnet opfylde sine lovbestemte forpligtelser, herunder sikkerhedskravene til luftfartsvirksomheden.
- (70) Tyskland henviser til, at ombygningsarbejderne i terminalen i 2009 er blevet gennemført med henblik på at kunne opfylde sikkerhedskravene og bestemmelsen om særskilt håndtering af passagerer fra Schengen- og ikke-Schengen-lande. Ifølge Tyskland har man taget alternativer til denne ombygning i betragtning. I lyset af det højere passagertal og de høje omkostninger til disse alternative muligheder har man imidlertid forfulgt den langsigtede løsning med en ombygning af terminalen.
- (71) Tyskland bemærker, at det samlede beløb på 6 474 034 EUR <sup>(31)</sup>, der blev investeret i infrastrukturen i perioden 2000-2011, udelukkende hang sammen med ikke-økonomiske aktiviteter. Ifølge Tyskland udgør disse infrastrukturinvesteringer ikke statsstøtte og er ikke omfattet af statsstøttereglerne i henhold til artikel 107 i TEUF. Tyskland forklarer endvidere, at disse investeringer med henblik på ikke-økonomiske aktiviteter kan underinddeles i investeringer vedrørende den offentlige sikkerhed og luftfartssikkerheden. Tyskland anfører især, at sikkerhed og politifunktioner, brandbeskyttelse, offentlig sikkerhed og driftssikkerhed, vejrtjenester og styring af lufttrafikken henhører under det offentlige myndighedsområde. Tyskland forklarer derudover, at et betydeligt beløb af de modtagne midler tjente til sikring af infrastrukturens sikkerhed og renoveringen heraf, og ikke til etablering af ny infrastruktur.
- (72) Tyskland oplyser endvidere, at 30 % af investeringsbeløbet på i alt 6 474 034 EUR er finansieret af egenkapitalen i Altenburg-Nobitz lufthavn, mens det resterende beløb stammede fra delstaten Thüringen. Tyskland henviser til, at midlerne til disse infrastrukturinvesteringer blev stillet til rådighed som tilskud, der ikke skal tilbagebetales, og ikke ved hjælp af lån. Betingelserne for denne finansielle støtte fremgår af kravene i Thüringer Landeshaushaltsordnung <sup>(32)</sup>.

<sup>(27)</sup> Tyskland oplyser, at der er investeret mere end 16,5 mio. EUR i udviklingen af industriområdet, hvor der i øjeblikket er beskæftiget ca. 250 personer på omkring 58 ha.

<sup>(28)</sup> Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, 9. september 2011.

<sup>(29)</sup> § 23 i Thüringer Landeshaushaltsordnung (delstaten Thüringens budgetregler).

<sup>(30)</sup> Med hensyn hertil fremsendte Tyskland et eksempel på et tilskud, der blev besluttet og udbetalt i 2009, og som i 2012 var genstand for en efterfølgende kontrol og delvis tilbagebetaling.

<sup>(31)</sup> Se tabel 3.

<sup>(32)</sup> I Thüringer Landeshaushaltsordnung er delstaten Thüringens budgetregler fastlagt. § 23 i disse budgetregler indeholder de krav, der skal være opfyldt for at kunne modtage støtte fra delstatsbudgettet. Delstaten Thüringen skal have en væsentlig interesse i gennemførelsen af det projekt, der ydes støtte til, og som ikke eller ikke i det nødvendige omfang kunne realiseres uden støtten. Forudsætningerne for at kunne modtage støtte er beskrevet nærmere i Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

- (73) Tyskland oplyser desuden, at omstillingsprojekter til fremme af den regionale, økonomiske udvikling også i andre lande er blevet finansieret fuldt ud af offentlige midler i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Tyskland henviser her til en tidligere kommissionsbeslutning <sup>(33)</sup>, hvori det anføres, at anlæggelse og udvikling af regionale lufthavne i ugunstigt stillede områder er foreneligt med traktaten om Den Europæiske Union.

#### Infrastruktur etableret specielt med henblik på Ryanair

- (74) For så vidt angår de af Ryanair i selskabets aftale om lufthavnstjenester krævede investeringer (en start- og landingsbane, der opfylder bestemte tekniske karakteristika, og som skal stilles til rådighed senest den 31. december 2003 og senest den 31. maj 2004 være færdiggjort og udvidet <sup>(34)</sup>), oplyser Tyskland, at denne specielle udvidelse ikke er blevet gennemført fuldt ud, og at den heller ikke er blevet betragtet som en kontraktlig forpligtelse, men snarere som ethvert luftfartsselskabs forudsætning for at lande i AOC. Tyskland anfører især, at længden af start- og landingsbanen i AOC i løbet af årene er blevet tilpasset fra 2 185 m (7. juli 2003) til 2 235 m (9. september 2004) og endelig til 2 435 m (9. december 2008). Start- og landingsbanen er imidlertid til rådighed for alle brugere. Ifølge Tyskland ændrer den kendsgerning, at denne start- og landingsbane kun blev benyttet af Ryanair, intet ved denne vurdering.
- (75) Tyskland afviser også klagers påstand om, at start- og landingsbanen er blevet udvidet specielt med henblik på Ryanairs Boeing-flytyper 737-800 (107 luftfartøjer i 2007), idet dette luftfartøj også anvendes i stor udstrækning af andre luftfartsselskaber, f.eks. af Lufthansa (132 luftfartøjer i 2007). Tyskland gør endvidere opmærksom på, at klagers påstand om, at der indtil 2007 er investeret offentlige midler på 28 mio. EUR i moderniseringen af lufthavnen, er forkert. Klager henviser til oplysninger, hvor der kun blev foretaget skøn over mulige omkostninger. De faktiske investeringer skulle ifølge Tyskland have beløbet sig til 16,7 mio. EUR.
- (76) Tyskland anfører desuden, at de forpligtelser, som Ryanair kræver i aftalen om lufthavnstjenester, bilag A og B samt i annekset til bilag B, er generelle forpligtelser, som en lufthavn skal opfylde for at kunne levere den tjeneste, som luftfartsselskaberne forlanger. Tyskland oplyser, at de tjenester, som betragtning 50-53 omhandler, er normale forpligtelser for enhver lufthavn, og at lufthavnens infrastruktur er åben for alle brugere. Tyskland tilføjer, at nogle af de tjenester, der nævnes i bilag A til aftalen om lufthavnstjenester, såsom pressekonferencer, journalistrejser og aftenarrangementer ikke er leveret af rejsebureauer.

#### Vurdering af statsstøtten

- (77) Mellem 1993 og 1997 investerede delstaten Thüringen 12,25 mio. EUR i lufthavnens infrastruktur. For årene 1998 til 2011 bevilligede delstaten Thüringen støtte på 4,5 mio. EUR til Altenburg-Nobitz lufthavn. Disse midler blev ydet på grundlag af delstaten Thüringens offentliggjorte støtteforanstaltninger, hvis anmeldelse ikke blev anset for at være påkrævet. Ifølge Tyskland er denne støtte tilgængelig for alle lufthavnsoperatører i Thüringen. I henhold til disse støtteforanstaltninger skal der ydes offentlige midler til infrastrukturinvesteringer, som er nødvendige for lufttrafikken, åbne for alle potentielle brugere og som er i almenhedens interesse. Disse midler er desuden begrænset til rimelige og nødvendige beløb. Tyskland præciserer endvidere, at lufthavne siden 1997 også har taget del i infrastrukturomkostningerne. Tyskland bemærker derfor, at der ikke kunne opstå en fordrejning af konkurrencen på baggrund af disse bestemmelser.
- (78) Hvad angår de mellem den 12. december 2000— den dato, hvor Domstolens dom blev afsagt i sag *Aéroports de Paris* — og den 9. december 2005 — datoen for ikrafttræden af luftfartsretningslinjerne fra 2005 — gennemførte infrastrukturinvesteringer, mener Tyskland, at de anvendelige kriterier er uklare. I forbindelse med anvendelsen af luftfartsretningslinjerne fra 1994 kan infrastrukturen ikke på forhånd betragtes som statsstøtte. I den sammenhæng anfører Tyskland, at retningslinjerne fra 1994 har skullet anvendes indtil ikrafttræden af retningslinjerne fra 2005, og at dommen i sag *Aéroports de Paris* ikke ændrer herved. Da retningslinjerne fra 1994 er bindende for Kommissionen i henhold til princippet om den berettigede forventning, bør disse følgelig finde anvendelse på infrastrukturforanstaltninger indtil 2005. Heraf følger, at foranstaltningen ikke kan kategoriseres som statsstøtte. Selv om der er ydet betalinger til infrastruktur af offentlige midler, vedrører denne bevilling aktiviteter, der henhører under det offentlige myndighedsområde, og vedrører ikke nogen økonomisk aktivitet.

<sup>(33)</sup> SA 16588 (N 644i/2002) — Tyskland — Anlæggelse og udvikling af regionale lufthavne.

<sup>(34)</sup> Se betragtning 50a.

- (79) Hvad angår de infrastrukturinvesteringer, der er gennemført efter den 9. december 2005, lægger Tyskland vægt på, at disse ikke udgør statsstøtte af de årsager, der er nævnt i betragtning 66 til 73. Såfremt Kommissionen ikke desto mindre skulle nå til den konklusion, at disse investeringer rent faktisk udgør støtte, gør Tyskland gældende, at denne støtte i medfør af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF er forenelig med det indre marked, fordi den opfyldte samtlige forudsætninger i henhold til punkt 61 i luftfartsretningslinjerne fra 2005.
- a) Med hensyn til den første forudsætning har Tyskland anført, at infrastrukturinvesteringerne er rettet mod et klart defineret mål, nemlig tilvejebringelsen af transportinfrastruktur og regional udvikling i en ugunstigt stillet region. I den sammenhæng har AOC været den første militære lufthavn, som efter den tyske genforening blev ombygget til civil brug. AOC spiller desuden en vigtig rolle for virksomhederne i det nærliggende industriområde. Derudover skal indrejseturisme understøtte forbedringen af den regionale turisme og skabelsen af arbejdspladser.
  - b) Med hensyn til den anden forudsætning gør Tyskland gældende, at infrastrukturinvesteringerne er nødvendige og står i forhold til det opstillede mål. Tyskland gentager, at alle investeringer havde tjent til renovering og modernisering af lufthavnen. Da lufthavnsoperatøren, Altenburg-Nobitz lufthavn, ikke har rådet over tilstrækkelige midler, har det været nødvendigt med offentlige midler.
  - c) For så vidt angår den tredje forudsætning mener Tyskland, at udsigterne på mellemlang sigt for anvendelsen af den eksisterende infrastruktur, i det mindste frem til 2009, har været tilfredsstillende. Ifølge tre undersøgelser fra 2007 <sup>(35)</sup> skulle lufthavnsoperatøren forbedre sine årsresultater og opnå et resultat tæt på balance senest i 2015. Hertil kommer en styrkelse af det nærliggende industriområde. En undersøgelse <sup>(36)</sup> henviser specielt til lavpristrafikkens rentabilitet og præsenterer et muligt scenario, i henhold til hvilket AOC senest i 2015 kunne nå op på 500 000 passagerer, hvor dette endog er beskrevet som en konservativ prognose. Dette er ifølge Tyskland et bevis på, at Altenburg-Nobitz lufthavn og dens selskabsdeltagerne til stadighed handlede som private investorer.
  - d) For så vidt angår den fjerde forudsætning forklarer Tyskland, at alle potentielle brugere har adgang til infrastrukturen på lige vilkår og uden forskelsbehandling.
  - e) Med hensyn til den femte forudsætning meddeler Tyskland, at udviklingen af samhandelen ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Fællesskabets interesse. I forbindelse med AOC drejer det sig om en lufthavn med mindre end 150 000 passagerer om året, dvs. en lufthavn i kategori D, og der er ikke tale om konkurrenceforvridning i forhold til andre lufthavne.
- (80) Endelig er det Tysklands opfattelse, at foranstaltningen ikke fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen på det indre marked, fordi infrastrukturen er åben for alle brugere på ikke-diskriminerende vilkår. Derudover har lufthavnen mindre end 150 000 passagerer om året. Som lufthavn i kategori D i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005 konkurrerer den for så vidt ikke med andre lufthavne. Konkurrencen mellem AOC og de andre lufthavne i Dresden, Erfurt-Weimar og Hof er ubetydelig lille. Da AOC's andel af den samlede trafik ydermere kun udgør 0,1 % af den samlede trafik for de tyske lufthavne, der er registreret hos ADV <sup>(37)</sup>, meddelte Tyskland, at denne lufthavn ikke er i konkurrence med europæiske lufthavne. Det betyder, at konkurrencen på det indre marked ikke påvirkes, og at der ikke er tale om nogen påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater. Med hensyn hertil anfører Tyskland endvidere, at AOC kun behandler 2 % af transportenhederne i eksempelvis Leipzig/Halle lufthavn.

Konklusioner fra KE-Consults undersøgelse fra 2010 om de fremtidige udviklingsperspektiver for lufthavnen og regionen

- (81) Da det stod klart, at det scenario, der var forudset i undersøgelserne fra 2007, ikke ville blive til virkelighed, bad lufthavnen konsulentfirmaet KE-Consult om at udarbejde en undersøgelse om AOC og det tilgrænsende industriområde. Undersøgelsen blev fremlagt i 2010. Konklusionen på undersøgelsen var, at en yderligere udbygning af lufthavnen som lavprislufthavn ikke er økonomisk rentabel. Den anbefaler at fokusere på den almene lufttrafik. Derfor fremlagde direktionen for Altenburg-Nobitz lufthavn i september 2011 et nyt

<sup>(35)</sup> »Plausibilitätsprüfung über die Wirtschaftlichkeit der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH unter Berücksichtigung des Wirtschafts- und Finanzplanes für die Jahre 2007 bis 2010« (den 31. august 2007) og »Kapitalflussrechnungen FAN für die Geschäftsjahre 2007 bis 2015« (den 16. november 2007) fra BDO — Deutsche Warentreuhand Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft; »Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz« af prof. dr. Richard Klophaus, september 2007; »Planentwurf für den Zeitraum 2011—2015: Wirtschafts-, Vermögens-, Finanz- und Investitionsplan«, Altenburg-Nobitz lufthavn, den 15. november 2007.

<sup>(36)</sup> »Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz«, prof. dr. Richard Klophaus, september 2007.

<sup>(37)</sup> Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

udviklingskoncept for lufthavnen, som blev godkendt af bestyrelsen og generalforsamlingen. AOC vil hverken være åben for lavprisselskaber eller erhvervsmæssige flyvninger og skal ved hjælp af denne nye forretningsmodel være rentabel senest i 2015.

- (82) KE-Consult-undersøgelsen anerkender, at selskabsdeltagerne i Altenburg-Nobitz lufthavn til stadighed foretog kapitalindsud i virksomheden. På grund af dette stadigt voksende støttebehov mente selskabsdeltagerne, at grænsen for den økonomiske effektivitet var nået.
- (83) KE-Consult-undersøgelsen blev gennemført med det formål at undersøge mulige udviklingsperspektiver for AOC på grundlag af lufthavnens regionale, politiske, økonomiske og skattemæssige betydning. I den forbindelse blev der udarbejdet forskellige scenarier for en indstilling, uændret bevarelse eller udvidelse af flytrafikken med lavprisselskaber samt for udviklingen af det nærliggende industriområde.
- (84) Kun scenariet »almen lufttrafik«, hvilket indebærer indstilling af lavpristrafikken i AOC, kan opfylde kravene om en driftsøkonomisk og skattemæssig balance. Dette er det eneste scenario, hvor lufthavnen kun har behov for selskabsdeltagernes årlige obligatoriske bidrag på 227 000 EUR pr. selskabsdeltager, men derudover ingen indbetalinger. Dette scenario er en fordel for den samlede økonomi. Indtil 2015 ville dette scenario koste selskabsdeltagerne 0,83 mio. EUR, som ville kunne dækkes af de obligatoriske bidrag på 227 000 EUR årligt. Efter 2015 ville det ikke være nødvendigt med yderligere kapitalindsud fra selskabsdeltagerne, hvis afskrivningerne fortsat falder. Denne regionaløkonomiske effekt er meget højere end i alle andre scenarier. Også den skattemæssige balance i 2015 for Thüringen og kommunerne i delstaten er positiv.
- (85) Alle andre scenarier, hvor lavpristrafikken videreføres eller udvides, kan ikke bæres økonomisk alene af selskabsdeltagernes obligatoriske bidrag. Den skattemæssige effekt for Thüringen ville alt efter scenariet udgøre mellem 115 000 EUR og 375 000 EUR. I alle scenarier med lavprisselskaber ville den positive skattemæssige effekt af AOC for kommunerne være mindre end de bidrag og tilskud, som lufthavnen har brug for. Følgelig er balancen mellem indtægter og omkostninger negativ.
- (86) De yderligere makroøkonomiske virkninger af lavpristrafikken er kun opnåelige, hvis der ud over selskabsdeltagernes obligatoriske kapitalindsud initieres investeringer på fra 6,7 til 10 mio. EUR. Den regionaløkonomiske effekt i scenarierne med lavprisselskaberne er mindre end i scenariet med almen lufttrafik. I sammenligning med scenariet »almen lufttrafik« er niveauet for den nødvendige støtte i scenarierne med lavprisselskaber 11-15 gange højere, hvorimod værdiforøgelseeffekten kun er to-tre gange så høj. Mens den skattemæssige balance mellem indtægter og omkostninger er positiv i scenariet »almen lufttrafik«, er den negativ i alle andre scenarier med lavprisselskaber.
- (87) Derudover blev der taget hensyn til flere rammebetingelser:
- a) usikkerhed på grund af monopolistiske brugere og eksterne forhold: udviklingen i lufttrafikken i AOC afhænger, i det mindste hvad angår lavpristrafikken, i vid udstrækning af aftalerne med de relevante luftfartselskaber og af eksterne forhold såsom den britiske turistafgift eller den tyske lufttrafikafgift. Dette kan have meget store negative konsekvenser for omfanget af lavpristrafikken.
  - b) ingen bevilling af yderligere, kontinuerlige tilskud: en fair, støttestrikt konkurrence ville være truet, og dette er ikke i tråd med lufttrafikkonceptet for Tyskland og samarbejdsaftalerne.
  - c) manglende bæredygtighed: i scenarierne med lavprisselskaber kan der ikke konstateres nogen forbedring af den skattemæssige og driftsøkonomiske balance. Forretningsmodellen med lavprisselskaber ville kun udløse et stigende støttebehov indtil 2015 og fremover.
- (88) I KE-Consult-undersøgelsen konkluderes det derfor, at en fortsættelse eller udvidelse af lavpristrafikken i AOC ikke kan anbefales i forhold til selskabsdeltagerne og delstaten Thüringen.

## 5.2. FINANSIERING AF DRIFTSTAB I ALTENBURG-NOBITZ LUFTHAVN I PERIODEN 2000-2011 (FORANSTALTNING 2)

- (89) I årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn bemærkes det, at lufthavnen ikke kunne sikre driften uden offentlige tilskud til dækning af tabene. Selskabet havde udviklet et system, hvor der hvert år blev udarbejdet forretningsplaner for det kommende år, der godkendes af generalforsamlingen, og som derefter i løbet af det pågældende regnskabsår blev opdateret med lufthavnens aktuelle resultater<sup>(38)</sup>. Dette system gjorde det altså muligt for lufthavnen altid at holde de finansielle tilskud fra det offentlige, der var nødvendige for at dække tabene, på et aktuelt niveau.
- (90) Tyskland bemærker, at de tab, der er registreret siden begyndelsen af 2000'erne, som medførte kapitalindskud fra selskabsdeltagerne, ikke udelukkende blev forårsaget af infrastrukturinvesteringer. Afskrivninger er ikke den eneste forklaring på tabene og ej heller finansieringsomkostninger, idet der ikke var nogen lånefinansiering i forbindelse med lufthavnen. De årlige tab i Altenburg-Nobitz lufthavn hang kun delvist sammen med afskrivningsomkostninger, og Tyskland forbinder dem heller ikke direkte med Ryanair.
- (91) Hvad angår klagers påstande, der citeres i indledningsbeslutningen, afviser Tyskland disse påstande i deres helhed. Ifølge Tyskland tager klager ikke hensyn til det »single till-system«, som anvendes i AOC<sup>(39)</sup>. Tyskland bemærker, at de ikke-luftfartsrelaterede indtægter i 2009 nåede op på samme niveau som de luftfartsrelaterede indtægter. Med hensyn hertil afviser Tyskland påstanden om, at det stigende passagerantal i Altenburg-Nobitz lufthavn indeholdt voksende tab som følge af de hemmelige betalinger til Ryanair. Tyskland bemærker, at de opståede tab opstod af mange forskellige årsager, som ikke hang sammen med Ryanair.
- (92) Tyskland afviser navnlig påstanden om, at Ryanair-forbindelsen fra AOC til London-Stansted har været i direkte konkurrence med den af Air Berlin drevne forbindelse fra Leipzig-Halle til London-Stansted, og at dette har været årsagen til, at Air Berlin indstillede forbindelsen fra Leipzig-Halle til London-Stansted. Tyskland betoner, at indstillingen af Air Berlins drift på ruten til London-Stansted kunne tilskrives det forhold, at Leipzig-Halle ikke længere ydede støtte til Air Berlin, og at der blev indført et forbud mod flyvninger om natten.
- (93) Tyskland mener ikke, at årlige kapitaltilskud fra selskabsdeltagerne til Altenburg-Nobitz lufthavn udgør statsstøtte, idet kravene i det markedsøkonomiske investorprincip, i henhold til hvilket der skal tages hensyn til alle de økonomiske fordele, som indrømmes Landkreis Altenburger Land (lokalområdet Altenburg), dvs. hovedaktionæren, er opfyldt<sup>(40)</sup>. Tyskland henviser til den i 2007 af prof. dr. Klophaus<sup>(41)</sup> gennemførte undersøgelse »Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz« (i det følgende benævnt »Klophaus-undersøgelsen«), hvori der tales om »direkte tilskud« til Landkreis Altenburger Land. Indbetalingerne fra selskabsdeltagerne ville på grund af yderligere skattebetalinger have haft positive økonomiske indvirkninger på Landkreis Altenburger Land. De samlede offentlige indtægter i 2006 fra driften af AOC beløber sig til 7,9 mio. EUR, hvoraf 1 mio. EUR overvejende kommer fra Landkreis Altenburger Land. Dette beløb skulle tredobles indtil 2015, såfremt det årlige passagertal stiger til 500 000. Da den forrentning, der opnås via skattebetalinger, er højere end de årlige betalinger fra selskabsdeltagerne, når Kommissionen til den konklusion, at Landkreis Altenburger Land handlede som en privat investor.
- (94) For så vidt angår argumenterne for muligvis at gennemføre en lukning af lufthavnen i stedet for yderligere kapitalindskud fra selskabsdeltagerne, bekræfter Tyskland, at Landkreis Altenburger Land handlede som en privat investor, for i tilfælde af en lukning af lufthavnen ville lufthavnsoperatøren have hæftet for tilbagebetalingen af ca. 7 mio. EUR til delstaten Thüringen, idet der ville have været tale om en indstilling af anvendelsen af infrastrukturen før tid. Ved at undgå denne tilbagebetaling handlede selskabsdeltagerne ligeledes som private investorer.

## Klophaus-undersøgelsen

- (95) I Klophaus-undersøgelsen fra 2007 drages følgende konklusioner. I undersøgelsen forklares det, at de direkte, indirekte og inducerede effekter samt katalysatorvirkningen af AOC på regionens økonomi og attraktivitet navnlig er positive og betydelige for så vidt angår arbejdspladser. Som det fremgår af undersøgelsen, er fremtidsudsigterne også positive for AOC, idet AOC har potentiale til at blive Ryanairs base i Mellemtyskland. Dette er også i tråd med de bestræbelser, som Altenburg-Nobitz lufthavn udøver. Derfor vil passagertallet, eftersom der er stationeret så mange Ryanair-luftfartøjer i AOC, muligvis kunne stige til 1 mio. om året på mellemlang sigt. Dette ville gøre AOC til en regional lufthavn og give Landkreis Altenburger Land mulighed for at ændre sin internationale profil

<sup>(38)</sup> Tyskland fremsendte forretningsplaner for årene 2000-2005 samt det i hvert af de efterfølgende år udarbejdede tillæg til forretningsplanen.

<sup>(39)</sup> »Single till«-systemet betyder, at der skal tages hensyn til samtlige overskud, luftfartsrelaterede (passagerafgifter) og ikke-luftfartsrelaterede indtægter (f.eks. huslejeindtægter fra butikker i lufthavnen, parkeringsafgifter), og altså ikke kun passagertallet og de heraf resulterende passagerafgifter.

<sup>(40)</sup> Tyskland henviser til sag T-196/04, Ryanair mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 3643, præmis 59 (»Charleroi-dommen«).

<sup>(41)</sup> »Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Altenburg-Nobitz«, af prof. dr. Richard Klophaus, september 2007.

og dermed forbedre sin erhvervs- og handelsstruktur. Undersøgelsen bemærker, at der med AOC som lavprislufthavn vil kunne opnås en væsentlig samlet økonomisk fordel.

- (96) Ifølge beregningerne i undersøgelsen kan det forventes, at AOC frem til 2015 skaber 658 arbejdspladser (stigning på 95,3 % i forhold til 2006). Desuden ville der blive skabt 881 indirekte arbejdspladser (stigning på 157,6 %) og 438 inducerede arbejdspladser (stigning på 184,4 %). Undersøgelsen fremhæver endvidere betydningen af den nationale og internationale adgang til regionerne, som har stor indflydelse på den berørte regions økonomiske udvikling.
- (97) Med hensyn hertil skulle der ifølge undersøgelsen ikke kun tages højde for de offentlige tilskud til reoveringen og udvidelsen af AOC samt de dermed forbundne markedsføringsomkostninger, men skatteindtægterne for delstaten Thüringen og dens kommuner skulle ligeledes medtages i beregningen. Endelig konkluderer undersøgelsen, at der ikke alene skal tages hensyn til driftsøkonomiske aspekter, men også de samlede økonomiske effekter.

### 5.3. LUFTHAVNSAFGIFTER OG BETALINGER TIL RYANAIR I FORBINDELSE MED AFTALERNE OM LUFTHAVNSTJENESTER OG MARKEDSFØRING (FORANSTALTNING 3)

- (98) Tyskland gør gældende, at hverken lufthavnsafgifterne eller markedsføringsaftalerne udgør statsstøtte. Tyskland understreger, at aftalerne om lufthavnstjenester og aftalerne om markedsføringstjenester ikke er forbundet med hinanden. De bør vurderes særskilt. Aftaler om markedsføringstjenester indeholder ingen forringelse af indtægterne for lufthavnen, men fastsætter levering af reklametjenester.

#### Aftalen med Ryanair om lufthavnstjenester

- (99) Tyskland anfører, at lufthavnen tog hensyn til positive økonomiske forventninger i forbindelse med den udvikling for luftfartstrafikken, som Ryanair har udløst. I forbindelse med sin beslutning om at optage forretningsmæssige forbindelser med luftfartsselskabet tog generalforsamlingen af 22. april 2003 hensyn til de data, der fremgår af tabel 13 <sup>(42)</sup>, og nåede til den konklusion, at der selv ved et konservativt scenario (én flyvning om dagen med en udnyttelsesfaktor på 70 %) kan opnås et årligt resultat på i alt [...] \* med Ryanair.

Tabel 13

#### Forventede indtægter fra Ryanairs aktiviteter i AOC <sup>(1)</sup> (2003)

	(EUR)
Afgift pr. passager	[...]*
Antal passagerer pr. luftfartøj, ved en kapacitetsudnyttelsesgrad på 70 % <sup>(2)</sup>	104
Forventede månedlige indtægter	[...]*
Månedlige udgifter til planlagte investeringer	12 138
Forventet månedsresultat	[...]*
Forventet årsresultat	[...]*

<sup>(1)</sup> Konservativt scenario med én daglig flyvning.

<sup>(2)</sup> Til grund for sine forudsigelser lægger Tyskland antagelsen om, at de luftfartøjer, som Ryanair indsatte i 2003, havde en passagerkapacitet på 148 siddepladser.

<sup>(42)</sup> »Umsatzaufstellung Ryanair« — Denne tabel blev udarbejdet af Altenburg-Nobitz lufthavn på basis af forskellige antagelser om antallet af daglige flyvninger (1 til 10) og kapacitetsudnyttelsesgraden (70 % til 90 %).

- (100) Blandt de månedlige udgifter, der tages hensyn til i tabel 13, hører personaleomkostninger, afisning af start- og landingsbanen samt snerydningstjenester. Kommissionen konstaterer, at der af det dokument, som blev forelagt generalforsamlingen af 22. april 2003, fremgår et samlet beløb på 902 155 EUR i årlige investeringer. Der blev ikke taget højde for dette samlede beløb i de forudsigelser, der er vist i tabel 13.
- (101) Tyskland bemærker, at Ryanair i henhold til den på det pågældende tidspunkt gældende lufthavnsafgiftsordning betalte en landingsafgift på [...]\* pr. luftfartøj og en passagerafgift på [...]\* pr. passager <sup>(43)</sup>. Det er afgifter, der gælder for alle potentielle flyselskaber, og som Altenburg-Nobitz lufthavn i betragtning af den trafik og de indtægter, som Ryanair genererer for AOC, anser for rimelige.
- (102) Tyskland bemærker, at de tjenester, der skulle leveres ifølge den aftale, som blev indgået med Ryanair den 3. marts 2003, ikke er blevet leveret. De tjenester, der er indeholdt i bilag B og annekset »Buchungssystem« til bilag B i aftalen af 3. marts 2003, blev leveret uden yderligere omkostninger for Ryanair.

#### Markedsføringsaftalerne med Ryanair

- (103) Tyskland forklarer, at Ryanair i overensstemmelse med aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003 i perioden fra 2003 til 2011 betalte AOC afgifter for lufthavnstjenester på i alt [...]\* EUR i henhold til standardordningen for lufthavnsafgifter. I henhold til markedsføringsaftalen af 7. april 2003 betalte Ryanair mellem 2003 og 2011 et bidrag til AOC for markedsføringstjenester på i alt [...]\* EUR. Forskellen mellem de to betalinger giver en nettobetaling fra Ryanair til AOC på [...]\* EUR for hele perioden 2003-2011. Da det samlede antal passagerer i denne periode udgjorde 408 291 <sup>(44)</sup>, konkluderer Tyskland, at Ryanair betalte AOC en nettoafgift på ca. [...]\* EUR pr. afrejsende passager.

Tabel 14

#### Regninger fra og til Ryanair i perioden 2003-2011 <sup>(1)</sup>

(EUR)

År	Indgående regninger fra Ryanair	Udgående regninger fra lufthavnen	Passagertal
2003	[...]*	[...]*	25 750
2004	[...]*	[...]*	37 160
2005	[...]*	[...]*	50 714
2006	[...]*	[...]*	44 580
2007	[...]*	[...]*	60 678
2008	[...]*	[...]*	62 876
2009	[...]*	[...]*	66 367
2010	[...]*	[...]*	55 641
2011	[...]*	[...]*	4 525
<b>I alt</b>	[...]*	[...]*	<b>408 291</b>

<sup>(1)</sup> Af Tyskland fremsendte oplysninger.

- (104) Tyskland oplyser, at lufthavnsoperatøren efter Ryanairs meddelelse om at ville indstille flyforbindelserne fra AOC i marts 2011, ikke betalte markedsføringstilskud i februar og marts 2011.

<sup>(43)</sup> Disse beløb stammer fra den månedlige regning, som Altenburg-Nobitz lufthavn fremsendte til Ryanair i juni 2009. Til trods for en tilsvarende anmodning fra Kommissionen fremlagde Tyskland ingen oplysninger om den månedlige afgift pr. passager og luftfartøj, som Ryanair skal betale i hele perioden fra 2003 til 2011.

<sup>(44)</sup> I den sammenhæng fremsender Tyskland passagertal, der afviger fra de passagertal, som lufthavnsoperatøren oplyste i årsberetningerne — se tabel 1.



- (105) Tyskland forklarer, at markedsføringsbetalingerne i forbindelse med aftalen af 21. september 2010 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair er foretaget af private virksomheder, efter at disse havde accepteret bevarelsen af Ryanairs aktiviteter i AOC. Af en beretning fra selskabets ledelse fra 2011<sup>(45)</sup> fremgår, at luftfartssæsonen vinteren 2010/2011, hvor der kun fandtes en rute til London, udelukkende er blevet muliggjort ved hjælp af støtten fra regionale virksomheder.
- (106) Tyskland anfører, at Ryanair på sit websted gjorde reklame for AOC og regionen. Dette websted er det næstmest populære websted efter Googles websted og har derfor en tilsvarende pris. Et adword hos Google koster mellem 0,05 EUR og 2,00 EUR pr. klik. Ifølge Tysklands beregninger genererer 100 000 til 150 000 årlige Ryanair-passagerer på AOC ved en adword-pris på 1,00 EUR pr. klik en annoncepris på 100 000 til 150 000 EUR pr. år, i hvilken forbindelse der tages udgangspunkt i, at hver passager kun foretager ét klik. Da passagerer normalt ikke kun foretager et, men derimod flere klik, og da der er passagerer, som klikker uden at booke, når Kommissionen til den konklusion, at den mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair indgåede markedsføringsaftale er baseret på en rimelig pris, som ikke giver Ryanair nogen fordel.
- (107) Ifølge Tyskland finansierede Ryanair den foranstaltning, der er vist i tabel 15.

Tabel 15

**Markedsføringsbetalinger fra AOC til Ryanair**

Tidsrum	Beløb	Formål
2003	50 000-150 000 [...] * EUR	Print-annoncer i Leipziger Volkszeitung
2004	25 000-125 000 [...] * EUR	Print-annoncer i Leipziger Volkszeitung
Maj 2007-marts 2008	75 000-175 000 [...] * EUR	Avisannoncer, postomdelte reklamer og andre reklameforanstaltninger
Maj 2008-marts 2009	50 000-150 000 [...] * EUR	Avisannoncer, postomdelte reklamer og andre reklameforanstaltninger
<b>Beløb (2003-marts 2009)</b>	<b>225 000-325 000 [...] * EUR</b>	

- (108) Tyskland gør gældende, at succespræmien ikke udgør nogen fordel, idet det er en betaling for de af Ryanair udførte markedsføringsaktiviteter, som er i overensstemmelse med markedsvilkårene. Ifølge Tyskland var markedsføringsforanstaltningerne en succes, for passagertallet steg fra 25 000 (2002) til 140 000 (2009), hvilket igen medførte en stigning i de samlede indtægter på 316 000 EUR til 1,12 mio. EUR. Indtægterne fra lufthavnsafgifterne steg fra 132 000 EUR til 530 000 EUR, mens indtægterne fra parkeringsafgifter voksede fra nul til 263 000 EUR.
- (109) Tyskland gør gældende, at betalingerne i forbindelse med aftalerne om markedsføringstjenester ikke udgør statsstøtte af følgende årsager:
- Tyskland betoner, at det relevante ministerium i modsætning til det, som Kommissionen gjorde gældende i indledningsbeslutningen<sup>(46)</sup>, ikke havde nogen medbestemmelsesret i forbindelse med indgåelsen af aftalerne, medmindre det drejede sig om infrastrukturforanstaltninger. § 43 i Luftverkehrszulassungsordnung<sup>(47)</sup> betyder ikke, at en godkendelse fra ministeriet var påkrævet.
  - Den kendsgerning, at det lokale handelskammer bakkede op om AOC<sup>(48)</sup>, viser kun, at det private marked støttede Ryanairs flyforbindelser.

<sup>(45)</sup> Entwicklungskonzept der Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH, den 9. september 2011.

<sup>(46)</sup> Se Kommissionens indledningsbeslutning, betragtning 133-134.

<sup>(47)</sup> Luftverkehrszulassungsordnung (bekendtgørelse om godkendelse af luftfartøjer) — se Kommissionens indledningsbeslutning, betragtning 134.

<sup>(48)</sup> Se Kommissionens indledningsbeslutning, betragtning 137.

- c) Tyskland oplyser, at de markedsføringsbetalinger, som Altenburg-Nobitz lufthavn har foretaget til Ryanair, ikke udgør startstøtte i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005, men derimod er kommercielle aftaler, som ikke falder ind under retningslinjerne for statsstøtte.

## 6. BEMÆRKNINGER FRA DE INTERESSEREDE PARTER

### 6.1. BEMÆRKNINGER FRA RYANAIR

#### Tilregnelser til staten

- (110) Ryanair anfører, at statsstøtte til lufthavne ikke bør tilregnes Ryanair. Formodningen om lufthavnens overførsel af statsstøtte til luftfartsselskaber er i strid med EU-lovgivningen. Denne formodning diskriminerer offentlige lufthavne, selv om konkurrencereglerne burde gælde uden forskel for offentlige og private virksomheder. Ryanair gør gældende, at de bevisdokumenter, som Kommissionen anvendte til at dokumentere tilregnelser til staten, ikke var fyldestgørende. Dokumentationen afspejlede måske myndighedernes interesse i forretningsmæssige forbindelser og lufthavnens fremtid, men er imidlertid ikke et bevis for en offentlig myndigheds faktiske deltagelse i lufthavnens forhandlinger og aftaler med Ryanair. Den omstændighed, at ministerierne i delstaten Thüringen afviste aftalerne med Ryanair, henviser i det mindste dertil, at Kommissionen skal underkaste tilregnelsen af Ryanairs aftaler til staten en velfunderet kontrol.
- (111) Ryanair anfører, at det ikke handler om spørgsmålet om, hvorvidt staten skulle have investeret sine penge andetsteds, men derimod om, hvorvidt staten har givet et luftfartsselskab en fordel, som den ikke kunne have opnået på anden vis. Ryanair har ganske enkelt forhandlet sig frem til vilkår med offentlige lufthavne, der lignede dem, som selskabet kunne opnå med sammenlignelige private lufthavne.

#### Anvendelse af princippet om den markedsøkonomiske investor

- (112) Ryanair anfører, at selskabet ikke er direkte modtager af statsstøtte. Så længe betingelserne for et kommercielt forhold mellem Ryanair og en lufthavn kan retfærdiggøres i overensstemmelse med princippet om en markedsøkonomisk investor, vil Ryanair ikke kunne blive omfattet af tilbagebetalingsforpligtelser. Ryanair fremfører, at princippet om en markedsøkonomisk investor skal anvendes i ethvert tilfælde, hvor der er tale om en påstået indrømmelse af statsstøtte til Ryanair via offentligt ejede lufthavne. Ifølge flyselskabet findes der reelt hverken nogen økonomisk eller juridisk begrundelse for at udelukke offentlige lufthavne fra princippet om en markedsøkonomisk investor. Kommissionen har anvendt princippet om en markedsøkonomisk investor på aftaler, som omfatter finansiering af store offentlige infrastrukturprojekter inden for andre transportformer, f.eks. i offentlige søhavne. Ved indgåelsen af aftaler udøver lufthavnen en økonomisk funktion. Dertil kommer, at lufthavne i den private og offentlige sektor konkurrerer med hinanden på markederne. Ydermere kan aftaler mellem luftfartsselskaber og lufthavne være til gavn for sidstnævnte.
- (113) Ryanair mener, at der i forbindelse med en evaluering af effektiviteten ikke burde tages hensyn til kontante indskud til investeringer, som falder ind under det offentlige myndighedsområde. Derudover bør de gradvist stigende omkostninger medtages i evalueringen og ikke de »strandede omkostninger«, og endelig bør kontrollen gennemføres på grundlag af referencestørrelsen for en typisk, velfungerende lufthavn. Ryanair anfører, at når en regional lufthavn mener, at en aftale vil bidrage til en forbedring af dens effektivitet, vil en forretning også kunne være rentabel, selv om den på tidspunktet for aftalens underskrivelse synes at indeholde en ikke-omkostningsdækkende prisfastsættelse. Af ineffektive og underudnyttede lufthavne kan der kun forventes rentabilitet, hvis de opnår stordriftsfordele og positive netværkseksternaliteter. Tidsrammen herfor kan være 25-30 år. Lavprisselskaber er orienteret mod at skabe betydelige indtægtsstigninger for de regionale lufthavne, i hvilken forbindelse det normalt ikke er nødvendigt med ny infrastruktur eller andre investeringer. Ryanair citerer som dokumentation herfor afgørelsen af 27. maj 2011 fra de civile luftfartsmyndigheder i Det Forenede Kongerige, hvori lavprisselskabernes billigere anvendelse af lufthavnstjenester anerkendes.
- (114) Ryanair fremfører, at der bør ses bort fra »strandede omkostninger« i forbindelse med anvendelsen af princippet om den markedsøkonomiske investor i både en sammenlignende analyse og i en omkostningsanalyse. Ryanair anfører, at en privat investor, som har drevet AOC siden 1992, skal betragte såvel lufthavnens infrastrukturomkostninger som de faste driftsomkostninger som »strandede omkostninger«. I lyset af den lave økonomiske attraktivitet og AOC's meget begrænsede markedsposition er der ud fra en realistisk synsvinkel ingen mulighed for at få dækket disse omkostninger ind. Under sådanne omstændigheder opfylder antagelsen om ethvert

alternativt scenario, som indeholder bedre eller blot mindre belastende udsigter for den eller de lufthavnsejere end det kontrafaktiske scenario, hvor man ikke foretager sig noget eller lukker lufthavnen med muligvis betydelige omkostninger, fuldt ud det markedsøkonomiske investorprincip.

- (115) Ryanair understreger også, at de specifikke omkostninger, der er forbundet med Ryanair, skal betragtes særskilt i forhold til de omkostninger, der er afholdt for lufthavnen, men som imidlertid sammenlagt ville kunne falde lavere ud end det provenu, som opnås i kraft af de positive netværkseksternaliteter, der opstår i forbindelse med Ryanairs aktiviteter i lufthavnen.

#### Undersøgelser udarbejdet af et konsulentfirma for Ryanair

- (116) Ryanair bemærker, at afgiftsaftalen med AOC er i overensstemmelse med kravene i det markedsøkonomiske investorprincip. Til dette formål stillede Ryanair to rapporter udarbejdet af et konsulentfirma til rådighed for Kommissionen. I disse undersøgelser sammenlignes den her omhandlede aftale med andre afgiftsaftaler mellem Ryanair og lufthavne, hvori majoriteten er ejet af private og finansieres privat, eller som i en situation, hvor der er tilstrækkelig lighed med AOC's, handler som markedsøkonomiske investorer.
- (117) Ryanair forklarer den metode, der anvendes i rapporterne med henblik på at sammenligne lufthavnene, som følger: grundlaget for undersøgelsen var udelukkende andre Ryanair-aftaler, fordi Ryanair har en anden forretningsmodel end de fleste andre flyselskaber, nemlig ingen passagerbroer, passagerbusser, lounges eller direkte tilsluttede flyforbindelser, turnaround-tider på 20 minutter og hovedsagelig håndbagage. Desuden blev kun lufthavne, der drives efter det logiske princip om en markedsøkonomisk investor, medtaget i undersøgelseerne. Lufthavne, der eventuelt i betydeligt omfang modtog hjælp i form af statsstøtte, blev ikke medtaget i undersøgelseerne. I overensstemmelse hermed opfylder ca. 15 lufthavne i Ryanairs netværk disse kriterier. De blev medtaget i undersøgelseerne.
- (118) I den første rapport anses [...]» for den bedst egnede sammenligningslufthavn. I rapporten hedder det, at »ideally, the comparator airport that is selected for the purposes of the analysis would be of a similar size to Altenburg Airport. Although it has not been possible to find a comparator airport that is very similar to Altenburg Airport across all relevant dimensions, [...]» Airport is sufficiently similar for the purposes of the analysis presented here« [... den til analyseformål udvalgte lufthavn ideelt set bør være nogenlunde lige så stor som Altenburg-Nobitz lufthavn. Der kunne ganske vist ikke findes nogen sammenligningslufthavn, som på alle relevante områder har stor lighed med Altenburg-Nobitz lufthavn, men lufthavnen [...]» har en tilstrækkelig lighed med henblik på den her fremlagte analyse.]. I den anden rapport udvides kredsen af sammenligningslufthavne til lufthavnene [...]», og de afgifter, der er betalt til disse lufthavne mellem 2003/2004 og 2010/2011, sammenlignes både pr. passager og luftfartøjshåndtering.
- (119) Rapporterne når til den konklusion, at det samlede afgiftsbeløb, som Ryanair betalte i AOC, i gennemsnit er højere end eller lig med det sammenlignelige afgiftsbeløb, som luftfartsselskabet betalte til sammenligningslufthavnene i undersøgelsesperioden. Dette viser, at de afgifter, som Ryanair betaler i AOC i forbindelse med de forskellige aftaler, størrelsesmæssigt svarer til de afgifter, som Ryanair ville være blevet tilbudt under lignende forhold af en lufthavnsejende investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår.
- (120) Ryanair gør gældende, at man ved en vurdering af lufthavnsafgifterne snarere burde fokusere på grænseomkostninger end på de gennemsnitlige variable omkostninger eller de gennemsnitlige samlede omkostninger.
- (121) Ryanair understreger, at AOC's aftaler med Ryanair og AMS bør vurderes separat, og at de to virksomheder ikke kan betragtes som én modtager af den påståede statsstøtte. Aftalerne blev forhandlet særskilt og uafhængigt af hinanden, vedrørte forskellige ydelser og var uden en sammenhæng, som kan berettige, at de betragtes som en enkelt kilde til påstået statsstøtte. Indgåelsen af en markedsføringsaftale med AMS har ikke været en forudsætning for driften af Ryanairs ruter fra og til en lufthavn. I lyset af at de selv varetager deres markedsføringsbehov, ville mange lufthavne, der beflyves af Ryanair, ikke ønske at indgå aftaler med AMS. Ryanair betoner, at købet af markedsførings tjenester til markedspriser skal betragtes særskilt i forhold til en dermed relateret kontrakt mellem lufthavn og luftfartsselskab.

- (122) Ryanair forklarer videre, at der ikke er noget holdepunkt for at antage, at et luftfartsselskab, som havde forpligtet sig til at garantere et lignende antal passagerer og/eller groundhandlingsydelser, ikke ville have fået tilsvarende »nedsatte afgifter«. Kommissionen undersøgte imidlertid ikke spørgsmålet om, hvorvidt et luftfartsselskab, som havde tilbudt lignende forpligtelser, ville have opnået afgifter af tilsvarende størrelsesorden fra en sammenlignelig privat lufthavn.
- (123) Hvad angår markedsføringsværdien, gør Ryanair gældende, at reklamepladsen på Ryanairs websted er begrænset, og at efterspørgslen herefter, også fra andre virksomheder end lufthavne, er stor. I øjeblikket har webstedet omkring 4,5 mia. sidevisninger om året. Selv traditionelle luftfartsselskaber ville nu blive bevidste om værdien af deres websteder i markedsførings- og reklameøjemed. På den anden side ville mange lufthavne med henblik på at øge deres markedstilstedeværelse træffe det økonomisk hensigtsmæssige valg at anvende den reklameplads, der udbydes på ryanair.com eller andre luftfartsselskabers websteder. Lufthavnene kunne profitere af denne udtalte mærkegenkendelse på en supplerende og gensidigt forstærkende måde. Altenburg-Nobitz lufthavn er internationalt langt mindre kendt end Aéroports de Paris eller Heathrow lufthavn, og derfor skal den investere i reklame for at styrke sin mærkegenkendelse og øge andelen af ankomende passagerer.
- (124) Ryanair fremlægger en analyse udarbejdet af konsulentfirmaet, hvori der foretages en sammenligning mellem de priser, som AMS beregner for internetmarkedsføringstjenester, og de priser, som beregnes af andre rejsewebsteder for lignende tjenester. I analysen sammenlignes de priser, som AMS opkræver i sin første prisliste fra 2005, med referencestørrelsen for lignende tjenester, der blev tilbudt på det pågældende tidspunkt af rejsewebsteder. Desuden sammenlignes de priser, der opkræves i henhold til den aktuelle AMS-prisliste (2013), med prisen for lignende tjenester, der blev markedsført af andre rejserelaterede websteder. I denne analyse konkluderes det, at de priser, som AMS opkræver for reklame på ryanair.com, enten lå under gennemsnittet eller i medianintervallet for de priser, som opkræves af websteder i sammenligningsgruppen i henhold til prislisterne. Denne konklusion bekræfter ifølge Ryanair, at offentlige lufthavnes aftaler med AMS består testen for en markedsøkonomisk aktør.
- (125) Ved hjælp af forskellige screenshots, hvoraf det fremgår, at de i forbindelse med aftaler med AMS leverede tjenester blev overvåget, fremlægger Ryanair desuden dokumentation for de ydede tjenester. Disse screenshots blev generelt fremsendt til den lufthavn, som havde indgået en aftale med AMS, som dokumentation for aktiveringen af de købte tjenester på ryanair.com. Ryanair fremhæver værdien for lufthavnene af de tjenester, som AMS har leveret, og mener, at der kan foretages en seriøs kvantificering af den fordel, som lufthavnene har opnået ved indgåelsen af aftaler med AMS.
- (126) Til trods for, at Ryanair mener, at AMS-aftalen og aftalen om lufthavnstjenester skal behandles særskilt, fremlægger Ryanair en rentabilitetsanalyse, der er udarbejdet af konsulentfirmaet efter det markedsøkonomiske investorprincip, som både omfatter den mellem Ryanair og lufthavnen indgåede aftale om lufthavnstjenester og de mellem AMS og lufthavnen indgåede markedsføringsaftaler. Ifølge Ryanair skal denne analyse — ved hjælp af overvejelser omkring en mulig inddragelse af AMS i en samlet rentabilitetsanalyse af AMS-aftalerne og aftalen om lufthavnstjenester — hjælpe Kommissionen i forbindelse med dens tilgang til en fælles betragtning af aftalen om lufthavnstjenester og AMS-aftalerne.
- (127) Konsulentfirmaet konkluderer, at cashflow-metoden er en egnet metode til at indregne værdien af AMS i en fælles rentabilitetsanalyse af AMS-aftalerne og aftalen om lufthavnstjenester. Med denne metode ville det være muligt både at registrere de akkumulerede merindtægter i kraft af undertegnelsen af aftalen om lufthavnstjenester og reklameværdien i forbindelse med AMS-aftalen. I overensstemmelse med denne metode ville lufthavnens udgifter til AMS kunne behandles som gradvist stigende driftsomkostninger inden for rammerne af den tilbagediskonterede cashflow- og rentabilitetsanalyse. Denne metode tager desuden hensyn til fordelene ved de markedsføringsaktiviteter, der opstår i tilknytning til AMS-aftalerne og aftalen om lufthavnstjenester i aftalens løbetid, men også efter dens udløb, for markedsføringsaktiviteter bidrager til at øge brandets værdi og ville sandsynligvis også udløse fremtidige forretningsmuligheder og udbytte.
- (128) Som konklusion på denne undersøgelse fremhæver Ryanair den kendsgerning, at Kommissionen, såfremt den fortsat betragter aftalen om lufthavnstjenester og AMS-aftalerne under ét, skal anvende de af konsulentfirmaet fastlagte principper på den her omhandlede støttesag for at kunne anvende rentabilitetsanalysen i henhold til det markedsøkonomiske investorprincip korrekt på både vurderingen af aftalen om lufthavnstjenester og AMS-aftalerne.

- (129) Ryanair fremlagde endvidere en række bilag udfærdiget af konsulentfirmaet samt en analyse udarbejdet af professor Damien P. McLoughlin.

Fastlæggelse af markedsreferencetørrelsen i sammenligningsanalyser i forbindelse med test <sup>(49)</sup> af det markedsøkonomiske investorprincip <sup>(50)</sup>

- (130) Konsulentfirmaet er af den opfattelse, at Kommissionens fremgangsmåde med kun at acceptere sammenligningslufthavne i det samme opland som den lufthavn, der undersøges, er forkert. Konsulentfirmaet hævder, at markedsreferencepriserne fra sammenligningslufthavne ikke er »påvirket« af statsstøtte til omkringliggende lufthavne. Det er derfor muligt at foretage et fyldestgørende skøn over sammenligningsgrundlaget for testen af markedsøkonomiprincippet, for:
- sammenlignende analyser bruges i vid udstrækning til tests af markedsøkonomiprincippet uden for statsstøtteområdet
  - virksomheder påvirker kun hinandens beslutninger om prisfastsættelse, i det omfang deres produkter er substituerbare eller supplerer hinanden
  - lufthavne i samme opland konkurrerer ikke nødvendigvis med hinanden, og sammenligningslufthavnene, der anvendes i de indsendte rapporter, står over for begrænset konkurrence fra statsejede lufthavne inden for deres opland (mindre end en tredjedel af de kommercielle lufthavne i sammenligningslufthavnens opland er fuldt ejet af staten, og ingen af lufthavnene i sammenligningslufthavnens opland var i april 2013 genstand for en statsstøttesag)
  - selv når sammenligningslufthavne står over for konkurrence fra statsejede lufthavne inden for det samme opland, er der grund til at formode, at deres adfærd er i overensstemmelse med princippet om den markedsøkonomiske aktør (f.eks. hvor der er en stor privat ejerandel, eller hvor lufthavnen er privat forvaltet)
  - markedsøkonomiske lufthavne vil ikke fastsætte priser, der ligger under de inkrementelle omkostninger.

Principper, der understøtter rentabilitetsanalysen i forbindelse med testen af det markedsøkonomiske investorprincip <sup>(51)</sup>

- (131) Konsulentfirmaet hævdede, at rentabilitetsanalysen, som det har foretaget i sine rapporter, som er blevet forelagt Kommissionen, følger de principper, som en fornuftig privat investor ville vælge. Denne rentabilitetsanalyse afspejler den tilgang, som udspringer af Kommissionens tidligere principafgørelser. De principper, der ligger til grund for rentabilitetsanalysen, er:
- Vurderingen foretages på grundlag af stigninger/fald i indtægter/udgifter.
  - En forudgående forretningsplan er ikke nødvendigvis påkrævet.
  - For en lufthavn uden trængselsproblemer er »single till«-systemet den rette prisfastsættelsesmetode.
  - Kun de indtægter, der er forbundet med den økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn, bør medtages.
  - Hele aftalens løbetid, herunder eventuelle forlængelser, bør inddrages.
  - Fremtidige pengestrømme tilbagediskonteres med henblik på at vurdere aftalernes rentabilitet.
  - Lufthavnens meromkostninger/-indtægter som følge af Ryanair-aftalerne bør vurderes på grundlag af skøn over det interne afkast eller nettonutidsværdien (NNV).

<sup>(49)</sup> Statsstøttesager vedrørende Ryanair, udarbejdet af konsulentfirmaet for Ryanair den 9. april 2013.

<sup>(50)</sup> Markedsøkonomisk aktør.

<sup>(51)</sup> Se fodnote 50.

Analyse af professor Damien P. McLoughlin <sup>(52)</sup> — »Brand building: why and how small brands should invest in marketing« [Branding: Hvorfor og hvordan bør de små mærker investere i markedsføring]

- (132) Formålet med analysen var at fastsætte den forretningsmæssige logik, der ligger til grund for regionale lufthavnes beslutninger om at købe reklamer på ryanair.com af AMS. Det anføres i analysen, at der findes et stort antal stærkt etablerede og velkendte lufthavne, som benyttes i almindelighed. Svagere konkurrenter skal overvinde forbrugernes statiske købsadfærd for at udbygge deres virksomhed. Mindre regionale lufthavne skal finde en vej til konsekvent at kommunikere deres brand ud til så bredt et publikum som muligt. Traditionelle former for kommerciel kommunikation kræver flere udgifter, end de har ressourcer til.

#### Bemærkninger vedrørende betalingerne til AMS

- (133) Ryanair bestrider Kommissionens vurdering, ifølge hvilken betalingerne til AMS udgør omkostninger for lufthavnen, idet denne tilgang ikke tager højde for værdien af de ydelser, som AMS leverede til lufthavnen. Ryanair mener i øvrigt, at man med henblik på analysen af det markedsøkonomiske investorprincip i det foreliggende tilfælde, bør skelne mellem køb af værdifulde markedsføringstjenester til markedspriser og en tilknyttet aftale mellem lufthavn og luftfartsselskab. Til støtte for sin analyse fremsender Ryanair en undersøgelse udarbejdet af konsulentfirmaet, som indeholder en sammenligning af AMS' priser og priserne for sammenlignelige ydelser på andre rejsewebsteder. <sup>(53)</sup> Konklusioner på undersøgelsen er, at AMS' priser enten var lavere end gennemsnittet eller lå i medianintervallet for de priser, som sammenligningswebstederne fakturerede. Heraf udleder Ryanair, at AMS' priser svarer til markedspriserne, og at den offentlige lufthavns beslutning om at købe AMS' ydelser består i testen af det markedsøkonomiske investorprincip. Som dokumentation for værdien af disse tjenester for lufthavnene fremlægger Ryanair derudover dokumentation for de tjenester, som er leveret til lufthavnene inden for rammerne af AMS-aftaler.
- (134) Ryanair beder Kommissionen om at genoverveje den tilgang til AMS-aftalerne, som Kommissionen hidtil har haft. Ryanair er af den opfattelse, at aftalerne med AMS bør betragtes særskilt fra Ryanairs aftaler om lufthavnstjenester og underkastes en separat test af den markedsøkonomiske aktør. Hvis Kommissionen insisterede på at gøre aftalerne med AMS og aftalerne om lufthavnstjenester med Ryanair til en og samme genstand for en test af det markedsøkonomiske investorprincip, bør der tages højde for værdien af de af AMS leverede ydelser til lufthavnen.
- (135) Rapporten fra konsulentfirmaet af 20. december 2013 om AMS's priser vedrører konklusionerne af de tidligere fremsendte rapporter, hvor reklamens betydning for små mærker blev skitseret. Disse rapporter bekræfter, at Ryanair er et stærkt mærke i hele Europa, som kan kræve pristillæg for sine reklametjenester. AMS' satser sammenlignes med en samtidig udtaget stikprøve af priser på webstedreklamer, i hvilken forbindelse annoncer af samme størrelse for perioden 2004-2005, dvs. perioden for den første introduktion af AMS-prislisten, og for 2013 tjener som sammenligningsgrundlag. ryanair.com har mere end dobbelt så mange besøgende pr. måned som det rejsewebsted, der ligger næstbedst på popularitetsskalaen. Der er også større sandsynlighed for, at de besøgende foretager andre transaktioner i forbindelse med den elektroniske handel. Disse unikke karakteristika sammenholdt med en udtalt mærkegenkendelse gjorde det muligt for luftfartsselskabet at opkræve et tillæg.
- (136) Sammenligningen blev foretaget mellem annoncer af samme størrelse, som var bestemt af tilgængelige data og placeret på de enkelte websteders hjemmeside. På grund af manglende gennemsigthed i forbindelse med særlige tilbud og efter skøn bevilgede rabatter, som imidlertid svarer til erhvervsmæssig standardpraksis, var det kun priser på prislister, der blev sammenlignet. En pris i henhold til prisliste tilbydes pr. tusinde visninger, dvs. som en pris, der skal betales hver gang, annoncen er blevet set af 1 000 besøgende på webstedet. Priserne for internetannoncer varierer afhængigt af størrelsen, som måles i pixels, og deres placering på webstedet. Den vigtigste annoncetjeneste, der blev tilbudt på webstedet ryanair.com i perioden 2004-2005, var et banner i formatet 468 × 60 pixels. Bannere placeres normalt i det øverste, midterste afsnit af et websted. For så vidt angår perioden 2004-2005, blev den pris for bannerannoncer, der blev tilbudt af AMS i henhold til 2005-prislisten, sammenlignet med den pris, som 54 europæiske rejsewebsteder forlangte.

<sup>(52)</sup> Udarbejdet for Ryanair den 10. april 2013.

<sup>(53)</sup> »Are prices set by AMS in line with the market rate?« [Svarer de priser, som AMS har fastsat, til markedspriserne?], Udarbejdet for Ryanair den 20. december 2013.

- (137) Med hensyn til 2013 inddrages yderligere to annoncetyper, nemlig Skyscraper i formatet 120 × 600 pixels og Mid Page Units i formatet 300 × 250 pixels. Skyscraper-annoncer er høje og smalle og placeres langs med kanten af et websted, mens Mid Page Units normalt ligger mellem redaktionelt online-indhold og dermed har en høj opmærksomhedsgrad. I henhold til AMS-prislisten sammenlignes priserne for Skyscraper-annoncer og Mid Page Units med gebyrerne på 22 rejsewebsteder og 135 andre websteder. For begge perioder og samtlige sektorer viste det sig, at AMS' gebyrsatser falder inden for eller ligger under intervallet for de priser, som websteder i sammenligningsgruppen opkræver.

Behandling af AMS-aftalerne i den rentabilitetsanalyse, der gennemføres som en del af testen af det markedsøkonomiske invest princip

- (138) Ryanair fremlagde en af konsulentfirmaet udarbejdet rapport om de principper, som efter Ryanairs mening bør gælde i forbindelse med en test af den markedsøkonomiske invest princip, og som både omfatter de aftaler, der er indgået mellem Ryanair og lufthavne, og de mellem AMS og netop disse lufthavne indgåede markedsføringsaftaler. <sup>(54)</sup> Ryanair understreger, at dette på ingen måde sætter spørgsmålstegn ved selskabets holdning, ifølge hvilken aftalerne med AMS og aftalerne om lufthavnstjenester bør underkastes separate test af det markedsøkonomiske invest princip.
- (139) Ifølge denne rapport bør indtægter, der er forbundet med AMS, medtages på indtægtssiden i en fælles rentabilitetsanalyse, mens udgifterne til AMS indregnes på udgiftssiden. Til det formål foreslås i rapporten en cashflow-metode, hvorved man behandler udgifter vedrørende AMS som gradvist stigende driftsomkostninger. I rapporten gøres gældende, at markedsføringsaktiviteter bidrog til skabelsen og forøgelsen af brandets værdi. Heraf vil der igen kunne opstå forretningsmuligheder og udbytte i markedsføringsaftalens løbetid, men også efter dens udløb. En aftale med Ryanair ville også tiltrække andre luftfartsselskaber til lufthavnen. Dette ville igen gøre den attraktiv for erhvervsdrivende og øge lufthavnens ikke-luftfartsrelaterede indtægter. <sup>(55)</sup> Såfremt Kommissionen gennemfører en fælles rentabilitetsanalyse, bør der tages hensyn til disse fordele via en behandling af udgifterne til AMS som gradvist stigende driftsomkostninger, i hvilken forbindelse merindtægterne skal korrigeres med AMS-betalingerne.
- (140) Derudover bør der i de forventede merindtægter optages en slutværdi ved udløbet af aftalen om lufthavnstjenester med henblik på også at kunne registrere opståede værdier efter aftalens udløb. Slutværdien kan tilpasses på grundlag af en forsigtig analyse for så vidt angår sandsynligheden for en forlængelse af aftalen med Ryanair eller indgåelse af en aftale indeholdende lignende vilkår med andre luftfartsselskaber. Dette gør det muligt at skønne en lavere grænse for de fordele, der samlet opstår i forbindelse med AMS-aftalerne og aftalen om lufthavnstjenester, under hensyntagen til uvisheden om merindtægter efter udløbet af aftalen om lufthavnstjenester.
- (141) Som dokumentation for denne tilgang sammenfatter rapporten resultaterne af undersøgelser om reklamens virkning på brandets værdi. Disse undersøgelser anerkender, at reklame opbygger et brands værdi og kan forbedre kundernes trofasthed. Navnlig øger reklame på ryanair.com en lufthavns markedstilstedeværelse. Navnlig mindre regionale lufthavne, som tiltrækker en stigning i deres trafikvolumen, ville kunne øge værdien af deres brand gennem indgåelse af reklameaftaler med AMS <sup>(56)</sup>.
- (142) Rapporten foreslår, at cashflow-metoden foretrækkes frem for kapitaliseringsmetoden, hvor AMS' udgifter ville blive behandlet som kapitaludgifter til et immaterielt aktiv (nemlig værdien af lufthavnens brand). Markedsføringsudgifterne ville blive aktiveret som immaterielle aktiver og herefter afskrevet over aktivets økonomiske levetid under hensyntagen til en restværdi ved den planlagte afslutning af den pågældende aftale om lufthavnstjenester. Denne fremgangsmåde ville imidlertid ikke tage hensyn til merfortjenesten ved indgåelsen af en aftale om lufthavnstjenester med Ryanair. Det er også vanskeligt at beregne værdien af det immaterielle aktiv som følge af udgifterne i forbindelse med varemærkepleje og det tidsrum, aktivet anvendes i.

<sup>(54)</sup> »Behandlung der AMS-Verträge in der als Teil des »Marktwirtschaftsteilnehmer-Tests« durchgeführten Rentabilitätsanalyse«, udarbejdet den 17. januar 2014 for Ryanair.

<sup>(55)</sup> Ifølge en rapport fra York Aviation (2007) »Social benefits of low fare airlines in Europe« [sociale fordele ved lavprisselskaber i Europa] gjorde Ryanair Eindhoven lufthavn attraktiv som lokalitet for andre lavprisselskaber.

<sup>(56)</sup> Her henvises der navnlig til en rapport af professor Damien P. McLoughlin (2013), som Ryanair fremsendte den 13. april 2013, med følgende titel: »Brand building: why and how small brands should invest in marketing« [Branding: Hvorfor og hvordan bør de små mærker investere i markedsføring].

- (143) Endelig fremføres det argument, at cashflow-metoden er i overensstemmelse med Kommissionens principafgørelser vedrørende statsstøtte og ikke-statsstøtte. Her angives sagen BayernLB<sup>(57)</sup>, hvor Kommissionen anførte, at den med henblik på at foretage en vurdering af pengestrømmene (cash flows) ville anvende en vurderingsmodel i henhold til »dividend discount«-metoden og herefter tildele en slutværdi på grundlag af en forventet udbyttevækst. Desuden nævnes tilfældet prispresset i forbindelse med Telefónica<sup>(58)</sup>, hvor Kommissionen inddrog en slutværdi i sin tilbagediskonterede pengestrømsanalyse.

#### 6.2. BEMÆRKNINGER FRA AIRPORT MARKETING SERVICES (AMS)

- (144) AMS definerer sig selv som et datterselskab af Ryanair, som tjener et effektivt økonomisk formål og blev etableret for at varetage en aktivitet, som ikke hører til Ryanairs kerneforretning. AMS benyttes af Ryanair som formidler i forbindelse med salg af reklameplads på Ryanairs websted. Principielt forhandles og indgås markedsføringsaftaler mellem AMS og lufthavne særskilt i forhold til Ryanairs aftaler med de samme lufthavne.
- (145) AMS bemærker, at selskabet ikke har modtaget statsstøtte, og at lufthavnen i forbindelse med sine forretninger med AMS har handlet i overensstemmelse med det økonomiske markedsinvestorprincip. AMS hævder, at det markedsøkonomiske investorprincip er opfyldt, fordi der i forbindelse med afgiftssatserne for den af AMS til rådighed stillede reklameplads og det tilhørende omfang af denne reklameplads ikke skelnes mellem offentlige og private reklamekunder. Offentlige og private organer konkurrerede med hinanden om at få adgang til den kun begrænset eksisterende reklameplads på ryanair.com.
- (146) AMS bemærker, at markedsføringsaftalerne blev forhandlet under overholdelse af forretningsmæssige grundprincipper med en kommerciel værdi til markedspris. Mange lufthavne, og det gælder både regionale lufthavne og fordelingslufthavne, valgte at styrke deres mærkegenkendelse med reklameannoncer på Ryanairs websted eller andre websteder. Denne styrkede mærkegenkendelse kunne lufthavnene drage fordel af på forskellig vis. Således kan denne mærkegenkendelse tiltrække ankomende passagerer via luftfartsselskabets websted, hvor der reklameres for lufthavnen. I lufthavnen ankomende passagerer genererede indtægter fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter, idet udefra kommende passagerer bruger mange penge på souvenirs, lokale produkter, lejebiler, restauranter og lignende. Disse indtægter udgjorde næsten halvdelen af lufthavnens indtægter fra ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter.
- (147) Dette er særligt tilfældet i AOC, for da Ryanair startede sin flyforbindelse Altenburg-London, havde lufthavnen endnu ikke fremvist nogen regelmæssig passagertrafik. Aktiviteter, via hvilke der kunne have været genereret ikke-luftfartsrelaterede indtægter, var endnu ikke udviklet på daværende tidspunkt. I denne sammenhæng prioriteres markedsføringsaktiviteter særligt højt for at øge andelen af ankomende passagerer af det samlede passagertal, som Ryanair havde forpligtet sig til, og fremme start af nye ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter i lufthavnen.
- (148) Ryanairs websted har ud fra et markedsføringsmæssigt synspunkt særligt nyttige karakteristika: Ryanairs websted er et af de mest populære rejsewebsteder i verden. Ryanairs mærke og websted har en udtalt mærkegenkendelse, og med en afvisningsprocent (bounce rate) på kun [...] er indholdet attraktivt; den gennemsnitlige besøgstid på webstedet er ekstrem lang, og webstedet er i høj grad i stand til at ramme den pågældende lufthavns potentielle kunder. Disse karakteristika for webstedet afspejlede sig i de markedsføringsgebyrer, som AOC blev faktureret.
- (149) AMS bemærker, at markedsføringsgebyrerne er fastlagt på grundlag af markedsprisen. AMS skelner i forbindelse med sine kunder ikke mellem lufthavne og virksomheder, der opererer inden for andre sektorer. De af AMS beregnede priser er baseret på objektive kriterier og er angivet på en gennemsigtig måde på dets websted<sup>(59)</sup>. De priser, som AMS beregnede lufthavnen, svarede til de priser, der var anført i prislisten. Til sammenligning: En ensides reklameannonce for lufthavnen i avisen *Daily Telegraph* ville koste ca. 2 385 000 EUR for en periode på 45 dage (46 000 GBP pr. dag). Den reklameplads, som AMS tilbyder på Ryanairs websted, er desuden fast, mens den på mange andre websteder ville blive vist skiftevis med andre reklamer.

<sup>(57)</sup> Europa-Kommissionen, statsstøtte NN 72/05 — Tyskland, rekapitalisering af BayernLB, præmis 27-29.

<sup>(58)</sup> Kommissionens beslutning af 4.7.2007 om en procedure i henhold til artikel 82 [EF] (sag COMP/38.784 — Wanadoo España mod Telefónica), præmis 360 og 363.

<sup>(59)</sup> [www.airportmarketingservices.com](http://www.airportmarketingservices.com)



- (150) I forbindelse med den toårige løbetid for leveringen af tjenesterne inden for rammerne af markedsføringsaftalen med AMS fra 2008 blev det fastsat, at lufthavnen betalte et gebyr for markedsføringstjenesterne på basis af antallet af sidevisninger i 2007. Markedsføringsaftalen fra 2010 var ligeledes baseret på antagelser om antallet af sidevisninger i 2009. De tilgængelige data fra tidligere viser, at antallet af sidevisninger på Ryanairs websted er steget betydeligt i de senere år.
- (151) AMS konkluderer, at man ikke har modtaget statsstøtte, og at Altenburg-Nobitz lufthavn i forbindelse med dens forretninger med AMS handlede i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

### 6.3. BEMÆRKNINGER FRA LUFTHANSA

- (152) Lufthansa bemærker, at der i årsregnskaberne for Altenburg-Nobitz lufthavn for 2010 og 2011 er medtaget årlige tab på henholdsvis 567 000 EUR og 437 000 EUR. Det viser, at virksomheden til trods for offentlige tilskud stadig ikke er rentabel. Ifølge Lufthansa foretager selskabsdeltagerne kapitalindskud på to forskellige måder.
- a) I 2014-budgettet for Landkreis Altenburger Land angives, at Altenburg-Nobitz lufthavn i henhold til artikel 24 i dets stiftelsesoverenskomst modtager yderligere kapitalindskud på 228 000 EUR om året.
- b) Desuden modtager Altenburg-Nobitz lufthavn mellem 2009 og 2011 tilskud på 2 406 000 EUR, der ikke skal tilbagebetales. Ifølge årsregnskaberne sikrer disse tilskud virksomhedens betalingsevne. I henhold til budgettet for Landkreis Altenburger Land stilles disse tilskud også til rådighed i 2014 (350 000 EUR for 2014). I alt beløb tilskuddene og selskabsdeltageres kapitalindskud sig til 409 000 EUR i 2014 og 174 000 EUR i 2013.
- (153) Med hensyn til de løbende kontroller bemærker Lufthansa, at infrastrukturen i henhold til aftalen med Ryanair åbenlyst udelukkende er etableret til Ryanair. Lufthansa bemærker desuden, at en privat investor kun ville have handlet på denne måde, hvis Ryanair til gengæld havde forpligtet sig til at beflyve lufthavnen i et bestemt antal år.
- (154) Lufthansa gør også gældende, at Altenburg-Nobitz lufthavn modtog offentlig redningsstøtte mellem 2003 og 2011, fordi lufthavnsafgifterne ikke var tilstrækkelige til at dække driftsomkostningerne. Lufthansa definerer selskabet som »en kriseramte virksomhed« i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder <sup>(60)</sup>, i hvilken forbindelse disse retningslinjer således ikke er blevet fulgt, idet støtten ikke blev anmeldt. Denne støtte er derfor ikke forenelig med det indre marked.
- (155) For så vidt angår lufthavnsafgifterne og markedsføringsstøtten, bemærker Lufthansa, at Ryanair er blevet indrømmet betydelig støtte i form af fordelagtige afgifter og støtte i forbindelse med markedsføring. Lufthansa gør gældende, at disse fordele ikke er forenelige med det indre marked, idet forenelighedskriterierne i luftfartsretningslinjerne fra 2005 ikke ville kunne finde anvendelse, fordi de ikke gælder i tilfælde, hvor der permanent og kontinuerligt ydes driftsstøtte. Også luftfartsretningslinjerne fra 2014 ville ikke kunne anvendes, fordi de kun vedrører startstøtte til luftfartsselskaber, som enten blev anmeldt eller indrømmet efter disse retningslinjers ikrafttræden. Også selv om luftfartsretningslinjerne fra 2014 kunne finde anvendelse, ville forenelighedskriterierne for startstøtte til luftfartsselskaber ikke være opfyldt.

### 6.4. BEMÆRKNINGER FRA SAMMENSLUTNINGEN AF TYSKE LUFTFARTSSELSKABER

- (156) Hvad angår anvendelsen af luftfartsretningslinjerne fra 2014, er BDF ikke indforstået med anvendelsen af disse retningslinjer på ikke-anmeldt driftsstøtte, der er indrømmet inden offentliggørelsen af retningslinjerne, fordi dette er i modstrid med målet om at undgå konkurrenceforvridning og skabe lige konkurrencevilkår i det indre marked. Ifølge BDF ville en sådan anvendelse udgøre en fordel for de virksomheder, som handlede i overensstemmelse med de retningslinjer, der var gældende før den 4. april 2014. Efter BDF's opfattelse ville en retsstridig handling i kraft af de nye luftfartsretningslinjer fra 2014 blive legaliseret med tilbagevirkende kraft. Startstøtten til Ryanair og investeringsstøtten til Altenburg-Nobitz lufthavn burde således på grundlag af den lov, der var gældende på det relevante tidspunkt, betragtes som ikke-anmeldt støtte.

<sup>(60)</sup> EUT C 249, 31.7.2014, s. 1.

**7. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA INTERESSEREDE TREDJEPARTER****7.1. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER TIL RYANAIRS BEMÆRKNINGER**

- (157) For så vidt angår rapporten fra konsulentfirmaet, bemærker Tyskland, at rapporten antyder muligheden for, at Germanwings kan beflyve AOC. Tyskland sandsynliggør imidlertid, at Germanwings aldrig betjente denne lufthavn.
- (158) Hvad angår Ryanairs bemærkninger, bemærker Tyskland, at myndighederne i delstaten Thüringen ikke har deltaget i forhandlingerne mellem lufthavnen og henholdsvis Ryanair og AMS om indgåelsen af aftalerne.
- (159) For så vidt angår markedsføringsaftalerne mellem Ryanair og AOC, yder Tyskland omfattende støtte for at bevare Ryanair i lufthavnen, efter at det er fastslået, at disse markedsføringsaftaler opfylder det markedsøkonomiske investorprincip og som følge heraf ikke indeholder statsstøtte. Tyskland er især enig i konklusionen i den sidste rapport fra konsulentfirmaet, som Ryanair fremsendte den 20. december 2013, og oplyser, at de betalinger, der er ydet til henholdsvis AMS og Ryanair for den tjeneste, der er leveret i forretningsøjemed i forbindelse med en normal markedsføringsaftale, har været rimelige.

**7.2. TYSKLANDS BEMÆRKNINGER TIL LUFTHANSAS BEMÆRKNINGER**

- (160) Tyskland anfører, at Lufthansas bemærkninger ikke bragte nogen nye oplysninger i forbindelse med de løbende kontroller, og at Kommissionen allerede havde alle relevante oplysninger i sagen.
- (161) Tyskland tilbageviser enkelte af Lufthansas påstande. De er ifølge Tyskland behæftet med fejl.
- Ifølge Tyskland blev AOC ikke udelukkende bygget og drevet med henblik på Ryanair. Med hensyn hertil henviser Tyskland til sine bemærkninger og den langsigtede investeringsplan for Altenburg-Nobitz lufthavn.
  - Tyskland fremhæver endvidere, at infrastrukturen er åben for enhver på ikke-diskriminerende vilkår. Siden 2001 har Air Berlin og Air Omega også benyttet lufthavnen regelmæssigt.
  - Resultaterne for Altenburg-Nobitz lufthavn blev forbedret som følge af aftalerne med Ryanair. Derfor ville en privat investor også have indgået disse aftaler.
  - Beslutninger af denne art er normale for virksomheder som Altenburg-Nobitz lufthavn. Eksempelvis blev det 2008 og 2009 også undersøgt, om en pilotuddannelsesvirksomhed kunne være en fordel for AOC. Aftalen kom imidlertid aldrig i stand, fordi virksomhedens krav til infrastrukturen på det pågældende tidspunkt ikke kunne opfyldes. Et andet eksempel er, at det i december 2010 blev besluttet ikke at indgå nye aftaler med Ryanair.
  - På baggrund af KE-Consult-undersøgelsen blev forretningsmodellen for Altenburg-Nobitz lufthavn ændret til almen lufttrafik. Herved faldt det beløb, der var nødvendigt i offentlige tilskud.
- (162) Tyskland bemærker endvidere, at de offentlige tilskud kan reduceres yderligere, hvilket skyldes den kendsgerning, at bestyrelsen i Altenburg-Nobitz lufthavn i december 2013 besluttede at optage en privat investor i ejerkredsen. Som følge af den nye kurs for lufthavnen, der ikke længere skal betjenes af charter- eller ruteflyvninger, skal AOC snart heller ikke længere være omfattet af statsstøttereglernes anvendelsesområde.
- (163) Tyskland hævder, at AOC i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005 hører under lufthavnskategori D med maksimalt 150 000 passagerer om året. Derfor er lufthavnen for lille til at konkurrere med andre lufthavne samt fordreje konkurrencen. Følgelig er der ikke tale om nogen påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater. Tyskland afviser Lufthansas påstande om, at Ryanair skulle have modtaget statsstøtte. Tyskland afviser også påstanden om, at Ryanair via lufthavnsafgifter og markedsføringsstøtte er indrømmet støtte og henviser i den forbindelse til sine tidligere bemærkninger.
- (164) Afslutningsvis henviser Tyskland til Kommissionens pressemeddelelse af 19. januar 2005 <sup>(61)</sup>, der bekræfter, at en støtteordning til etablering og udvikling af regionale lufthavne i strukturelt og økonomisk dårligt stillede områder er forenelig med det indre marked.

<sup>(61)</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-05-58\\_de.htm?locale=EN](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-05-58_de.htm?locale=EN)

## 8. VURDERING

## 8.1. SPØRGSMÅLET OM STATSSTØTTE

- (165) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF »... er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
- (166) Kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. For at de omhandlede foranstaltninger skal kunne fastslås at udgøre statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal alle følgende betingelser være opfyldt. Nærmere bestemt skal den økonomiske støtte:
- være ydet af staten eller med statsmidler
  - begunstige visse virksomheder eller visse produktioner
  - fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene
  - påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

## Begrebet virksomhed og økonomisk aktivitet

- (167) I henhold til gældende retspraksis skal Kommissionen først fastslå, hvorvidt Altenburg-Nobitz lufthavn er en virksomhed i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF anførte forstand. Virksomheder defineres som enheder, der udøver økonomisk aktivitet, uanset deres retlige form, ejerskab eller finansieringsmåde <sup>(62)</sup>. Enhver aktivitet, der består i at udbyde varer eller tjenester på et givet marked, betragtes som en økonomisk aktivitet <sup>(63)</sup>.
- (168) I sin dom i sagen om Leipzig-Halle-lufthavnen bekræftede Domstolen, at driften af en lufthavn med kommercielt sigte og etablering af lufthavnens infrastruktur udgør en økonomisk aktivitet <sup>(64)</sup>. Så snart en lufthavnsoperatør gennem udbud af lufthavnstjenester udøver en økonomisk aktivitet mod vederlag, udgør denne uanset sin retlige form eller finansieringsmåde en virksomhed i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Følgelig kan de i traktaten fastsatte statsstøtteregler anvendes på fordele, som den pågældende lufthavnsoperatør indrømmes af staten eller med statslige midler <sup>(65)</sup>.
- (169) For så vidt angår det tidspunkt, hvorfra etablering og drift af en lufthavn bliver til en økonomisk aktivitet, minder Kommissionen om, at den gradvise udvikling af markedskræfter i lufthavnssektoren gør det umuligt at bestemme en nøjagtig dato. De europæiske domstole har imidlertid anerkendt udviklingen i beskaffenheden af lufthavnens aktiviteter. For så vidt angår Leipzig/Halle lufthavn, fandt Retten, at fra og med 2000 kan statsstøttereglerne anvendelse på finansieringen af lufthavnsinfrastruktur ikke længere udelukkes. Følgelig skal etablering og drift af lufthavnsinfrastruktur fra datoen for dommen i sag Aéroports de Paris (den 12. december 2000) betragtes som økonomisk aktivitet.
- (170) I overensstemmelse med vurderingen i betragtning 168 og 169 er driften af en lufthavn en økonomisk aktivitet. På den ene side finder der konkurrence sted mellem lufthavne om at tiltrække luftfartsselskaber og den tilsvarende lufttrafik (passagerer og fragt) og på den anden side mellem lufthavnsoperatører. Disse kan konkurrere indbyrdes om at få overdraget driften af en bestemt lufthavn. Navnlig for så vidt angår lavprisselskaber og charterselskaber, kan lufthavne, som ikke befinder sig i det samme opland eller måske ikke en gang i den samme medlemsstat, være i konkurrence med hinanden om at tiltrække disse luftfartsselskaber.

<sup>(62)</sup> Sag C-35/96, Kommissionen mod Italien, Sml. 1998 I, s. 3851; sag C-41/90, Höfner og Elser, Sml. 1991 I, s. 1979; sag C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances mod Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Sml. 1995 I, s. 4013; sag C-55/96, Job Centre, Sml. 1997 I, s. 7119.

<sup>(63)</sup> Sag 118/85, Kommissionen mod Italien, Sml. 1987, s. 2599; sag C-35/96, Kommissionen mod Italien, Sml. 1998 I, s. 3851.

<sup>(64)</sup> Dom i sag Leipzig/Halle, særlig præmis 93 og 94; stadfæstet i sag C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen og Flughafen Leipzig-Halle mod Kommissionen, 2012, ECLI:EU:C:2012:821; jf. endvidere dom i sag T-128/89, Aéroports de Paris mod Kommissionen, Sml. 2000, II, s. 3929, stadfæstet i sag C-82/01P, Aéroports de Paris mod Kommissionen, Sml. 2002 I, s. 9297, og »Charleroi-dommen«.

<sup>(65)</sup> Sag C-159/91 og C-160/91, Poucet mod AGV og Pistre mod Cancave, Sml. 1993 I, s. 637.

- (171) Kommissionen fastslår, at den i denne afgørelse omhandlede lufthavnsinfrastruktur skal drives på et kommercielt grundlag af lufthavnsoperatøren Altenburg-Nobitz lufthavn. Da lufthavnsoperatøren vil opkræve afgifter af brugerne for anvendelsen af denne infrastruktur, kan sidstnævnte udnyttes kommercielt. Heraf følger, at den enhed, der udnytter denne infrastruktur, udgør en virksomhed i medfør af artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### Offentligt myndighedsområde

- (172) Ikke alle lufthavnsoperatørens aktiviteter har nødvendigvis økonomisk karakter<sup>(66)</sup>. Domstolen<sup>(67)</sup> fastslog, at virksomhed, som normalt henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter og ikke er omfattet af statsstøttereglernes anvendelsesområde. Aktiviteter af denne art omfatter eksempelvis sikkerhed, styring af lufttrafikken, politi, told osv. Finansieringen af disse aktiviteter skal begrænses strengt til en kompensation for de opståede omkostninger, og en anvendelse heraf til finansiering af andre økonomiske aktiviteter er ikke tilladt<sup>(68)</sup>.
- (173) Derfor udgør finansieringen af de aktiviteter, der henhører under det offentlige myndighedsområde, eller med disse aktiviteter direkte sammenhængende infrastruktur, generelt ikke statsstøtte<sup>(69)</sup>. I en lufthavn anses aktiviteter som f.eks. styring af lufttrafikken, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikke-økonomisk karakter<sup>(70)</sup>.
- (174) Imidlertid må offentlig finansiering af ikke-økonomiske aktiviteter, der nødvendigvis har tæt sammenhæng med udøvelsen af en økonomisk aktivitet, ikke føre til uberettiget forskelsbehandling af flyselskaber og lufthavnsoperatører. Det følger af gældende retspraksis, at der gives en fordel, når offentlige myndigheder fritager virksomheder for omkostninger, der knytter sig til deres økonomiske aktiviteter<sup>(71)</sup>. Hvis det derfor i et givet retssystem er almindeligt, at flyselskaber eller lufthavnsoperatører afholder omkostningerne til bestemte tjenester, mens nogle flyselskaber eller lufthavnsoperatører, der leverer de samme tjenester på vegne af de samme offentlige myndigheder ikke skal afholde disse omkostninger, kan sidstnævnte opnå en fordel, selvom disse tjenester i sig selv anses for at være af ikke-økonomisk karakter. Hvis det altså i et bestemt sæt retsregler er normalt, at luftfartselskaber eller lufthavnsoperatører bærer omkostningerne til bestemte tjenester. Derfor er det nødvendigt med en analyse af den gældende juridiske ramme for lufthavnsoperatøren for at vurdere, hvorvidt lufthavnsoperatørerne eller flyselskaberne under den pågældende juridiske ramme skal dække omkostningerne ved leveringen af visse aktiviteter, der i sig selv kan være ikke-økonomiske, men som hænger sammen med udøvelsen af deres økonomiske aktiviteter.
- (175) Tyskland bemærker, at de offentlige tilskud til infrastrukturinvesteringer, der nævnes i betragtning 71, udelukkende er forbundet med ikke-økonomiske aktiviteter. Tyskland henregner sikkerhedsinvesteringer og investeringer vedrørende den offentlige sikkerhed og luftfartssikkerhed til disse ikke-økonomiske aktiviteter. Tyskland henviser navnlig til, at sikkerheds- og politimæssige opgaver, brandbeskyttelsesforanstaltninger, offentlig sikkerhed og driftssikkerhed, vejrtjenester og styring af lufttrafikken er en del af det offentlige myndighedsområde.
- (176) Den relevante juridiske ramme i Tyskland bestemmes navnlig af § 8 i Luftsicherheitsgesetz (lov om luftfartsikkerhed), der regulerer lufthavnenes kontrolforanstaltninger, samt § 27, litra c), nr. 2, i Luftverkehrsgesetz (lov om lufttrafik), der regulerer foranstaltninger til sikring af arbejdsbeskyttelse, styring af lufttrafikken og luftfartsikkerhed.
- (177) Kommissionen er af den opfattelse, at foranstaltninger i henhold til § 8 i Luftsicherheitsgesetz, foranstaltninger i henhold § 27, litra c), nr. 2, i Luftverkehrsgesetz, vejrtjeneste og brandvæsen principielt kan betragtes som aktiviteter, der henhører under det offentlige myndighedsområde.

<sup>(66)</sup> Sag C-364/92, SAT Fluggesellschaft mod Eurocontrol, Sml. 1994 I, s. 43.

<sup>(67)</sup> Kommissionens beslutning N 309/02 af 19.3.2003, Sikkerhedsforanstaltninger for luftfarten — kompensation for omkostninger som følge af terroristangrebene den 11. september 2001 (EUT C 148 af 25.6.2003, s. 7).

<sup>(68)</sup> Sag C-343/95, Cali & Figli Srl mod Servizi ecologici porto di Genova, Sml. 1997 I, s. 1547. Kommissionens beslutning N 309/02 af 19.3.2003; Kommissionens beslutning af 16.10.2002, N 438/02 — Støtte til havnemyndigheder for udøvelse af offentlig myndighed. (EFT C 284 af 21.11.2002, s. 2)

<sup>(69)</sup> Kommissionens beslutning N 309/02 af 19.3.2003.

<sup>(70)</sup> Jf. navnlig sag C-364/92, SAT/Eurocontrol, Sml. 1994 I, s. 43, præmis 30 og sag C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati mod Kommissionen, Sml. 2009 I, s. 2207, præmis 71.

<sup>(71)</sup> Jf. bl.a. sag C-172/03, Wolfgang Heiser mod Finanzamt Innsbruck, Sml. 2005 I, s. 1627, præmis 36 og den citerede retspraksis.

- (178) Når det imidlertid handler om foranstaltninger, som alene vedrører driftssikkerheden, er det Kommissionens holdning, at sikringen af en sikker drift i lufthavnen udgør en helt normal bestanddel af den økonomiske aktivitet i forbindelse med at drive en lufthavn <sup>(72)</sup>. Med forbehold for en detaljeret kontrol af de enkelte aktiviteter og omkostninger fastslår Kommissionen, at konkrete foranstaltninger med det formål at sikre en sikker drift af lufthavnen ikke udgør aktiviteter, som hører under det offentlige myndighedsområde. Enhver virksomhed, som ønsker at drive en lufthavn, skal sikre anlæggenes sikkerhed, f.eks. for så vidt angår start- og landingsbane og forpladser.
- (179) For så vidt angår brandbeskyttelsen, bemærker Kommissionen, at dækningen af omkostninger til brandvæsenet er et regionalt ansvar, og disse omkostninger dækkes normalt af de relevante regionale myndigheder. Dækningen af disse omkostninger er begrænset til det, der er nødvendigt for at dække omkostningerne.
- (180) Med hensyn til styring af lufttrafikken og lufttrafikkontrolforanstaltninger fastsætter § 27, litra d), i Luftverkehrsgesetz, at de omkostninger, der er forbundet med foranstaltningerne i henhold til § 27, litra c), i Luftverkehrsgesetz dækkes af staten i en række bestemte lufthavne. Lufthavne er berettiget til omkostningsdækning som »anerkendte lufthavne« i henhold til § 27, litra d), i Luftverkehrsgesetz, hvis forbunds-transportministeriet har anerkendt, at foranstaltningerne er nødvendige af hensyn til sikkerheden og transportpolitiske interesser <sup>(73)</sup>. Tyske lufthavne, som ikke er blevet anerkendt, er ikke berettiget til omkostningsdækning i henhold til § 27, litra d), i Luftverkehrsgesetz og skal derfor i princippet selv afholde omkostningerne i forbindelse med foranstaltningerne i § 27, litra c), i Luftverkehrsgesetz. Disse omkostninger er normalt forbundet med driften af lufthavnene. Eftersom nogle lufthavne skal afholde disse omkostninger selv, mens andre lufthavne ikke skal, kunne sidstnævnte få en fordel, selv om kontrol- og luftfartssikkerhedsforanstaltninger kan betragtes som ikke-økonomiske. Kommissionen bemærker, at AOC ikke hører til blandt de lufthavne, der henhører under § 27, litra d), i den nævnte lov, og fastslår, at de investeringer, der er forbundet med luftfartstjenester og lufttrafikkontrolforanstaltninger, ikke kan komme i betragtning som omkostninger under det offentlige myndighedsområde.
- (181) Hvad angår foranstaltninger i henhold til § 8 i Luftsicherheitsgesetz, fremgår det, at Tyskland tilsyneladende finder, at alle omkostninger i forbindelse med de deri foreskrevne foranstaltninger kan afholdes af de relevante offentlige myndigheder. Kommissionen bemærker imidlertid, at det i henhold til § 8, stk. 3, i Luftsicherheitsgesetz kun er omkostninger til anlæg og vedligeholdelse af de nødvendige områder og lokaler til gennemførelse af aktiviteterne, jf. § 5 i Luftsicherheitsgesetz, der kan dækkes. Alle øvrige omkostninger skal afholdes af lufthavnsoperatøren. I det omfang offentlig finansiering ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn har fritaget den pågældende virksomhed for omkostninger, den skulle afholde i henhold til § 8, stk. 3, i Luftsicherheitsgesetz, er den offentlige finansiering underlagt EU's statsstøttekontrol.
- (182) Afslutningsvis accepterer Kommissionen i betragtning af de i perioden 2000-2011 aktiverede infrastrukturinvesteringer og opståede driftsomkostninger, at omkostninger, der er direkte forbundet med tilrådighedsstillelsen af vejrtjenester, kan betragtes som omkostninger under det offentlige myndighedsområde, for så vidt som dækningen af disse omkostninger er strengt begrænset til det, der er nødvendigt for at forfølge disse aktiviteter. For så vidt angår investeringerne og driftsomkostningerne i forbindelse med de i henhold til § 8 i Luftsicherheitsgesetz truffene foranstaltninger, mener Kommissionen, at kun de omkostninger, for hvilke lufthavnsoperatøren har et godtgørelseskrav i medfør af § 8, stk. 3, i Luftsicherheitsgesetz, kan komme i betragtning som omkostninger under det offentlige myndighedsområde.
- (183) Med hensyn til de investeringer, der er forbundet med luftfartstjenester og lufttrafikkontrolforanstaltninger i henhold til § 27, litra c), nr. 2, i Luftverkehrsgesetz, fastslår Kommissionen under hensyntagen til, at AOC ikke er blandt de lufthavne, der henhører under § 27, litra d), i denne lov, at investeringer og driftsomkostninger i forbindelse med luftfartstjenester og lufttrafikkontrolforanstaltninger ikke kan betragtes som omkostninger under det offentlige myndighedsområde. Endelig kommer investeringer og driftsomkostninger i relation til sikringen af lufthavnens driftssikkerhed ikke i betragtning som omkostninger under det offentlige myndighedsområde. Dette betyder navnlig, at investeringer i moderniseringen og udvidelsen af start- og landingsbanen samt installationen af lufthavnsbelysning osv. ikke kan siges at henhøre under det offentlige myndighedsområde.

<sup>(72)</sup> Kommissionens afgørelse af 20.2.2014 i statsstøttesag SA.35847 (2012/N) — Den Tjekkiske Republik — Ostrava Lufthavn, endnu ikke offentliggjort i EUT, betragtning 16).

<sup>(73)</sup> § 27, litra d), nr. 1, i Luftverkehrsgesetz: »Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen werden an den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt«.

- (184) Uanset om disse omkostninger rent juridisk anses for at høre under det offentlige myndighedsområde eller ej, blev det påvist, at disse omkostninger skal bæres af lufthavnsoperatøren i henhold til den gældende juridiske ramme. Hvis staten altså betalte disse omkostninger, ville lufthavnsoperatøren blive fritaget for omkostninger, som denne normalt skulle have båret.
- (185) Kommissionen mener derfor, at de offentlige midler, der er ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn til finansieringen af infrastrukturinvesteringer og driftstab, fritager virksomheden for omkostninger, der knytter sig til dennes økonomiske aktivitet. Undtaget herfra er de omkostninger under det offentlige myndighedsområde, der er nævnt i betragtning 182 og 183. Den i tabel 7 angivne finansiering fra delstaten Thüringen til dækning af styring af lufttrafikken og lufthavnskontroltjenester kan derfor i modsætning til Tysklands opfattelse ikke anses for at være ydet til aktiviteter under det offentlige myndighedsområde. Ligeledes er der en del af de i tabel 3 angivne infrastrukturinvesteringer, som i modsætning til Tysklands opfattelse ikke hører ind under det offentlige myndighedsområde. Dette gælder navnlig for moderniseringen og udvidelsen af start- og landingsbanen.

#### 8.1.1. Foranstaltning 1: Finansiering af infrastrukturinvesteringer i perioden 2000-2011

##### Statsmidler og tilregning til staten

- (186) Der er altid tale om statsstøtte, når staten selv eller et formidlende organ i henhold til de beføjelser, det har fået tillagt, indrømmer en fordel med statsmidler<sup>(74)</sup>. For så vidt angår midler fra lokale myndigheder, finder artikel 107 i TEUF anvendelse<sup>(75)</sup>.
- (187) I den foreliggende sag finansieres de tilskud, der ydes til Altenburg-Nobitz lufthavn til dækning af infrastrukturinvesteringer, med offentlige organers budgetmidler, dvs. med midler fra enten offentlige selskabsdeltagere<sup>(76)</sup>, delstaten Thüringen eller andre offentlige organer samt regionale og lokale myndigheder. Følgelig indeholder tilskuddene statsmidler og kan ligeledes tilregnes staten.

##### Økonomisk fordel

- (188) I forbindelse med undersøgelsen af spørgsmålet om, hvorvidt en virksomhed gennem tildelingen af finansielle midler på præferencevilkår har opnået en økonomisk fordel, anvender Kommissionen kriteriet om »den markedsøkonomiske investor«. I henhold til dette princip bør kapital, som staten direkte eller indirekte indskyder i en virksomhed på vilkår, der svarer til normale markedsvilkår, ikke anses for statsstøtte<sup>(77)</sup>.
- (189) I denne sag skal Kommissionen vurdere, om vilkårene for de offentlige tilskud, der er ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn, giver virksomheden en økonomisk fordel, som modtageren ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.
- (190) De offentlige tilskud til den her omhandlede foranstaltning blev ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn »gratis«, uden renter eller tilbagebetalingsforpligtelser<sup>(78)</sup>. Følgelig fritog de tilskud, som de tyske myndigheder ydede til infrastrukturinvesteringerne, virksomheden for den byrde, det ville have været helt selv at skulle finansiere infrastrukturen enten ved hjælp af banklån eller af egenkapitalen. Derfor gav disse tilskud lufthavnen en økonomisk fordel.

##### Selektivitet

- (191) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal en foranstaltning for at kunne betegnes som statsstøtte begunstige »visse (...) virksomheder eller visse produktioner«. Kommissionen henviser til, at tilskuddene til infrastrukturinvesteringerne kun blev ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn. Følgelig er der i forbindelse med disse tilskud tale om selektive foranstaltninger i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(74)</sup> Sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (i det følgende benævnt: »Stardust Marine«), Sml. 2002 I, s. 4397.

<sup>(75)</sup> Dom af 12.5.2011 i forenede sager T-267/08 og T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

<sup>(76)</sup> Jf. fodnote 10.

<sup>(77)</sup> Meddelelse til medlemsstaterne fra Kommissionen om anvendelse af EØF-traktatens artikel 92 og 93 og af artikel 5 i Kommissionens direktiv 80/723/EØF på offentlige virksomheder i fremstillingssektoren (EFT C 307 af 13.11.1993, s. 3), nr. 11. Denne meddelelse vedrører fremstillingssektoren, men finder tilsvarende anvendelse på andre brancher. Jf. sag T-16/96 Cityflyer, Sml. 1998 II, s. 717, præmis 51.

<sup>(78)</sup> Tilbagebetalinger fandt kun sted i visse tilfælde, hvor de pågældende offentlige tilskud ikke var blevet anvendt fuldt ud til den investering, som de var tiltænkt.

### Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen

- (192) Hvis den af en medlemsstat ydede støtte styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, der konkurrerer på det indre marked, må det antages, at sidstnævnte påvirkes negativt af den pågældende støtte. Efter gældende retspraksis <sup>(79)</sup> om hvorvidt en foranstaltning fordrejer konkurrencen, er det tilstrækkeligt, at støttemodtageren er i konkurrence med andre virksomheder på markeder, der er åbne over for konkurrence.
- (193) Som nævnt udgør driften af en lufthavn en økonomisk aktivitet, og lufthavnene konkurrerer indbyrdes om at tiltrække passagerer og luftfartsselskaber. Altenburg-Nobitz lufthavn konkurrerer med andre virksomheder på et marked, som er åbent for konkurrence. Den modtagne økonomiske fordel styrker dens stilling i forhold til konkurrenterne på det europæiske marked for lufthavnstjenester.
- (194) De her undersøgte offentlige finansielle midler fordrejer eller truer således med at fordreje konkurrencen. Desuden påvirker de samhandelen mellem medlemsstaterne.

### Konklusion

- (195) Af de nævnte årsager når Kommissionen til den konklusion, at de tilskud, der blev ydet af tyske regionale og kommunale myndigheder i tiden efter den 12. december 2000 til AOC's infrastrukturinvesteringer, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

### 8.1.2. Foranstaltning 2: Finansiering af driftstab i Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011

#### Statsmidler og tilregnelser til staten

- (196) Der er altid tale om statsstøtte, når staten selv eller et formidlende organ i henhold til de beføjelser, det har fået tillagt, indrømmer en fordel med statsmidler <sup>(80)</sup>. For så vidt angår midler fra lokale myndigheder, finder artikel 107 i TEUF anvendelse <sup>(81)</sup>.
- (197) I den foreliggende sag finansieres de tilskud, der ydes til Altenburg-Nobitz lufthavn til dækning af driftstab, med offentlige organers budgetmidler, dvs. med midler fra enten offentlige selskabsdeltagere <sup>(82)</sup>, delstaten Thüringen eller andre offentlige organer samt regionale og lokale myndigheder. Følgelig indeholder tilskuddene statsmidler og kan ligeledes tilregnes staten.

#### Økonomisk fordel

- (198) Enhver økonomisk fordel, som en virksomhed ikke kunne have opnået under normale markedsvilkår, dvs. uden statslig indgriben, udgør en fordel i den i artikel 107, stk. 1, i TEUF omhandlede forstand <sup>(83)</sup>. Det er kun foranstaltningens indvirkning på virksomheden, der er relevant, ikke årsagen til eller formålet med statens indgriben <sup>(84)</sup>. Hver gang en virksomheds finansielle situation forbedres som følge af statslig indgriben, er der tale om en fordel.
- (199) Kommissionen minder endvidere om, at »den kapital, som staten direkte eller indirekte indskyder i en virksomhed på vilkår, der svarer til normale markedsvilkår, ikke kan anses for statsstøtte« <sup>(85)</sup>. Med henblik på i det foreliggende tilfælde at kunne fastslå, hvorvidt den offentlige finansiering af Altenburg-Nobitz lufthavn giver virksomheden en fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår, skal Kommissionen sammenligne den adfærd, som blev udvist af de offentlige myndigheder, der ydede kapitalindskuddet, med den adfærd, som udvises af en markedsinvestor, som styres af udsigterne til udbytte på længere sigt <sup>(86)</sup>.

<sup>(79)</sup> Sag T-214/95, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, Sml. 1998 II, s. 717.

<sup>(80)</sup> Sag C-482/99 Frankrig mod Kommissionen (i det følgende benævnt: »Stardust Marine«), Sml. 2002 I, s. 4397.

<sup>(81)</sup> Se fodnote 76.

<sup>(82)</sup> Jf. fodnote 10.

<sup>(83)</sup> Sag C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl. mod La Poste m.fl., Sml. I, s. 3547, præmis 60 og sag C-342/96, Kongeriget Spanien mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1999 I, s. 2459, præmis 41.

<sup>(84)</sup> Sag 173/73 Den Italienske Republik mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, Sml. 1974, s. 709, præmis 13.

<sup>(85)</sup> Dom i Stardust Marine, præmis 69.

<sup>(86)</sup> Sag C-305/89 Italien mod Kommissionen (»Alfa Romeo«), Sml. 1991 I, s. 1603, præmis 23; sag T-296/97 Alitalia mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 3871, præmis 84.

- (200) Tyskland fremfører, at virkningen af de pågældende offentlige tilskud bør vurderes under hensyntagen til de samlede økonomiske fordele for regionen, og at hovedaktionæren i Altenburg-Nobitz lufthavn, dvs. Landkreis Altenburger Land, følgelig handlede som privat investor under normale markedsvilkår. Hvis man tager hensyn til fordelene for regionen, så var fordelene for Landkreis Altenburger Land ifølge Tyskland større end de ydede tilskud. Tyskland anerkender endda, at selskabsdeltagernes kapitalindskud vil kunne betegnes som »direkte tilskud«<sup>(87)</sup> til lufthavnen. Ved en vurdering i henhold til markedsinvestorprincippet kan der imidlertid ikke tages hensyn til de mulige fordele for regionen. I den forbindelse spiller det ikke nogen rolle, hvis det skulle have positive virkninger på økonomien i den region, hvor lufthavnen ligger, da Domstolen har gjort det klart, at det relevante spørgsmål i forbindelse med anvendelse af princippet om den markedsøkonomiske aktør er, om »en privat virksomhed ud fra udsigterne til rentabel drift under lignende omstændigheder ville have foretaget en sådan kapitalforhøjelse, idet der herved skal ses bort fra ethvert socialt, politisk eller regionalt hensyn til den pågældende sektor«<sup>(88)</sup>.
- (201) I den foreliggende statsstøttesag fik Altenburg-Nobitz lufthavn ydet offentlige midler »gratis«, uden renter eller tilbagebetalingsforpligtelser. Offentlige organer ydede lufthavnsoperatøren midler uden at kræve en modydelse og fritog følgelig denne for den byrde at skulle finansiere sig selv ved hjælp af banklån eller egenkapital.
- (202) Selskabsdeltagernes årlige kapitaltilførsler tjente til dækning af de årlige tab i Altenburg-Nobitz lufthavn. I sidste ende tjente de årlige kapitaltilførsler altså til dækning af en del af lufthavnens normale driftsomkostninger og lettede derfor virksomheden for en økonomisk byrde, som den normalt selv skulle have båret. Tyskland har ikke oplyst, hvorfor en markedsøkonomisk investor skulle ville vælge at tilføre kapital til en virksomhed, som til stadighed genererer tab.
- (203) På grundlag af ovenstående redegørelse er det Kommissionens opfattelse, at en markedsøkonomisk aktør ikke ville have valgt at dække de voksende tab i Altenburg-Nobitz lufthavn år efter år. Derfor fritog de tilskud, der blev ydet af de tyske regionale myndigheder og offentlige organer til driftstabene, Altenburg-Nobitz lufthavn for denne byrde ved at dække samtlige egne driftstab og gav den en økonomisk fordel, som den ikke kunne have opnået under normale markedsvilkår.

#### Selektivitet

- (204) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal en foranstaltning for at kunne betegnes som statsstøtte begunstige »visse (...) virksomheder eller visse produktioner«. Kommissionen henviser til, at tilskuddene til driftstabene kun blev ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn. Følgelig er der i forbindelse med disse tilskud tale om selektive foranstaltninger i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### Konkurrenceforvridning og påvirkning af samhandelen

- (205) Hvis støtte ydet af en medlemsstat styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, der konkurrerer på det indre marked, må det antages, at sidstnævnte påvirkes negativt af den pågældende støtte. Efter gældende retspraksis<sup>(89)</sup> om hvorvidt en foranstaltning fordrejer konkurrencen, er det tilstrækkeligt, at støttemodtageren er i konkurrence med andre virksomheder på markeder, der er åbne over for konkurrence.
- (206) Som nævnt udgør driften af en lufthavn en økonomisk aktivitet, og lufthavnene konkurrerer indbyrdes om at tiltrække passagerer og luftfartsselskaber. Altenburg-Nobitz lufthavn konkurrerer derfor med andre virksomheder på et marked, som er åbent for konkurrence. Den økonomiske fordel, som virksomheden opnår, styrker dens position i forhold til dens konkurrenter på det europæiske marked for lufthavnstjenester.
- (207) De her undersøgte offentlige finansielle midler fordrejer eller truer således med at fordreje konkurrencen. Desuden påvirker de samhandelen mellem medlemsstaterne.

#### Konklusion

- (208) På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at de tilskud, der efter den 12. december 2000 blev ydet af tyske regionale myndigheder og offentlige organer til dækning af driftstabene i Altenburg-Nobitz lufthavn, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(87)</sup> »Direkte tilskud« — jf. de tyske myndigheders meddelelse af 30. marts 2012.

<sup>(88)</sup> Sag 40/85, Belgien mod Kommissionen, Sml. 1986 I, s. 2321.

<sup>(89)</sup> Se fodnote 80.



### 8.1.3. Foranstaltning 3: Lufthavnsafgifter og betalinger til Ryanair i forbindelse med aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføring

- (209) Kommissionen ser i undersøgelsen bort fra den sidste markedsføringsaftale, der blev indgået den 21. september 2010 med AMS, og »tillægsaftalen«, fordi finansieringen heraf blev ydet af private regionale virksomheder, som havde forpligtet sig til at bevare Ryanairs aktiviteter i lufthavnen <sup>(90)</sup>.

#### Begrebet virksomhed og økonomisk aktivitet

- (210) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF gælder statsstøttere reglerne kun, hvis modtageren er en »virksomhed«. Den Europæiske Unions Domstol har i sin faste retspraksis defineret virksomheder som enheder, der udøver økonomisk aktivitet, uanset deres retlige form, ejerskab eller finansieringsmåde <sup>(91)</sup>. Enhver aktivitet, der består i at udbyde varer eller tjenester på et givet marked, betragtes som en økonomisk aktivitet <sup>(92)</sup>.
- (211) Ryanair tilbyder passagerruteflyvning på markedet. Selskabet udøver derfor entydigt en økonomisk aktivitet.
- (212) AMS er et datterselskab, der kontrolleres 100 % af Ryanair. I overensstemmelse hermed kan det forventes, at Ryanair havde en afgørende indflydelse på AMS' adfærd. Derudover blev markedsføringsaftalerne fra 2008 og 2010 underskrevet på vegne af AMS af Eddie Wilson, som på daværende tidspunkt havde en direktørstilling i AMS og samtidig en direktørstilling i Ryanair. <sup>(93)</sup> I præamblerne til de her omhandlede markedsføringsaftaler hedder det, at »AMS har eneret til at udbyde markedsføringstjenester på rejseswebstedet [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), som er webstedet for det irske lavprisselskab Ryanair«. Med henblik på anvendelsen af statsstøttere reglerne betragtes AMS og Ryanair i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF som én virksomhed.

#### Statsmidler

- (213) Der er altid tale om statsstøtte, når staten selv eller et formidlende organ i henhold til de beføjelser, det har fået tillagt, indrømmer en fordel med statsmidler <sup>(94)</sup>. For så vidt angår midler fra lokale myndigheder, finder artikel 107 i TEUF anvendelse <sup>(95)</sup>.
- (214) I den foreliggende sag udøvede staten på alle væsentlige tidspunkter den direkte eller indirekte kontrol over de i denne sag omhandlede midler. Siden det tidspunkt, hvor Altenburg-Nobitz lufthavn optog forretningsmæssige forbindelser med Ryanair, har aktiemajoriteten i selskabet været ejet af offentlige selskabsdeltagere. I øjeblikket er selskabet fuldt ud ejet af offentlige selskabsdeltagere: alle selskabsdeltagere er enten offentlige myndigheder eller er 100 % ejet af det offentlige, og selskabet ejer selv 32 % af aktierne.
- (215) Følgelig mener Kommissionen, at samtlige midler i Altenburg-Nobitz lufthavn skal betragtes som statslige midler.

#### Tilregnelser til staten

- (216) Domstolen har fastslået, at selv om staten er i stand til at kontrollere en offentlig virksomhed og udøve en dominerende indflydelse på dennes drift, kan det ikke automatisk antages, at den faktisk udøver denne kontrol i et konkret tilfælde. En offentlig virksomhed kan handle mere eller mindre uafhængigt alt efter graden af den autonomi, staten giver den. Alene den kendsgerning, at en offentlig virksomhed er under statslig kontrol, er derfor ikke tilstrækkeligt til at tilregne staten denne virksomheds foranstaltninger såsom den aftale af 3. marts 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair samt de efterfølgende markedsføringsaftaler <sup>(96)</sup>.

<sup>(90)</sup> Se betragtning 105.

<sup>(91)</sup> Se Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøttere regler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4), afsnit 2.1, og dertil knyttet retspraksis, navnlig de forenede sager C-180/98-C-184/98, Pavlov m.fl., Sml. 2000 I, s. 6451.

<sup>(92)</sup> Sag 118/85 Kommissionen mod Italien, Sml. 1987, s. 2599, præmis 7; sag C-35/96, Kommissionen mod Italien, Sml. 1998 I, s. 3851, præmis 36; Pavlov m.fl., præmis 75.

<sup>(93)</sup> Se <http://corporate.ryanair.com/investors/biographies/>, tilgået den 23. juni 2014.

<sup>(94)</sup> Se fodnote 81.

<sup>(95)</sup> Se fodnote 76.

<sup>(96)</sup> Dom i Stardust Marine, præmis 52 og 57.

- (217) Ifølge Domstolen kan følgende mulige indikatorer være relevante for spørgsmålet om tilregnelser til staten <sup>(97)</sup>:
- a) det forhold, at den pågældende virksomhed ikke kunne træffe den anfægtede beslutning uden at tage hensyn til myndighedernes krav
  - b) det forhold, at virksomheden skulle overholde afgørelser truffet af offentlige myndigheder
  - c) den offentlige virksomheds integration i den offentlige forvaltnings strukturer
  - d) arten af den offentlige virksomheds aktiviteter og udøvelsen af disse på markedet på samme konkurrencebetingelser som for private operatører
  - e) virksomhedens juridiske status
  - f) intensiteten af de offentlige myndigheders tilsyn med ledelsen af virksomheden
  - g) enhver anden omstændighed, som i det konkrete tilfælde viser, at de offentlige myndigheder er impliceret i vedtagelsen af en foranstaltning, eller den manglende sandsynlighed for, at de ikke var involveret, når endvidere henses til foranstaltningens rækkevidde, indhold eller hermed forbundne betingelser.
- (218) Tyskland anfører, at ministeriet for byggeri og transport i delstaten Thüringen ikke havde nogen indflydelsesret ved indgåelsen af aftalerne med henholdsvis Ryanair og AMS. Ifølge Tyskland deltog det relevante ministerium samt regeringen i delstaten Thüringen kun i beslutningsprocessen vedrørende infrastrukturinvesteringerne i lufthavnen. Tyskland afviser Kommissionens argumenter vedrørende den tilsynsfunktion, der var overdraget til ministeriet for byggeri og transport i delstaten Thüringen, og dermed den formodede tilregnelser af den omhandlede foranstaltning til staten.
- (219) Tyskland afviser også Kommissionens argumenter om, at fastsættelsen af lufthavnsafgifter skal godkendes af tilsynsmyndigheden, inden de træder i kraft i henhold til Luftverkehrsgesetz, dvs. § 43 a i Luftverkehrszulassungsordnung. Ifølge Tyskland kunne Altenburg-Nobitz lufthavn også træffe beslutning om lufthavnsafgifterne uden en tilladelse fra tilsynsmyndigheden, fordi tilsynsmyndigheden kun skal kontrollere, at afgifterne ikke overstiger en bestemt grænse.
- (220) I august 2010 førte handelskammeret i Gera, som er en offentlig institution, en kampagne for videreførelse af lavpriskonceptet i AOC og opfordrede på det kraftigste regeringen i delstaten Thüringen til at indlede forhandlinger med Ryanair om destinationer og markedsføringsforanstaltninger <sup>(98)</sup>. Dette understøtter ifølge Tyskland den konklusion, at man har handlet i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, idet bevarelsen og understøttelsen af Ryanairs ruter var berettiget ud fra et økonomisk synspunkt.
- (221) Kommissionen mener imidlertid, at de kompetente ministerier i delstaten Thüringen var involveret i indgåelsen af aftalerne med Ryanair. Inden Altenburg-Nobitz lufthavn indgik kontrakten om lufthavnstjenester med Ryanair, deltog delstaten Thüringen tilsyneladende i forhandlingerne. Det fremgår af en presseartikel, at forhandlingerne trak i langdrag, fordi ministerierne i delstaten Thüringen forsøgte at blokere kontrakten <sup>(99)</sup>. Samtidig påstod Thüringens økonomiminister Schuster, at delstaten kan give tilladelse til de nødvendige foranstaltninger. Han er citeret for at have sagt, at i det tilfælde, hvor Ryanair har behov for en længere start- og landingsbane, vil denne

<sup>(97)</sup> Ibid.

<sup>(98)</sup> <http://www.altenburg-tourismus.de/reiseveranstalter/pressemitteilungen.htm>, *Osterländer Volkszeitung* af 24.8.2010, s. 13: »Han opfordrede derfor delstatsregeringen til omgående at forhandle med Ryanair om etableringen af tre-fem ruteflyforbindelser og parallelt hermed foretage turistfremmetiltag i mållandene«.

<sup>(99)</sup> *Dresdner Neue Nachrichten* af 5.3.2003: »Den regionale lufthavn Altenburg-Nobitz var i de forgangne år blevet moderniseret med adskillige millioner euro i støttemidler og havde til stadighed arbejdet for etableringen af et lavprisselskab. Der var blevet ført forhandlinger med Ryanair igennem mange måneder. Den sidste hindring viste sig at være den henholdende modstand fra ministerier i Erfurt, som forsøgte at blokere for Ryanairs etablering i lufthavnen«.

udvidelse også blive gennemført. I artiklen fremhæves det ligeledes, at Ryanairs start af flyvninger i AOC ville kunne betyde faldende passagertal i Dresden lufthavn og Leipzig-Halle lufthavn <sup>(100)</sup>.

- (222) Ministeriet for byggeri og transport i delstaten Thüringen er tilsynsmyndighed for Altenburg-Nobitz lufthavn. Derudover er det i henhold til Luftverkehrsgesetz, dvs. § 43 i Luftverkehrszulassungsordnung, påkrævet med en tilladelse fra tilsynsmyndigheden i forbindelse med fastsættelsen af lufthavnsafgifter inden ikrafttræden heraf. Ifølge AOC's afgiftsordning af 18. september 2006 kræves der også en underskrift fra en repræsentant for ministeriet for byggeri og transport.
- (223) Deltagelsen af ministerierne på politisk niveau fremgår også af debatten i landdagen i delstaten Thüringen. Her blev der ifølge et udførligt referat af debatten ikke kun drøftet faglige spørgsmål, men også lufthavnens generelle økonomiske rentabilitet <sup>(101)</sup>.
- (224) Markedsføringsaftalerne med Ryanair blev desuden drøftet på amtrådsniveau. Ifølge en presseartikel godkendte amtsrådet udbetalingen af 670 000 EUR til markedsføringsforanstaltninger i forbindelse med Ryanairs etablering af en ny flyforbindelse <sup>(102)</sup>. Formanden for amtsrådet er citeret for at have sagt, at ruteflyvningerne ville være blevet indstillet uden markedsføringsbetalingerne.
- (225) Endelig bemærker Kommissionen, at den omstændighed, at handelskammeret i Gera — en offentligt selvstyrende myndighed — havde deltaget i indgåelsen af Ryanair-aftalerne, bekræfter udøvelsen af offentlig indflydelse på beslutningsprocessen i forbindelse med disse aftaler.
- (226) Hvis man afslutningsvis betragter tilsynet fra ministeriet for byggeri og transport i delstaten Thüringen, ministeriernes deltagelse på politisk niveau, de forskellige debatter i delstaten Thüringens landdag og offentlige institutioners deltagelse, ser det ud til, at offentlige organer var i stand til at kontrollere aktiviteterne i Altenburg-Nobitz lufthavn. Desuden var de tilsyneladende involveret i vigtige beslutninger vedrørende den økonomiske anvendelse af lufthavnen. Navnlig da lufthavnen kæmpede med problemer, var offentlige myndigheder involveret i drøftelserne om lufthavnens fremtid. På politisk niveau fandt der omstridte debatter sted i delstaten Thüringen. Regeringsskiftet på delstatsplan bidrog i 2010 til omstillingen af lufthavnen og indstillingen af lavpristrafikken her <sup>(103)</sup>.
- (227) Kommissionen er således af den opfattelse, at den beslutning om gennemførelse af aftalen af 3. marts 2003 og markedsføringsaftalen af 7. april 2003, der blev indgået mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair, samt de efterfølgende mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og AMS indgåede markedsføringsaftaler kan tilregnes offentlige myndigheder.

<sup>(100)</sup> <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: »Med millioninvesteringer vil Thüringen bringe det irske lavprisselskab Ryanair til at benytte lufthavnen Altenburg-Nobitz. Ifølge »Leipziger Volkszeitung« er der ca. 28 mio. EUR til rådighed herfor fra et særligt infrastrukturprogram. Thüringens økonomiminister Schuster sagde, at man er tilstrækkelig fleksibel med hensyn til at bevilge nødvendige foranstaltninger allerede i indeværende år. Hvis Ryanair eksempelvis havde brug for en længere start- og landingsbane, ville denne udvidelse blive gennemført. Hvis Ryanair beslutter sig for Altenburg-Nobitz, ville Dresden og Leipzig/Halle være truet af en yderligere tilbagegang i passagertallet. Den tidligere militærlufthavn ligger geografisk i midten. Dresden lufthavn har i indeværende år indtil videre haft et minus på omkring 15 procent og Leipzig/Halle omkring 12 procent«.

<sup>(101)</sup> Landdagen i Thüringen, 4. valgperiode, mødereferat 4/11, den 28. januar 2005, 11. møde, fredag den 28. januar 2005, »Perspektiven des Flughafens Altenburg-Nobitz«, s. 1097.

<sup>(102)</sup> <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: »Tidligere havde amtsrådet besluttet at yde markedsføringsstøtte på 670 000 EUR til det irske lavprisselskab Ryanair til etableringen af en yderligere forbindelse. Formanden for amtsrådet og bestyrelsesformand i operatørselskabet Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH begrundede beslutningen om en økonomisk saltvandsindsprøjtning med det forhold, at »uden denne beslutning ville ruteflyvningen reelt være et afsluttet kapitel, og lufthavnen ville følgelig have mistet sin betydning«. Efter planen suppleres de hidtidige forbindelser til og fra Stansted (London), Edinburgh (Skotland) og Girona (Barcelona) fra marts 2010 af en forbindelse til Alicante med to ugentlige afgang«.

<sup>(103)</sup> Se betragtning 32 litra d).

## Økonomisk fordel

- (228) For at fastslå, om henholdsvis Ryanair eller AMS fik en fordel af aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføring, skal Kommissionen vurdere, om en lufthavn, der handler under normale markedsøkonomiske vilkår, og som styres af udsigterne til udbytte på længere sigt, under lignende omstændigheder havde indgået de samme eller lignende handelsaftaler som Altenburg-Nobitz lufthavn. Det kan normalt udelukkes, at der foreligger en fordel, hvis a) den pris, der opkræves for lufthavnsydelse, svarer til markedsprisen, eller b) det kan dokumenteres med en forhåndsanalyse, at aftalerne med luftfartsselskabet bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet og er en del af lufthavnens overordnede strategi, som forventes at gøre den rentabel på lang sigt.
- (229) I overensstemmelse med Charleroi-dommen<sup>(104)</sup> skal Kommissionen i sin vurdering af de omhandlede foranstaltninger tage hensyn til samtlige relevante karakteristika ved foranstaltningerne samt deres kontekst. Med andre ord skal Kommissionen vurdere aftalernes forventede konsekvenser for AOC under hensyntagen til alle relevante karakteristika i forbindelse med de pågældende foranstaltninger.
- (230) I sagen Stardust Marine fastslog Domstolen, at »... der ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, og af, om statens handlemåde er økonomisk rationel, skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet, og at der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen«<sup>(105)</sup>.
- (231) Med henblik på at kunne anvende den markedsøkonomiske investortest skal Kommissionen foretage en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da aftalerne mellem AOC og Ryanair eller AMS blev indgået, dvs. 2003 for aftalen om lufthavnstjenester og den første markedsføringsaftale, 2008 for den anden markedsføringsaftale og 2010 for den tredje aftale. Endvidere skal Kommissionen i sin vurdering lægge de oplysninger og antagelser til grund, som var til rådighed for lufthavnen på det tidspunkt, hvor aftalerne blev underskrevet.

## Markedsprisanalyse

- (232) Kommissionen skal fastslå, om de prisvilkår, som Altenburg-Nobitz lufthavn anvendte over for henholdsvis Ryanair og AMS, svarer til markedsprisen. Med hensyn hertil hævder Tyskland, at den aftale om lufthavnstjenester, der blev indgået den 3. marts 2003 mellem AOC og Ryanair, er i overensstemmelse med markedsvilkårene, og at de for Ryanair gældende lufthavnsafgifter er i overensstemmelse med de afgifter, der er fastsat i den i afsnit 3.4.1 omhandlede lufthavnsafgiftsordning. Afgiftsregulativerne gælder for alle luftfartsselskaber, som potentielt flyver til eller fra lufthavnen. Den kendsgerning, at Ryanair i perioden 2003-2011 var det eneste aktive selskab i Altenburg Nobitz lufthavn, er efter Kommissionens opfattelse irrelevant.
- (233) Tyskland mener, at de aftaler om markedsføringstjenester, der blev indgået med Ryanair og AMS, skal betragtes særskilt. Kommissionen henviser imidlertid til, at AMS er et 100 % ejet datterselskab af Ryanair. Derfor finder Kommissionen, at begge typer aftaler med Ryanair og AMS skal betragtes under ét. Hvad angår den mulige særskilte betragtning af Ryanair-aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen af 7. april 2003, nævnes det i selve markedsføringsaftalen, at der skal ske fradrag af succespræmien i forbindelse med beregningen af den nettoafgift, som Ryanair skal betale. I selve aftalen vælges der et nettoresultat af på den ene side de afgifter, som Ryanair skal betale for lufthavnstjenester, og på den anden side de markedsføringsgebyrer, som lufthavnen skal betale.
- (234) For at fastslå, om det pågældende selskab betalte markedsprisen, skal Kommissionen tage hensyn til den samlede pris, som luftfartsselskabet betalte. Ryanair betalte i perioden 2003-2011, hvor selskabet beføj AOC, rent faktisk lufthavnsafgifter til Altenburg-Nobitz lufthavn og modtog af lufthavnen betalinger for markedsføringstjenester. Som det er nævnt i betragtning 49, opkræver AOC ifølge erklæring fra de tyske myndigheder en fast landingsafgift af Ryanair [...] pr. luftfartøj samt en passerafgift på [...] pr. passager. Der synes ikke at være en særlig håndteringsafgift, idet de afgifter, som Ryanair betaler, er inkl. håndtering<sup>(106)</sup>. Imidlertid reduceres disse afgifter med markedsførings-»succespræmien«, således at Ryanair i sidste ende kun betaler en fast afgift på [...] pr. afrejsende passager. Ryanair får følgelig et nedslag i de officielle afgifter, der er fastsat i afgiftsordningen for AOC og beskrevet i afsnit 3.4.1.

<sup>(104)</sup> Charleroi-dommen, præmis 59.

<sup>(105)</sup> Stardust Marine-dommen, præmis 71.

<sup>(106)</sup> Se betragtning 52.

<sup>(107)</sup> For de første fem år og mindre end fire rotationer — se tabel 12.

- (235) For at kunne fastslå, hvorvidt den pris, som en lufthavn opkræver af et luftfartsselskab svarer til markedsprisen, skal der fastsættes en passende referencetørrelse. Kommissionen tvivler dog stærkt på muligheden for i det konkrete tilfælde at fastlægge en passende referencetørrelse ved hjælp af benchmarking med henblik på at fastslå den virkelige markedspris for de tjenester, som henholdsvis Ryanair og AMS har leveret. Kommissionen mener under alle omstændigheder, at en benchmarking skal baseres på en sammenligning af lufthavnsafgifter — efter fradrag af tjenester, som en lufthavn yder til det pågældende luftfartsselskab (eksempelvis markedsføringsstøtte, rabatter eller andre incitament) — i et tilstrækkeligt stort antal egnede sammenligningslufthavne, der opererer på markedsøkonomiske vilkår. Da det er vanskeligt at finde sammenligningslufthavne i det foreliggende tilfælde, betragter Kommissionen en på forhånd gennemført inkrementel rentabilitetsanalyse som det mest afgørende kriterium for vurderingen af de aftaler, der er indgået mellem AOC og henholdsvis Ryanair og AMS.

*Forhåndsanalyse til dokumentation af lufthavnens rentabilitet*

- (236) Kommissionen er af den opfattelse, at aftaler indgået mellem luftfartsselskaber og en lufthavn kan anses for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip, hvis de ud fra en forhåndsvurdering bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet. Lufthavnen skal godtgøre, at den, når den indgår en aftale med et luftfartsselskab (f.eks. via en individuel aftale eller en omfattende ordning med lufthavnsafgifter) er i stand til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen, i aftalens løbetid og få et rimeligt afkast<sup>(108)</sup> på grundlag af velfunderede udsigter på mellemlangt sigt<sup>(109)</sup>, når aftalen udformes.
- (237) Kommissionen tager derfor hensyn til alle forventede gradvist stigende omkostninger, der måtte opstå i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter i lufthavnen<sup>(110)</sup>. Gradvist stigende omkostninger kan omfatte alle typer udgifter eller investeringer, f.eks. gradvist stigende personale-, udstyrs- og investeringsomkostninger, som udløses af luftfartsselskabets tilstedeværelse i lufthavnen. Hvis lufthavnen f.eks. har behov for at udvide eller bygge en ny terminal eller andre faciliteter primært for at kunne opfylde et bestemt luftfartsselskabs behov, skal omkostningerne herved medtages i beregningen af meromkostningerne.
- (238) Kommissionen vil lægge den oprindelige tidsplan i aftalen til grund for sin inkrementelle forhåndsanalyse, også selv om aftalen faktisk var ophørt før det oprindeligt fastlagte tidspunkt.
- (239) Kommissionen vil basere sin rentabilitetsvurdering af alle fire aftaler, lufthavnen har indgået mellem og Ryanair og AMS, på tre inkrementelle analyser:
- a) en inkrementel analyse af aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen, som begge blev indgået i 2003 med en løbetid på ti år
  - b) en inkrementel analyse med henblik på en samlet vurdering af aftalen om lufthavnstjenester fra 2003, markedsføringsaftalen fra 2003 og markedsføringsaftalen fra 2008, den med AMS indgåede markedsføringsaftale fra 2008 indførte faste betalinger for markedsføringstjenester, mens den med Ryanair indgåede markedsføringsaftale fra 2003 endnu ikke var i kraft
  - c) en inkrementel analyse med henblik på en samlet vurdering af aftalen om lufthavnstjenester fra 2003, markedsføringsaftalen fra 2003 og markedsføringsaftalen fra 2010, den med AMS indgåede markedsføringsaftale fra 2010 erstattede aftalen fra 2008 og indførte en engangsbetaling for markedsføringstjenester. Den markedsføringsaftale, der blev indgået med Ryanair i 2003, var fortsat gældende.

— Aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføring fra 2003

- (240) Kommissionen vil først ved hjælp af en forhåndsanalyse, som gennemføres på baggrund af, at der i begge aftaler var fastsat en løbetid på ti år, for perioden 2003-2013, vurdere, om den med Ryanair indgåede aftale om lufthavnstjenester af 3. marts 2003 og den med Ryanair indgåede første markedsføringsaftale af 7. april 2003 bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet.

<sup>(108)</sup> Et rimeligt afkast er en normal forrentning af kapitalen, dvs. den forrentning, som en virksomhed typisk ville kræve for en investering med en lignende risiko. Forrentningen måles som et internt afkast af de forventede pengestrømme, som aftalen med luftfartsselskabet genererer.

<sup>(109)</sup> Dette udelukker ikke forventninger om, at fremtidige økonomiske overskud i løbet af aftalernes løbetid vil udligne de tab, der er i begyndelsen.

<sup>(110)</sup> Charleroi-dommen, præmis 59.

- (241) Med henblik på en vurdering af de to Ryanair-aftalers bidrag til lufthavnens rentabilitet vil Kommissionen fastslå de gradvist stigende omkostninger og indtægter, som Altenburg-Nobitz lufthavn på baggrund af de tilgængelige oplysninger i forbindelse med sin optagelse af forretningsmæssige forbindelser med Ryanair i 2003 kunne tage udgangspunkt i. Til grund for sin vurdering lægger Kommissionen de data, som Tyskland fremsendte i form af en tabel, der var udarbejdet af lufthavnen og fremlagt på generalforsamlingen den 22. april 2003. Tabellen viser, at optagelsen af forretningsmæssige forbindelse med Ryanair ville resultere i årlige merindtægter på [...] (\*<sup>(11)</sup>).
- (242) Til de gradvist stigende omkostninger hører:
- omkostninger til markedsføringstjenester
  - direkte med Ryanair-aftalerne forbundne investeringsomkostninger
  - direkte som følge af Ryanair-aftalerne forårsagede gradvist stigende driftsomkostninger.
- (243) Omkostningerne til markedsføringstjenesterne afspejler sig i overensstemmelse med markedsføringsaftalen fra 2003 i den nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager.
- (244) Hvad de inkrementelle investeringsomkostninger angår, bemærker Kommissionen, at det i forbindelse med udvidelsen af start- og landingsbanen drejede sig om en forpligtelse, som AOC havde indgået i sin aftale med Ryanair. Selv om Tyskland hævder, at start- og landingsbanen ikke blev udvidet i det omfang, som det var fastsat i Ryanair-aftalen, bekræftes udvidelsen i årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn for 2003 og 2004. Heri anføres, at det i forbindelse med Ryanair-aftalen om lufthavnstjenester blev nødvendigt med en udvidelse af start- og landingsbanen, således at Ryanair kunne drive virksomhed i lufthavnen. Derfor medtager Kommissionen udvidelsen af start- og landingsbanen i 2003 og 2004. Da Tyskland ikke opstillede nogen forhåndsprognose for de hermed forbundne omkostninger, tager Kommissionen hensyn til det effektive samlede beløb på 687 882 EUR (<sup>(12)</sup>) for begge udvidelser, hvoraf den første blev gennemført i 2003 og den anden i 2004 (<sup>(13)</sup>). Ifølge Tyskland blev start- og landingsbanen ikke udvidet i det omfang, som Ryanair krævede, men i mindre omfang. En sådan antagelse er gunstig for Ryanair.
- (245) Hvad de direkte med Ryanair forbundne, gradvist stigende driftsomkostninger angår, tager Kommissionen hensyn til det af Tyskland i tabellen af 22. april 2003 fremsendte månedsbetøb på 12 137,50 EUR, som beløber sig til 145 650 EUR pr. år. Dette beløb indeksreguleres hvert år med 2 % (svarende til den forventede årlige inflation).
- (246) Hvad angår de forventede gradvist stigende indtægter, tager Kommissionen hensyn til følgende indtægter:
- luftfartsrelaterede indtægter: de forventede indtægter fra Ryanairs aktiviteter pr. afrejsende passager antages i de første fem år at beløbe sig til [...] \* og i de sidste fem år [...] \*. Disse beløb er fastlagt i markedsføringsaftalen af 7. april 2003 som den nettoafgift, Ryanair skal betale AOC for en til fire rotationer pr. afrejsende passager, og som omfatter samtlige afgifter (<sup>(14)</sup>). Kommissionen tager hensyn til en vægtet gennemsnitsafgift på [...] \* for 2008 (<sup>(15)</sup>).
  - Ikke-luftfartsrelaterede indtægter: For så vidt angår foreløbige ex ante-data vedrørende ikke-luftfartsrelaterede indtægter, har Tyskland ikke fremsendt nogen oplysninger (<sup>(16)</sup>). Kommissionen fastslår, at lufthavnen i sine forudsigelser af 22. april 2003 ikke tog højde for ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager. Tyskland stillede ex post-data til rådighed for Kommissionen vedrørende ikke-luftfartsrelaterede indtægter for perioden 2006-2011. Disse fremgår af tabel 16. I mangel af relevante forhåndsoplysninger lægger Kommissionen undtagelsesvis gennemsnitsværdien af de af Tyskland fremsendte data til grund. Denne værdi beløber sig til 1,50-2,00 [...] \* EUR pr. passager. Da denne gennemsnitsværdi beregnes for perioden 2006-2011, vil Kommissionen tage den i betragtning som referenceværdi for 2009. Denne gennemsnitsværdi indeksreguleres derefter med en sats på 2 % om året for at afspejle den forventede inflation. De nævnte 1,50-2,00 [...] \* EUR i ikke-luftfartsrelaterede indtægter vedrører både afrejsende og ankomende passagerer.

(<sup>(11)</sup>) Se betragtning 99.

(<sup>(12)</sup>) Se tabel 3 i betragtning 38.

(<sup>(13)</sup>) Da Kommissionen ikke fik oplyst nogen opdeling mellem 2003 og 2004, går den ud fra, at der hvert år blev betalt halvdelen (187 882 EUR) med egne midler.

(<sup>(14)</sup>) I 2003 blev der indgået aftale om en enkelt ruteflyforbindelse mellem London Stansted og Altenburg.

(<sup>(15)</sup>) I aftalen indregnes for de første fem år et beløb på [...] \* med udløbsdato den 30. april 2008. Efterfølgende, for perioden fra den 1. maj 2008 til den 30. april 2013, stiger afgiften til [...] \*. Et vægtet gennemsnit giver [...] \* for hele 2008.

(<sup>(16)</sup>) Til trods for flere anmodninger fra Kommissionen fremsendte Tyskland ingen oplysninger om de forhåndsbergnede ikke-luftfartsrelaterede indtægter og henviser til tabel 13 — se betragtning 99.

Tabel 16

**Efterfølgende beregnede, ikke-luftfartsrelaterede indtægter <sup>(1)</sup>**

(EUR)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter	30 000-40 000 [...]*	80 000-90 000 [...]*	280 000-290 000 [...]*	290 000-300 000 [...]*	330 000-340 000 [...]*	25 000-30 000 [...]*
Passagertal	105 213	147 100	138 400	140 800	119 000	15 000
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager	0,10-0,50 [...]*	0,30-0,80 [...]*	1,80-2,20 [...]*	2,00-2,20 [...]*	2,50-3,00 [...]*	1,50-2,00 [...]*

<sup>(1)</sup> Af Tyskland fremsendte oplysninger. Passagertallene svarer til dataene i tabel 1.

- (247) Kommissionen tager udgangspunkt i et passagerantal, der er baseret på det, som Altenburg-Nobitz lufthavn kunne have forventet i 2003. I 2003 blev der aftalt en daglig flyvning fra Altenburg-Nobitz til London. Hvis der tages hensyn til en kapacitetsudnyttelsesgrad på 80 %, hvilket svarer til en endnu mere optimistisk tilgang end den, som lufthavnen har lagt til grund i sine prognoser fra april 2003 (70 %), udgør det daglige passagertal 118 <sup>(17)</sup>. Dette giver et yderligere årligt passagertal fra Ryanair på 43 216 <sup>(18)</sup>.
- (248) Tyskland fremsendte hverken oplysninger om kalkulationsrente eller vægtede, gennemsnitlige kapitalomkostninger for lufthavnen. Kommissionen vil derfor på grundlag af sin meddelelse om referencesatser fra 2008 <sup>(19)</sup>, hvoraf der for perioden fra den 1. januar 2003 til den 31. juli 2003 fremgår en referencesats for Tyskland på 4,80 %, anvende en kalkulationsrente på 4,80 %.
- (249) Af tabel 17 fremgår den heraf resulterende, inkrementelle forretningsplan med inddragelse af alle beskrevne antagelser. For at sikre sig, at aftaler med Ryanair yder et gradvist stigende bidrag til lufthavnens rentabilitet, skulle der have været taget hensyn til denne plan for Altenburg-Nobitz lufthavn inden optagelsen af forretningsmæssige forbindelser med Ryanair. Nettokapitalværdien af pengestrømmene (cash flows) er positiv. Dette beviser, at denne anden markedsføringsaftale sammenholdt med aftalen om lufthavnstjenester og den første markedsføringsaftale fra 2003 ville have været rentabel for lufthavnen, hvis der var blevet gennemført en forhåndsvurdering.

<sup>(17)</sup> Af Tysklands tabel af 22.4.2003 fremgår en kapacitet på 148 siddepladser.

<sup>(18)</sup> Kommissionen baserer alle beregninger på et standardtal på 365 dage pr. år.

<sup>(19)</sup> Meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten (EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6). Tilhørende tabel til referencesatser og kalkulationsrenter for de 15 EU-medlemsstater (fra 1.8.1997 til 1.5.2004).

Tabel 17

## Forhåndsforretningsplan for aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen fra 2003

År	1.5.2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	30.4.2013
Antal afrejsende passagerer pr. år	28 811	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	43 216	14 405
FORVENTEDE INDTÆGTER (EUR)											
Nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Årsindtægter i alt	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
FORVENTEDE AFGIFTER (EUR)											
Månedlige driftsafgifter	12 138	12 381	12 628	12 881	13 139	13 401	13 669	13 943	14 222	14 506	14 796
Årlige driftsafgifter	97 104	148 569	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
Investeringsomkostninger ifm. udvidelse af start- og landingsbanen	408 491	279 391	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Årlige afgifter i alt	505 595	427 960	151 541	154 571	157 663	160 816	164 032	167 313	170 659	174 072	59 185
NETTOÅRSRESULTAT (EUR)	- 302 213	- 120 415	158 525	158 065	157 596	165 761	169 595	169 098	168 590	168 073	55 848

Kalkulationsrente	4,8 %	<b>Nettokapitalværdi</b>	<b>637 143</b>
		<b>(i EUR)</b>	



- Aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne fra 2003 samt markedsføringsaftalen af 28. august 2008
- (250) Kommissionen vil ved hjælp af en forhåndsanalyse vurdere, om den markedsføringsaftale, der blev indgået med AMS den 28. august 2008, samt aftalen om lufthavnstjenester fra 2003 yder et gradvist stigende bidrag til lufthavnens rentabilitet. Kommissionen vil følgelig fastslå de gradvist stigende omkostninger og indtægter, som Altenburg-Nobitz lufthavn kunne have forventet i forbindelse med denne nye aftale under hensyntagen til de oplysninger, som den havde til rådighed i 2008. Da løbetiden af aftalen fra 2008 var to år, gennemføres analysen for to år <sup>(120)</sup>.
- (251) Til de gradvist stigende omkostninger hører:
- omkostninger til markedsføringstjenester
  - direkte som følge af Ryanair-aftalerne forårsagede gradvist stigende driftsomkostninger.
- (252) Omkostningerne i forbindelse med markedsføringstjenesterne afspejler sig i overensstemmelse med markedsføringsaftalen fra 2003 i den nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager, på [...] \* <sup>(121)</sup>. Endvidere blev der med den anden markedsføringsaftale fra 2008 indført et fast beløb, som lufthavnen skal betale til AMS, på [...] \* EUR for 2008 og [...] \* EUR for 2009.
- (253) Hvad angår de med Ryanair forbundne, gradvist stigende driftsomkostninger, vil Kommissionen tage hensyn til det indledningsvis af Tyskland i tabellen fra april 2003 oplyste månedlige beløb på 12 137,50 EUR, som i 2008 bliver til 13 401 EUR under hensyntagen til en årlig inflationsrate på 2 %. Dette beløb justeres fortsat årligt svarende til inflationsraten (2 % pr. år).
- (254) Med henblik på vurdering af de gradvist stigende indtægter tager Kommissionen hensyn til følgende indtægter:
- luftfartsrelaterede indtægter: indtægterne fra Ryanairs aktiviteter pr. afrejsende passager ventes ifølge markedsføringsaftalen af 7. april 2003 at beløbe sig til [...] \* i den her omhandlede periode og udgør den nettoafgift inkl. alle afgifter pr. afrejsende passager, som Ryanair skal betale til AOC for en til fire rotationer <sup>(122)</sup>
  - ikke-luftfartsrelaterede indtægter: som det er beskrevet i betragtning 246, litra b), lægger Kommissionen i mangel af relevante forhåndsoplysninger undtagelsesvis ex post-data til grund. Gennemsnitsværdien på 1,50-2,00 [...] \* EUR synes at være passende for 2009. Dette tal indeksreguleres hvert år med 2 % (svarende til den forventede årlige inflation). Disse ikke-luftfartsrelaterede indtægter gælder både for afrejsende og ankomende passagerer.
- (255) Kommissionen tager udgangspunkt i et passagerantal, der er baseret på det, som Altenburg-Nobitz lufthavn kunne have forventet i 2008. I aftalen om markedsføringstjenester fra 2008 nævnes der i forbindelse med aftalens genstand ruter mellem AOC og London, som i vintersæsonen skal beflyves fire gange om ugen og i sommersæsonen dagligt, samt en forbindelse til Girona, der udelukkende skal beflyves i sommersæsonen med tre ugentlige afgange <sup>(123)</sup>. Under hensyntagen til en kapacitetsudnyttelsesgrad på 80 % i et fly med 189 siddepladser <sup>(124)</sup> når Kommissionen frem til et forventet årligt passagerantal på 45 333 for flyvningerne til London og på 13 797 for flyvningerne til Girona.
- (256) Tyskland fremsendte hverken oplysninger om kalkulationsrente eller vægtede, gennemsnitlige kapitalomkostninger for lufthavnen. Kommissionen vil derfor på grundlag af sin meddelelse om referencesatser fra 2008 <sup>(125)</sup>, hvoraf der for perioden fra den 1. juli 2008 til den 31. august 2008 fremgår en basissats for Tyskland på 4,59 %, hvortil der skal lægges 100 basispoint, anvende en kalkulationsrente på 5,59 %.

<sup>(120)</sup> En anden mulighed kunne have været at gennemføre analysen i perioden 28.8.2008-27.8.2010, dvs. aftalens faktiske løbetid. Da alle antagelser forbliver de samme, beslutter Kommissionen sig for at gennemføre analysen over to år uden yderligere fastlæggelse. Dette forenkler analysen og giver det samme resultat.

<sup>(121)</sup> På datoen for undertegnelsen af den anden markedsføringsaftale (den 28. august 2008) udgjorde den nettoafgift, som Ryanair skal betale til AOC [...] \* EUR, fordi antallet af rotationer ikke oversteg fire.

<sup>(122)</sup> I 2003 blev der indgået aftale om en enkelt rute-flyforbindelse mellem London Stansted og Altenburg.

<sup>(123)</sup> Som det er angivet i fodnote 48, strækker IATAs sommersæson sig over en periode på syv måneder og vintersæsonen sig over fem måneder.

<sup>(124)</sup> Kapacitetsudnyttelsesgrad nævnt i markedsføringsaftalen fra 2008.

<sup>(125)</sup> Meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten (EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6). — Tilhørende tabel til referencesatser og kalkulationsrenter for de 27 EU-medlemsstater (fra 1.7.2008 til 30.6.2013).

- (257) Af tabel 18 fremgår den heraf resulterende, inkrementelle forretningsplan med inddragelse af alle beskrevne antagelser. For at sikre sig, at denne aftale yder et gradvist stigende bidrag til lufthavnens rentabilitet, skulle der have været taget hensyn til denne plan for Altenburg-Nobitz lufthavn inden underskrivelsen af dennes markedsføringsaftale med AMS i 2008. Nettokapitalværdien af pengestrømmene (cash flows) er positiv. Dette beviser, at denne anden markedsføringsaftale sammenholdt med aftalen om lufthavnstjenester og den første markedsføringsaftale fra 2003 ville have været rentabel for lufthavnen, hvis der var blevet gennemført en forhåndsvurdering.

Tabel 18

**Forhåndsforretningsplan for aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen fra 2003 samt markedsføringsaftalen af 28. august 2008**

	År 1	År 2
Antal afrejsende passagerer pr. år	59 130	59 130
FORVENTEDE INDTÆGTER (i EUR)		
Nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager	[...]*	[...]*
Luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager	[...]*	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*	[...]*
Årsindtægter i alt	[...]*	[...]*
FORVENTEDE AFGIFTER (i EUR)		
Faste markedsføringsgebyrer	[...]*	[...]*
Månedlige driftsafgifter	13 401	13 669
Årlige driftsafgifter	160 812	164 028
Årlige afgifter i alt	[...]*	[...]*
NETTOÅRSRESULTAT (i EUR)	141 938	42 455
Kalkulationsrente	5,59 %	
<b>Nettokapitalværdi (i EUR)</b>	<b>182 146</b>	

- Aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalerne fra 2003 samt markedsføringsaftalen af 25. januar 2010
- (258) Kommissionen vil ved hjælp af en forhåndsanalyse undersøge, om den markedsføringsaftale, der blev indgået med AMS den 25. januar 2010, samt aftalen om lufthavnstjenester fra 2003 yder et gradvist stigende bidrag til lufthavnens rentabilitet. Kommissionen vil følgelig fastslå de gradvist stigende omkostninger og indtægter, som Altenburg-Nobitz lufthavn kunne have forventet i forbindelse med denne nye aftale under hensyntagen til de oplysninger, som den havde til rådighed i 2010.
- (259) Løbetiden på aftalen fra 2010 udgør mere end et år (den begynder den 25. januar 2010 og slutter et år efter opstart af den første flyforbindelse, som skulle påbegyndes med sommersæsonen 2010). De af Ryanair leverede tjenester strækker sig imidlertid over en periode på syv måneder (IATA-sommersæsonen). Derfor vil Kommissionen gennemføre sin inkrementelle analyse for syv måneder.
- (260) Til de gradvist stigende omkostninger hører:
- omkostninger til markedsføringstjenester
  - direkte som følge af Ryanair-aftaler forårsagede gradvist stigende driftsomkostninger.
- (261) Omkostningerne i forbindelse med markedsføringstjenesterne afspejler sig i overensstemmelse med markedsføringsaftalen fra 2003 i den nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager, på [...] (\*<sup>(126)</sup>). Endvidere blev der med den tredje markedsføringsaftale fra 2010 indført et fast beløb, som lufthavnen skal betale til AMS, på [...] \* EUR for 2010.
- (262) Hvad angår de med Ryanair forbundne, gradvist stigende driftsomkostninger, vil Kommissionen tage hensyn til det indledningsvis af Tyskland i tabellen fra april 2003 oplyste månedlige beløb på 12 137,50 EUR, som i 2010 bliver til 13 942 EUR under hensyntagen til en årlig inflationsrate på 2 %.
- (263) Med henblik på vurdering af de gradvist stigende indtægter tager Kommissionen hensyn til følgende indtægter:
- luftfartsrelaterede indtægter: indtægterne fra Ryanairs aktiviteter pr. afrejsende passager ventes ifølge markedsføringsaftalen af 7. april 2003 at beløbe sig til [...] \* i den her omhandlede periode og udgør den nettoafgift inkl. alle afgifter pr. afrejsende passager, som Ryanair skal betale til AOC for en til fire rotationer (<sup>(127)</sup>).
  - ikke-luftfartsrelaterede indtægter: som det er beskrevet i betragtning 246, litra b), lægger Kommissionen i manglen på relevante forhåndsoplysninger undtagelsesvis de af Tyskland fremsendte *ex post*-data i tabel 16 til grund. Kommissionen antager, at lufthavnen i januar 2010, hvor den tredje markedsføringsaftale blev undertegnet, ved vurderingen af de sandsynligt opnåelige ikke-luftfartsrelaterede indtægter tog hensyn til sine faktiske indtægter i de foregående år, som var steget betydeligt i forhold til 2006 og 2007. På baggrund heraf forekommer det sandsynligt, at lufthavnen i 2010 lagde de to foregående år til grund for sine prognoser for ikke-luftfartsrelaterede indtægter, som i 2008 og 2009 i gennemsnit beløb sig til 1,80-2,30 [...] \* EUR pr. passager. Disse ikke-luftfartsrelaterede indtægter gælder både for afrejsende og ankomende passagerer.
- (264) Kommissionen tager udgangspunkt i et passagerantal, der er baseret på det, som Altenburg-Nobitz lufthavn i 2008 kunne have forventet af underskrivelsen af aftalen om markedsføringstjenester fra 2010. I aftalen nævnes der i forbindelse med aftalens genstand fra og med sommersæsonen 2010 daglige forbindelser mellem AOC og London, forbindelser til Girona tre gange om ugen og forbindelser til Alicante to gange om ugen. Under hensyntagen til en kapacitetsudnyttelsesgrad på 80 % i et luftfartøj med 189 siddepladser (<sup>(128)</sup>) når Kommissionen for disse syv måneder frem til et passagerantal på 32 193 for flyvningerne til London, 13 797 for flyvningerne til Barcelona og på 9 198 for flyvningerne til Alicante.
- (265) Af tabel 19 fremgår den heraf resulterende, inkrementelle forretningsplan med inddragelse af alle beskrevne antagelser. For at sikre sig, at denne aftale yder et bidrag til lufthavnens gradvist stigende rentabilitet, skulle der have været taget hensyn til denne plan for Altenburg-Nobitz lufthavn inden underskrivelsen af dennes markedsføringsaftale med AMS i 2010. Pengestrømmen er negativ i den pågældende periode. Dette beviser, at denne tredje markedsføringsaftale sammenholdt med aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen fra 2003 ville have været urentabel for lufthavnen, hvis der var blevet gennemført en forhåndsvurdering.

(<sup>(126)</sup>) På datoen for undertegnelsen af den tredje markedsføringsaftale (den 25. januar 2010) udgjorde den nettoafgift, som Ryanair skal betale til AOC [...]\*, fordi antallet af rotationer ikke oversteg fire.

(<sup>(127)</sup>) I 2003 blev der indgået aftale om en enkelt rutenflyforbindelse mellem London Stansted og Altenburg.

(<sup>(128)</sup>) Kapacitetsudnyttelsesgrad nævnt i markedsføringsaftalen fra 2010.

Tabel 19

**Forhåndsforretningsplan for aftalen om lufthavnstjenester og markedsføringsaftalen fra 2003 samt markedsføringsaftalen af 25. januar 2010**

	Sommersæson 2010
Antal afrejsende passagerer	55 188
<b>FORVENTEDE INDTÆGTER (EUR)</b>	
Nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager	[...]*
Luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*
Samlede indtægter	[...]*
<b>FORVENTEDE AFGIFTER (EUR)</b>	
Faste markedsføringsgebyrer	[...]*
Månedlige driftsafgifter	13 943
Driftsafgifter i alt	97 601
Afgifter i alt	[...]*
<b>NETTORESULTAT (EUR)</b>	<b>– 318 569</b>

(266) I overensstemmelse hermed betalte lufthavnen i 2010 til henholdsvis Ryanair og AMS [...]\* EUR for syv måneders lufthavnstjenester, som genererede [...]\* luftfartsrelaterede og [...]\* EUR ikke-luftfartsrelaterede indtægter til lufthavnen. På dette tidspunkt og i perioden siden 2003, hvilket var året, hvor lufthavnen optog forretningsmæssige forbindelser med Ryanair, havde lufthavnen aldrig været rentabel, heller ikke på operativt niveau uden offentlige tilskud.

— Konklusion

(267) Sammenfattende når Kommissionen til den konklusion, at de vilkår, som henholdsvis Ryanair og AMS blev tilbudt inden for rammerne af kombinationen af den aftale, der blev indgået den 3. marts 2003 om lufthavnstjenester, og de markedsføringsaftaler, der blev indgået henholdsvis den 7. april 2003 og den 28. august 2008 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og henholdsvis Ryanair og AMS er i overensstemmelse med markedsvilkårene. Derfor mener Kommissionen, at denne aftalekombination ikke gav Ryanair og AMS nogen selektiv økonomisk fordel.

- (268) På den anden side mener Kommissionen, at de vilkår, som henholdsvis Ryanair og AMS blev tilbudt inden for rammerne af kombinationen af den aftale, der blev indgået den 3. marts 2003 om lufthavnstjenester, og de markedsføringsaftaler, der blev indgået henholdsvis den 7. april 2003 og den 25. januar 2010 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og henholdsvis Ryanair og AMS, ikke er i overensstemmelse med markedsvilkårene. Derfor mener Kommissionen, at denne aftalekombination gav Ryanair og AMS en selektiv økonomisk fordel.

#### Selektivitet

- (269) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal en foranstaltning for at kunne betegnes som statsstøtte begunstige »visse (...) virksomheder eller visse produktioner«. Kommissionen bemærker, at aftalerne om lufthavnstjenester og markedsføring kun blev indgået med Ryanair og dets markedsføringsdatterselskab, AMS, som er 100 % ejet af Ryanair.
- (270) Selv om også andre luftfartsselskaber (Eurowings og Air Berlin) fløj fra Altenburg i perioden 2000-2002, nød de ikke godt af sådanne markedsføringsaftaler. Tyskland anfører, at betingelserne for aftalen om lufthavnstjenester med Ryanair blev fastlagt i henhold til den lufthavnsafgiftsordning, der var gældende på daværende tidspunkt, og som skulle anvendes på alle luftfartsselskaber. Kommissionen mener imidlertid, at Ryanair havde en fordel af kombinationen af denne særlige aftale om lufthavnstjenester og de efterfølgende markedsføringsaftaler. Følgelig udgør alle disse aftaler selektive foranstaltninger i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

#### Konkurrencefordrejning og påvirkning af samhandelen

- (271) Hvis en af en medlemsstat ydet støtte styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, der konkurrerer på det indre marked, må det antages, at sidstnævnte blev påvirket negativt af den pågældende støtte <sup>(129)</sup>. Efter gældende retspraksis <sup>(130)</sup> om hvorvidt en foranstaltning fordrejer konkurrencen, er det tilstrækkeligt, at støttemodtageren er i konkurrence med andre virksomheder på de markeder, der er åbne over for konkurrence.
- (272) De her berørte tjeneste- og markedsføringsaftaler bidrager til et væsentligt nedslag i de lufthavnsafgifter, som Ryanair skal betale. Herigennem sænkes de normale driftsomkostninger for det luftfartsselskab, der opnår et sådant nedslag. Derfor er dette luftfartsselskab i stand til at befæste sin stilling på markedet. Desuden er luftfartssektoren kendetegnet ved en hård konkurrence mellem lufthavnsoperatører fra forskellige medlemsstater, navnlig siden ikrafttrædelsen af det tredje trin i liberaliseringen af luftfarten (»tredje luftfartspakke«) den 1. januar 1993 <sup>(131)</sup>. Heraf følger, at de nedsatte afgifter påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen i luftfartssektoren.
- (273) Følgelig fordrejer eller truer de tjeneste- og markedsføringsaftaler, der er indgået med Ryanair, med at fordreje konkurrencen. Desuden påvirker de samhandelen mellem medlemsstaterne.

#### Konklusion

- (274) Kommissionen konkluderer, at den aftale om lufthavnstjenester, der blev indgået den 3. marts 2003, sammenholdt med de markedsføringsaftaler, som Altenburg-Nobitz lufthavn indgik med Ryanair og AMS henholdsvis den 7. april 2003 og den 28. august 2008 — efter dommen i sag Aéroports de Paris — ikke udgør statsstøtte til Ryanair og AMS efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (275) Kommissionen konkluderer, at den aftale om lufthavnstjenester, der blev indgået den 3. marts 2003, sammenholdt med de markedsføringsaftaler, som Altenburg-Nobitz lufthavn indgik med Ryanair og AMS henholdsvis den 7. april 2003 og den 25. januar 2010 — efter dommen i sag Aéroports de Paris — udgør statsstøtte til Ryanair og AMS efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

## 8.2. STØTTENS FORENELIGHED

### 8.2.1. Foranstaltning 1: Finansiering af lufthavnsinfrastrukturen i AOC

- (276) Kommissionen skal undersøge, hvorvidt støtten kan anses for at være forenelig med det indre marked. Der fastsættes i traktatens artikel 107, stk. 3, visse undtagelser fra den generelle regel i traktatens artikel 107, stk. 1,

<sup>(129)</sup> Sag 730/79, Philip Morris, Sml. 1980 I, s. 2671, præmis 11.

<sup>(130)</sup> Sag T-214/95, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, Sml. 1998 II, s. 717, præmis 46.

<sup>(131)</sup> Jf. Rådets forordninger (EØF) nr. 2407/92 (EFT L 240 af 28.8.1992, s. 1), (EØF) nr. 2408/92 (EFT L 240 af 28.8.1992, s. 8) og (EØF) nr. 2409/92, (EFT L 240 af 28.8.1992, s. 15).

om, at statsstøtte ikke er forenelig med det indre marked. Den her omhandlede støtte kan vurderes på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, hvori det hedder, at »støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse«, kan anses for at være forenelig med det indre marked.

- (277) I denne henseende udgør luftfartsretningslinjerne fra 2014 et grundlag for vurderingen af spørgsmålet om, hvorvidt støtte til lufthavne kan erklæres forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c). Som det er fastsat i punkt 173 i luftfartsretningslinjerne fra 2014, vil Kommissionen med hensyn til investeringsstøtte anvende de regler, der var i kraft, da støtten blev ydet, på ulovlig investeringsstøtte til lufthavne. Følgelig vil den ikke anvende de principper, der er fastsat i luftfartsretningslinjerne fra 2014, på ulovlig investeringsstøtte til lufthavne, som blev ydet før den 4. april 2014, hvilket var dagen for disse retningslinjers ikrafttræden.
- (278) Finansieringen af AOC's infrastruktur blev ydet mellem 2000 og 2011. Derfor gælder principperne i luftfartsretningslinjerne fra 2005 for vurderingen af foreneligheden af den finansiering, der er ydet mellem 2005 og 2011. For så vidt angår de infrastrukturfinansieringer, der er ydet før 2005, var der på det pågældende tidspunkt ingen særlige forenelighedskriterier for vurderingen af foreneligheden af investeringsstøtte til lufthavne i kraft. Derfor skal Kommissionen i overensstemmelse med sin praksis i denne sag vurdere disse foranstaltninger direkte på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Kommissionens praksis ved vurdering af, om støtte ydet til lufthavnsoperatører er forenelig med det indre marked, er sammenfattet i luftfartsretningslinjerne fra 2005. Derfor vil Kommissionen vurdere foreneligheden af den investeringsstøtte, som Altenburg-Nobitz lufthavn modtog før 2005, på grundlag af de i luftfartsretningslinjerne fra 2005 fastlagte kriterier.
- (279) Luftfartsretningslinjerne fra 2005 tjener som ramme for vurderingen af, hvorvidt infrastrukturstøtte til lufthavnsoperatører kan anses for forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, i TEUF. I henhold til punkt 61 i luftfartsretningslinjerne fra 2005 skal Kommissionen undersøge, om:
- a) opførelsen og driften af infrastrukturen opfylder et klart defineret mål af fælles interesse (regionaludvikling, tilgængelighed osv.)
  - b) infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det fastlagte mål
  - c) der på mellemlang sigt er tilfredsstillende udsigter med hensyn til anvendelsen af infrastrukturen, bl.a. i betragtning af anvendelsen af den eksisterende infrastruktur
  - d) alle potentielle brugere på lige vilkår og uden forskelsbehandling har adgang til infrastrukturen
  - e) udviklingen af samhandelen ikke påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesse.
- (280) Ud over kravet om opfyldelse af bestemte forenelighedskriterier, der er fastlagt i luftfartsretningslinjerne fra 2005, bør statsstøtte til lufthavne ligesom alle andre statslige støtteforanstaltninger have en tilskyndelsesvirkning. Desuden bør de være nødvendige og stå i rimeligt forhold til det tilstræbte mål for at kunne anses for at være forenelige med det indre marked <sup>(132)</sup>.
- 8.2.1.1. *Opførelsen og driften af infrastrukturen opfylder et klart defineret mål af fælles interesse (regionaludvikling, tilgængelighed osv.)*
- (281) Ifølge Tyskland og stiftelsesoverenskomsten for Altenburg-Nobitz lufthavn forfølger selskabet målet om at forbedre den økonomisk relevante infrastruktur for at styrke det økonomiske aktivitetsniveau i Ostthüringen og Westsachsen.
- (282) Med finansieringen af de vigtigste infrastrukturprojekter i lufthavnen i den her omhandlede periode tilstræbte delstaten Thüringen en forbedring af adgangen til regionen for således at stimulere den regionale udvikling og skabe nye arbejdspladser i en ugunstigt stillet region, idet gode person- og godstrafikforbindelser spiller en afgørende rolle for de lokale virksomheders og den lokale industris konkurrenceevne.

<sup>(132)</sup> Det er i overensstemmelse med gældende retspraksis, at Kommissionen kun kan anse en støtteforanstaltning for at være forenelig med det indre marked, hvis den er nødvendig for at nå et retmæssigt mål (jf. eksempelvis sag 730/79, Philipp Morris, sag C-390/06, Nuova Agricast, og sag T-162/06, Kronoply).

- (283) I 2007 baserede Tyskland sin vurdering i forbindelse med finansieringen af infrastrukturforanstaltninger på Klophaus-undersøgelsen, hvoraf det navnlig fremgik, at de direkte, indirekte og inducerede effekter samt katalysatorvirkningen af AOC på regionens økonomi og attraktivitet navnlig er positive og betydelige for så vidt angår arbejdspladser. Stigende passagertal ville gøre AOC til en regional lufthavn og give Altenburger Land mulighed for at ændre sin internationale profil og dermed forbedre sin erhvervs- og handelsstruktur. I henhold til denne undersøgelse ville AOC være en betydelig økonomisk fordel af fælles interesse for hele den mellemtyske region.
- (284) Som det fremgår af tabel 1, steg passagertallet i lufthavnen væsentligt frem til perioden 2007-2010. Lufthavnen tiltrak et antal ankomende passagerer til regionen, hvilket har særlig betydning for økonomien i dette område. I begyndelsen af 2000 og frem til omkring 2007 var trafikprognoserne positive og påviste nødvendigheden af yderligere infrastrukturprojekter. Desuden spillede lufthavnen selv en vigtig rolle som arbejdsgiver og førte indirekte til skabelsen af inducerede arbejdspladser i regionen <sup>(133)</sup>.
- (285) Med hensyn til disse infrastrukturinvesteringer var der ingen overlapning med eksisterende infrastruktur. Den lufthavn, der ligger tættest på AOC, er Leipzig-Halle lufthavn med ca. 85 km afstand og over en times bilkørsel. Derudover er der i forbindelse med Leipzig-Halle lufthavn tale om en international lufthavn, som både betjener Leipzig (Sachsen) og Halle (Sachsen-Anhalt). Som regional lufthavn betjener AOC den sydlige del af delstaten Thüringen. Ud fra et erhvervsmæssigt synspunkt er lufthavnen vigtig for virksomheder i det nærliggende industriområde.
- (286) Følgelig kan Kommissionen drage den konklusion, at finansieringen af lufthavnsinfrastrukturen i AOC tjente et klart defineret mål af fælles interesse.

#### 8.2.1.2. *Infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det fastlagte mål*

- (287) Ifølge stiftelsesoverenskomsten for Altenburg-Nobitz lufthavn forfølger selskabet målet om at forbedre den økonomisk relevante infrastruktur for at styrke det økonomiske aktivitetsniveau i Ostthüringen og Westsachsen. I løbet af perioden fra 2000 til 2011 foretog lufthavnen de infrastrukturinvesteringer, der var nødvendige for at opfylde de kravene i denne målsætning.
- (288) I begyndelsen af den her omhandlede periode var det i forbindelse med ombygningen af den tidligere militærlufthavn til en civil lufthavn nødvendigt med investeringer med henblik på at tilpasse den almene infrastruktur til luftfartsselskabernes krav.
- (289) På daværende tidspunkt var det ifølge Tyskland nødvendigt med infrastrukturforanstaltninger i AOC for at opfylde de sikkerheds- og sikringskrav i lufthavnen, der var opstået i kølvandet på Ryanair-aftalen om lufthavns-tjenester og det herigennem tilstræbte voksende passagertal. Renoveringen og moderniseringen af lufthavnen krævede ligeledes investeringer. Med henblik på at tilpasse lufthavnen til det forventede voksende passagertal fra Ryanair blev der i hele perioden gennemført sikkerheds- og sikringsforanstaltninger. Samtlige i 2007 gennemførte undersøgelser <sup>(134)</sup> til vurdering af lufthavnens økonomiske rentabilitet forudså øgede aktiviteter i AOC for perioden 2007-2015.
- (290) Ombygningsarbejderne i terminalen i 2009 er blevet gennemført med henblik på opfyldelse af sikkerhedskravene og særskilt håndtering af passagerer fra Schengen- og ikke-Schengen-lande. Ifølge Tyskland har man taget alternativer til denne ombygning i betragtning. I betragtning af det højere passagertal og de høje omkostninger til disse alternative muligheder har man imidlertid forfulgt den langsigtede løsning med en ombygning af terminalen.
- (291) Da lufthavnsoperatøren ikke rådede over tilstrækkelige midler og Tyskland gør gældende, at hovedinvesteringerne vedrørte aktiviteter, som henhører under det offentlige myndighedsområde, var det påkrævet med offentlige midler.
- (292) Kommissionen mener således, at investeringerne i infrastrukturen var nødvendige med henblik på at tilpasse den til det stigende passagertal samt opfylde de aktuelle krav til en moderne lufthavnsinfrastruktur. Kun med den opførte infrastruktur kunne lufthavnen sikre regionens forbindelsesmuligheder og udvikling.

<sup>(133)</sup> Se betragtning 96.

<sup>(134)</sup> Jf. fodnote 34.

- (293) Nødvendigheden og proportionaliteten af investeringsstøtten til Altenburg-Nobitz lufthavn følger derfor af behovet for at opfylde de aktuelle krav til moderne lufthavnsinfrastruktur. Kommissionen konkluderer derfor, at de pågældende infrastrukturinvesteringer var nødvendige og stod i forhold til det opstillede mål.

8.2.1.3. *Udsigterne for udnyttelse af infrastrukturen på mellemlangt sigt er tilfredsstillende, navnlig med hensyn til brugen af eksisterende infrastruktur*

- (294) Udsigterne for anvendelsen af den eksisterende infrastruktur på mellemlangt sigt var i det mindste frem til 2009 tilfredsstillende. Direktionen i Flugplatz Altenburg-Nobitz GmbH havde allerede på sit møde den 23. juni 2000 fastsat et forventet samlet beløb på ca. 20 mio. EUR i infrastrukturinvesteringer for hele perioden fra 2000 til 2010. De årlige passagertal voksede frem til højdepunktsårene 2008-2009.
- (295) Efter en periode med betydelig vækst er flytrafikken i Tyskland og Europa i de seneste år blevet negativt påvirket af den økonomiske og finansielle krise i 2009, som førte til et 4,6 % fald i passagerbefordringen med fly i Tyskland i 2009 og dermed et af de værste år for flytrafikken. Den generelle tendens til vækst i flytrafikken er dog ikke stoppet, men kun blevet udsat. Siden juni 2010 har de månedlige vækstrater i passagerbefordringen med fly i Tyskland været stigende og var 7 % højere end de månedlige vækstrater i det foregående år. Af prognoser fremgår, at Tyskland siden 2009 har haft en stærk økonomisk vækst på omkring 3 % om året. Væksten på luftfartsmarkedet er normalt højere end den generelle økonomiske vækst <sup>(135)</sup>.
- (296) De tre undersøgelser, der blev gennemført i 2007 <sup>(136)</sup>, når samstemmende frem til, at operatøren af lufthavnen ville forbedre sine årsresultater og opnå et resultat tæt på balance senest i 2015 med hensyn til driftsindtægterne. Desuden ville det nærliggende industriområde blive styrket. Dette blev bekræftet i det udkast til en forretningsplan, der var udarbejdet for perioden 2007-2015. Tyskland baserede sine argumenter på lavpristrafikkens rentabilitet og det mulige scenario, at AOC senest i 2015 kunne nå op på 500 000 passagerer.
- (297) Den pågældende infrastruktur ville således ifølge de Tyskland fremsendte oplysninger opfylde luftfartsselskabernes og passagerernes behov på mellemlangt sigt og give gode anvendelsesudsigter.

8.2.1.4. *Alle potentielle brugere af infrastrukturen har adgang til den på lige og ikke-diskriminerende vilkår*

- (298) Tyskland bekræfter, at infrastrukturen til trods for den kendsgerning, at Ryanair i perioden 2003-2011 var det eneste luftfartsselskab, der opererede i AOC, var åben for alle potentielle brugere uden økonomisk uretmæssig forskelsbehandling.

8.2.1.5. *Udviklingen af samhandelen påvirkes ikke i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesse.*

- (299) Ifølge punkt 39 i luftfartsretningslinjerne fra 2005 er lufthavnens kategori et udtryk for omfanget af den indbyrdes konkurrence mellem lufthavne og således også i hvilket omfang, offentlige støttemidler til en lufthavn kan fordreje konkurrencen. I luftfartsretningslinjerne fra 2005 forklares det, at der ikke er stor sandsynlighed for, at støtte, der ydes til små regionale lufthavne (kategori D), kan fordreje konkurrencen eller påvirke samhandelen i et sådant omfang, at det strider mod Fællesskabets interesse. Heraf kan det imidlertid ikke udledes, at konkurrencefordrejninger og påvirkninger af samhandelen er udelukket.
- (300) AOC har i den her omhandlede periode til stadighed betjent mindre end 150 000 passagerer om året, hvorfor den i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005 kan betegnes som en lille regional lufthavn (kategori D).

<sup>(135)</sup> Aktualisierte Stellungnahme zur Nachfrageprognose für den Flughafen Kassel-Calden, Intraplan Consult GmbH, den 12. marts 2012, s. 8.

<sup>(136)</sup> Jf. fodnote 34.



- (301) AOC er en typisk, regionalt orienteret lufthavn. Dette kan aflæses af, at et betydeligt antal af de passagerer, der anvender denne lufthavn, kommer fra delstaten Thüringen. Hvis der tages hensyn til konceptet om et opland på ca. 100 km og en kørselstid på 60 minutter, kan det forventes, at den nærmeste lufthavn, dvs. Leipzig-Halle lufthavn (85 km og ca. 1 time og 10 min.'s kørsel fra AOC), ligger i yderkanten af dette opland. I forbindelse med Leipzig-Halle lufthavn er der tale om en international lufthavn, som både betjener Leipzig (Sachsen) og Halle ((Sachsen-Anhalt)). Som regional lufthavn betjener AOC den sydlige del af delstaten Thüringen.
- (302) Bortset fra den geografiske afstand fra hinanden er de to lufthavne også baseret på vidt forskellige forretningsmodeller og fokuserer på forskellige typer passagerer. Leipzig-Halle lufthavn er en veletableret lufthavn, som råder over en mere omfattende infrastruktur med større komfort for passagererne. Den tilbyder både internationale og nationale ruter, en række feriedestinationer og transport af luffragt. AOC har en infrastruktur med en relativt ringe komfort, og dens forretningsmodel er baseret på lavprisselskaber.
- (303) På den baggrund kan Kommissionen således konkludere, at den investeringsstøtte, der er ydet Altenburg-Nobitz lufthavn, hverken fordrejer konkurrencen eller påvirker samhandelen i et omfang, der strider mod Unionens interesse.

#### 8.2.1.6. Støtten har en tilskyndelsesvirkning og er nødvendig og forholdsmæssig.

- (304) Den støtte til finansieringen af infrastrukturen, som Tyskland stillede til rådighed for Altenburg-Nobitz lufthavn, skulle have en tilskyndelsesvirkning og for så vidt angår det tilstræbte, retmæssige mål være nødvendig og forholdsmæssig.
- (305) Kommissionen skal fastslå, om den statsstøtte, der er indrømmet Altenburg-Nobitz lufthavn, påvirkede modtager-virksomhedens adfærd på en sådan måde, at den udøver aktiviteter, der bidrager til at opnå et mål af almen interesse, og som den uden støtten i) ikke ville udøve, eller ii) ville udøve i begrænset omfang eller på anden vis. Desuden anses støtte kun for forholdsmæssig, hvis det samme resultat ikke ville være opnåeligt med mindre støtte og mindre konkurrencefordrejning. Det betyder, støttens størrelse og intensitet skal begrænses til det minimum, der er strengt nødvendigt for gennemførelsen af den pågældende aktivitet.
- (306) Ifølge de oplysninger, som Tyskland har fremsendt, ville de investeringer i infrastrukturen, der var nødvendige for at opnå en vis standard for en funktionsdygtig lufthavn, som skulle være åben for erhvervmæssige flyvninger, ikke kunne være blevet gennemført uden støtten. Lufthavnen var tabsgivende i store dele af den her omhandlede periode. Tyskland har altid været af den opfattelse, at en sådan regional lufthavn ikke kan drives uden offentlig finansiering. Navnlig ville lufthavnen uden støtten ikke have opfyldt det forventede serviceniveau for luftfarts-selskaber og passagerer, og omfanget af lufthavnens økonomiske aktivitet ville være dalet.
- (307) Derfor kan det konkluderes, at den her omhandlede støtteforanstaltning havde en tilskyndelsesvirkning, fordi den satte modtageren i stand til at foretage de nødvendige investeringer.
- (308) For så vidt angår vurderingen af støttens proportionalitet, kan støtten til projektet anses for at være begrænset til de investeringer, der var nødvendige for at ombygge lufthavnen fra en tidligere militær til en civil lufthavn, der er åben for alle potentielle luftfartselskaber. Derudover var proceduren for investeringsfinansieringen i forbindelse med Altenburg-Nobitz lufthavn udformet således, at overkompensation blev undgået. I slutningen af hvert år blev der aftalt en forretningsplan for det kommende år, som derefter i løbet af året blev evalueret med henblik på en tilpasning til den forretningsmæssige virkelighed<sup>(137)</sup>. Ved en overfinansiering af et projekt skulle lufthavnen betale midlerne tilbage til de offentlige investorer. Da støttebeløbets størrelse var begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at muliggøre de støttede aktiviteter, kan investeringsstøtten i den foreliggende sag derfor anses for nødvendig og forholdsmæssig henset til dens retmæssige formål.

#### 8.2.1.7. Konklusion

- (309) På grundlag af ovenstående vurdering konkluderer Kommissionen, at den investeringsstøtte, der er ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn, er forenelig med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, idet den opfylder de forenelighedskriterier, der er fastlagt i punkt 61 i luftfartsretningslinjerne fra 2005. Foranstaltningen er derfor forenelig med det indre marked.

<sup>(137)</sup> Tyskland fremsendte for perioden 2000-2005 årlige forretningsplaner med tillæg til den pågældende forretningsplan.

### 8.2.2. Foranstaltning 2: Finansiering af driftstab i Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011

- (310) Ifølge luftfartsretningslinjerne fra 2014 mener Kommissionen, at bestemmelserne i dens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte ikke bør finde anvendelse på verserende sager om ulovlig driftsstøtte til lufthavne, som er blevet ydet før den 4. april 2014. Kommissionen vil i stedet anvende principperne i disse retningslinjer på alle sager om driftsstøtte (verserende anmeldelser og ulovlig uanmeldt støtte) til lufthavne, selv hvor støtten blev ydet før den 4. april 2014 og overgangsperiodens begyndelse <sup>(138)</sup>.
- (311) I luftfartsretningslinjerne fra 2014 opstilles betingelserne for, hvornår driftsstøtte til lufthavne i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan erklæres forenelig med det indre marked <sup>(139)</sup>. Som anført i punkt 137 i luftfartsretningslinjerne fra 2014 <sup>(140)</sup> skal følgende kumulative betingelser være opfyldt, for at driftsstøtte ydet før offentliggørelsen af disse retningslinjer kan anses for at være forenelig med det indre marked:
- Foranstaltningen skal yde et bidrag til et præcist defineret mål af fælles interesse.
  - De statslige foranstaltninger skal være nødvendige.
  - Støtteforanstaltningen skal være et egnet politikinstrument til at opnå målet af fælles interesse.
  - Der skal foreligge en tilskyndelsesvirkning.
  - Støtten skal begrænses til det nødvendige minimum.
  - Uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne skal undgås.

#### 8.2.2.1. Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse

- (312) I henhold til afsnit 5.1.2, litra a), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 vil driftsstøtte til lufthavne for at give lufthavnene tid til at tilpasse sig de nye markedsvilkår og undgå forstyrrelser i lufttrafikken og forbindelserne til regionerne blive anset for at bidrage til opnåelsen af et mål af fælles interesse, hvis den: i) øger unionsborgernes mobilitet og forbindelserne til og fra regionerne ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for Unionen ii) modvirker trafiktætheden i EU's store hovedlufthavne eller |c) fremmer regional udvikling.
- (313) Ifølge de tyske myndigheder var finansieringen af driftstabene i Altenburg-Nobitz lufthavn nødvendig for at bevare driften i lufthavnen med henblik på at kunne leve op til det i stiftelsesoverenskomsten angivne formål med selskabet — at forbedre den økonomisk relevante infrastruktur for at styrke det økonomiske aktivitetsniveau i Ostthüringen og Westsachsen.
- (314) I betragtning af at gode adgangsmuligheder er nødvendige for at fremme den regionale udvikling i Mellemtyskland, var det en grundlæggende nødvendighed at bevare lufthavnen funktionsdygtig. Lufthavnens drift tjente til regional udvikling og skabelsen af arbejdspladser. Derfor var det entydige formål med den ydede driftsstøtte at fremme den regionale udvikling.

#### 8.2.2.2. Behov for statslig indgriben

- (315) I henhold til afsnit 5.1.2, litra b), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 kan spørgsmålet om, hvorvidt en statsstøtte bidrager effektivt til et mål af fælles interesse, først besvares efter en analyse af det konkrete problem. I denne henseende skal enhver statsstøtteforanstaltning målrettes de situationer, hvor støtten kan føre til en væsentlig forbedring, som markedsmekanismerne ikke i sig selv kan frembringe.

<sup>(138)</sup> Punkt 172 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

<sup>(139)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber, (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3), punkt 104.

<sup>(140)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber, punkt 137.

- (316) Tyskland anfører, at den statslige indgriben var nødvendig, fordi lufthavnen havde svært ved at finansiere sin drift i eget regi. I årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn forekommer der hyppigt en udtalelse om, at lufthavnens finansielle situation er tæt forbundet med henholdsvis selskabsdeltagernes kapitalindskud samt andre offentlige tilskud. Virksomhedens eksistens er sågar truet uden offentlige kapitaltilførsler <sup>(141)</sup>.
- (317) Med ydelsen af driftsstøtte får lufthavnen de nødvendige midler til at sikre sin drift og tilpasse sin forretningsmodel til kravene fra lavprisselskaberne.
- (318) Kommissionen anerkender, at AOC er en lille regional lufthavn med mindre end 150 000 passagerer om året, som ikke ville kunne dække sine egne driftsomkostninger fuldt ud under normale markedsvilkår. Derfor var statslig indgriben nødvendig.

#### 8.2.2.3. Støtteforanstaltningens egnethed

- (319) I henhold til afsnit 5.1.2, litra c), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 skal enhver støtteforanstaltning til en lufthavn være et egnet politikinstrument til at opnå målet af fælles interesse. Medlemsstaten skal derfor dokumentere, at det samme mål ikke vil kunne opnås med andre mindre fordrejende politiske virkemidler eller støtteforanstaltninger.
- (320) Ifølge Tyskland er den her omhandlede støtteforanstaltning et egnet instrument til at opnå målet af fælles interesse, som ikke ville kunne være opnået med andre mindre fordrejende politiske virkemidler.
- (321) Støttebeløbet skulle anvendes til dækning af det forventede finansieringsbehov i forbindelse med de beregnede driftsomkostninger for det kommende år.
- (322) I betragtning af det ovenstående er det Kommissionens opfattelse, at den pågældende foranstaltning var egnet til at nå det tilstræbte mål af fælles interesse.

#### 8.2.2.4. Støttens tilskyndelsesvirkning

- (323) I henhold til afsnit 5.1.2, litra d), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 foreligger der en tilskyndelsesvirkning i forbindelse med driftsstøtte, hvis omfanget af den økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn sandsynligvis ville være mindre uden driftsstøtten. I forbindelse med denne vurdering skal der tages hensyn til eventuel ydelse af investeringsstøtte samt trafikniveauet i lufthavnen.
- (324) I årsberetningerne for Altenburg-Nobitz lufthavn understreges det, at virksomhedens eksistens er truet uden offentlige kapitaltilførsler. Uden driftsstøtte til dækning af lufthavnsoperatørens tab ville lufthavnen i sidste ende have forladt markedet på grund af udækkede driftstab.
- (325) I betragtning af det ovenstående finder Kommissionen, at den omhandlede støtteforanstaltning havde en tilskyndelsesvirkning.

#### 8.2.2.5. Støttebeløbets proportionalitet (begrænsning af støtten til det nødvendige minimum)

- (326) I henhold til afsnit 5.1.2, litra e), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 skal driftsstøtte til lufthavne for at være proportionel være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for, at den støttemodtagende aktivitet bliver gennemført.
- (327) I det konkrete tilfælde fastlagde lufthavnsoperatørens offentlige selskabsdeltagere støttebeløbet på grundlag af en forudgående forretningsplan og begrænsede det til lufthavnens finansieringsbehov.
- (328) Parametrene i disse forretningsplaner blev i det pågældende regnskabsår opdateret med lufthavnens aktuelle resultater. Eksempelvis godkendte direktionen den 8. november 2002 forretningsplanen for 2003 på grundlag af de i september 2002 tilgængelige data. Denne forretningsplan blev senere ajourført på direktionmødet den 24. oktober 2003, hvor der blev fremlagt en opdateret forretningsplan med de data, der var tilgængelige i oktober 2003 <sup>(142)</sup>.

<sup>(141)</sup> Se betragtning 43.

<sup>(142)</sup> Tyskland fremsendte forretningsplaner for årene 2000-2005 samt tillæg til forretningsplanerne for 2002-2005 til Kommissionen.

- (329) På den baggrund af det ovenstående fastslår Kommissionen, at driftsstøtten gjorde det muligt for lufthavnsoperatøren i denne periode at tilpasse sin forretningsmodel til de nye driftskrav, der var forbundet med Ryanair-aftalen om lufthavnstjenester. I den forbindelse blev det finansieringsbeløb, der var nødvendigt til tabsdækningen, til stadighed kontrolleret. Dermed var støttebeløbet begrænset til de forventede driftstab.
- (330) Tyskland anfører endvidere, at den omstilling af lufthavnen, der er sket i forbindelse med flere projekter<sup>(143)</sup> siden perioden 2010-2012, bidrog til en mindskning af lufthavnens generelle finansieringsbehov og dermed en reduktion af selskabsdeltagernes kapitalindskud. Driftsstøtten blev overvåget i hele den her omhandlede periode for at kunne tilpasse den til lufthavnens faktiske krav.
- (331) Derfor mener Kommissionen, at driftsstøtten i det foreliggende tilfælde var forholdsmæssig og begrænset til det minimum, der var nødvendigt for at gennemføre den støttede aktivitet.

#### 8.2.2.6. *Undgåelse af unødvendige negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne*

- (332) I henhold til afsnit 5.1.2, litra f), i luftfartsretningslinjerne fra 2014 tages der i forbindelse med vurderingen af driftsstøttes forenelighed hensyn til konkurrenceforvridningen og påvirkningen af samhandelen. En indikator for mulige konkurrenceforvridninger eller påvirkning af samhandelen kan være, at lufthavnen ligger i det samme opland som andre lufthavne med uudnyttet kapacitet.
- (333) Kommissionen fastslår i det foreliggende tilfælde, at den nærmeste lufthavn er Leipzig-Halle, som ligger henholdsvis 85 km eller 1 time og 10 min.'s bilkørsel fra AOC. Som det er nævnt i betragtning i 299 og 300, var formålet med forretningsmodellen for Altenburg-Nobitz lufthavn helt fra begyndelsen at etablere lufthavnen som en regional lufthavn med sigte på at udvikle det nærliggende industriområde. Hvis prof. Klophaus' forudsigelse fra 2007 var blevet til virkelighed, ville lufthavnen senest i 2015 have nået et passagertal på 500 000, hvilket imidlertid fortsat ikke ville have bragt den i en situation, hvor den ville kunne have konkurreret med en lufthavn med et passagertal på mere end to millioner såsom Leipzig-Halle lufthavn.
- (334) Tyskland påpeger, at AOC's infrastruktur med henblik på yderligere at begrænse negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen var åben for alle potentielle brugere og ikke var særligt møntet på en bestemt bruger.
- (335) I betragtning heraf finder Kommissionen, at en uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne er begrænset til et minimum.

#### 8.2.2.7. *Konklusion*

- (336) I betragtning af det ovenstående når Kommissionen til den konklusion, at finansieringen af driftstab i Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden 2000-2011 var forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF samt forenelighedskriterierne i afsnit 5.1.2 i luftfartsretningslinjerne fra 2014.

#### 8.2.3. **Foranstaltning 3: Lufthavnsafgifter og betalinger til Ryanair fra kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester fra 2003, markedsføringsaftalen fra 2003 og markedsføringsaftalen fra 2010**

- (337) Tyskland gør gældende, at aftalen om lufthavnstjenester og aftalerne om markedsføringstjenester ikke udgør statsstøtte. Af samme årsag har Tyskland ikke fremført noget retsgrundlag for disse aftalers eventuelle forenelighed med det indre marked. Under disse omstændigheder og i betragtning af, at bevisbyrden for en støttes forenelighed med det indre marked på grundlag af en undtagelsesbestemmelse til artikel 107, stk. 1, principielt bæres af den berørte medlemsstat, som skal påvise opfyldelsen af betingelserne i denne undtagelsesbestemmelse, kan det konkluderes, at støtten ikke er forenelig med det indre marked. Derudover finder Kommissionen, at den i denne sag omhandlede statsstøtte i henhold til de relevante bestemmelser ikke kan anses for at være forenelig startstøtte.

<sup>(143)</sup> Se betragtning 34.

## 8.2.3.1. Gældende retsgrundlag

(338) For så vidt angår startstøtte, hedder det i luftfartsretningslinjerne fra 2014, at

»... Kommissionen vil anvende principperne i disse retningslinjer på al anmeldt startstøtte, som den skal tage stilling til efter den 4. april 2014, selv hvor foranstaltningerne blev anmeldt inden denne dato. I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte vil Kommissionen i forbindelse med ulovlig startstøtte til luftfartsselskaber anvende de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Den vil derfor ikke anvende principperne i disse retningslinjer på ulovlig startstøtte til luftfartsselskaber, som er ydet inden den 4. april 2014«<sup>(144)</sup>.

(339) I luftfartsretningslinjerne fra 2005 fastsættes følgende:

»Støtte til ... Kommissionen undersøger foreneligheden af startstøtte, som ydes uden bemyndigelse og dermed i strid med traktatens artikel 88, stk. 3, [nu traktatens artikel 108, stk. 3] på grundlag af nærværende retningslinjer, hvis man er begyndt at yde støtten, efter at retningslinjerne er blevet offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*.«

8.2.3.2. Vurdering af foreneligheden af den aftale, der blev indgået den 25. januar 2010, sammenholdt med den aftale om lufthavnstjenester, der blev indgået den 3. marts 2003, og markedsføringsaftalen, der blev indgået den 7. april 2003.

(340) Aftalen med AMS blev indgået i 2010 efter offentliggørelsen af luftfartsretningslinjerne fra 2005. Den pågældende støtte blev ydet via markedsføringsaftalen fra 2010, hvis virkninger kommer oveni de to i 2003 indgåede aftaler, som — isoleret set — ikke udgør statsstøtte. I overensstemmelse hermed skal støttens forenelighed undersøges i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 2005.

(341) Eftersom forenelighedskriterierne for startstøtte i punkt 79 i luftfartsretningslinjerne fra 2005 er kumulative, skal det for at fastslå, at støtten til lufthavnen er uforenelig med det indre marked, alene godtgøres, at et af disse kriterier ikke er opfyldt. I sin vurdering af foreneligheden af den her berørte støtteforanstaltning har Kommissionen ikke desto mindre undersøgt flere af de kriterier, der er fastlagt i luftfartsretningslinjerne fra 2005.

(342) Ifølge punkt 79, litra c), i luftfartsretningslinjerne fra 2005 er det en forudsætning for en støttes forenelighed, at den kun er møntet på etablering af nye forbindelser eller udbygning af nye ruter. Under aftalen fra 2010 hører den daglige forbindelse til London, der har eksisteret siden 2003, og den i 2007 etablerede forbindelse til Kina. I 2010 blev der kun åbnet en forbindelse til Alicante. Derfor opfylder den her berørte støtteforanstaltning ikke dette kriterium.

(343) I punkt 79, litra d), i luftfartsretningslinjerne fra 2005 kræves der en langsigtet rentabilitet og en degressiv opdeling i rater af den pågældende støtte: »Den rute, der støttes, skal forekomme at være bæredygtig på lang sigt, dvs. at den mindst skal kunne dække sine omkostninger, uden offentlig finansiering. Det er grunden til, at startstøtte bør være degressiv og tidsmæssigt begrænset«. Der er intet, som tyder på, at de pågældende ruter ville kunne blive rentable for Ryanair uden den finansiering via offentlige midler, som ydes i forbindelse med markedsføringsaftalerne. Dette bekræftes af den kendsgerning, at Ryanair opgav ruterne, da den offentlige finansiering ophørte.

(344) Dertil kommer kriteriet for kompensation for ekstra startomkostninger i punkt 79, litra d), i luftfartsretningslinjerne fra 2005: »Støttebeløbet skal hænge nøje sammen med de ekstra startomkostninger, der er forbundet med lanceringen af en ny rute eller indsættelsen af en ny afgang, og som operatøren ikke længere skal afholde senere i forløbet«. Støtten synes ikke at hænge sammen med særlige startomkostninger. Markedsføringsudbetalingerne til Ryanair blev fortsat i hele den periode, hvor lufthavnen havde forretningsmæssige forbindelser med flyselskabet. Derfor er dette kriterium heller ikke opfyldt.

(345) Endelig må støtten i henhold til punkt 79, litra f), ikke overstige 50 % pr. år af de støtteberettigede omkostninger i det pågældende år. Der er ingen dokumentation for, at de faktiske markedsføringsudgifter ville have beløbet sig til det dobbelte af støttebeløbet.

<sup>(144)</sup> Luftfartsretningslinjerne fra 2014, punkt 174.

### 8.2.3.3. Konklusion

- (346) Sammenfattende kan støtten til Ryanair og AMS ikke anses for at være startstøtte, som er forenelig med det indre marked, idet forenelighedsbetingelserne ikke er opfyldt. Den statsstøtte, der er ydet Ryanair og AMS gennem kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 25. januar 2010, udgør derfor ulovlig statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked og skal tilbagesøges.

## 9. KONKLUSION

### 9.1. FORANSTALTNING 1: FINANSIERING AF INFRASTRUKTURINVESTERINGER I PERIODEN 2000-2011

- (347) Kommissionen finder, at den støtte, der er ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn i form af en finansiering af infrastrukturinvesteringer i hele perioden fra 2000 til 2011, er forenelig med det indre marked.

### 9.2. FORANSTALTNING 2: FINANSIERING AF DRIFTSTAB I ALTENBURG-NOBITZ LUFTHAVN I PERIODEN 2000-2011

- (348) Kommissionen finder, at den støtte, der er ydet til lufthavnen Altenburg-Nobitz i form af en finansiering af driftstab i hele perioden fra 2000 til 2011, er forenelig med det indre marked.

### 9.3. FORANSTALTNING 3: TJENESTE- OG MARKEDSFØRINGSAFTALERNE MED RYANAIR

- (349) Kommissionen finder, at kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 28. august 2008 ikke udgør statsstøtte til Ryanair og AMS.
- (350) Kommissionen konkluderer, at Tyskland i kraft af kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 25. januar 2010 ulovligt har ydet statsstøtte til Ryanair Ltd. og dets datterselskab AMS, som er 100 % ejet af Ryanair, i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF.
- (351) Med undertegnelsen i 2010 af aftalen med Ryanair og AMS kunne Altenburg-Nobitz lufthavn ud fra et ex ante-perspektiv ikke dække alle de meromkostninger, der var forbundet med Ryanairs aktiviteter i lufthavnen. Ryanair og AMS opnåede en uberettiget fordel i form af et støttebeløb, som skal tilbagebetales til Tyskland.

### Tilbagesøgning støtten til Ryanair og AMS

- (352) I overensstemmelse med traktaten og Domstolens faste retspraksis har Kommissionen kompetence til at beslutte, at den pågældende medlemsstat skal afskaffe eller ændre støtten <sup>(145)</sup>, når den har fastslået, at den er uforenelig med det indre marked. En medlemsstats forpligtelse til at ophæve en støtte, som Kommissionen har fundet uforenelig med det indre marked, har ifølge Domstolens faste retspraksis til formål at genoprette den tidligere situation <sup>(146)</sup>. Ifølge Domstolen er dette mål nået, når støttemodtageren har tilbagebetalt den ulovligt ydede støtte og derved mister den fordel, der var opnået på markedet i forhold til konkurrenterne, og situationen fra tiden før ydelsen af støtte er genoprettet <sup>(147)</sup>.
- (353) I overensstemmelse med denne retspraksis er følgende fastsat i artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 <sup>(148)</sup>: »I negative beslutninger om ulovlig støtte bestemmer Kommissionen, at den pågældende medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger til at kræve støtten tilbagebetalt fra støttemodtageren«.
- (354) Derfor skal den nævnte statsstøtte, for så vidt den blev udbetalt, tilbagebetales til Tyskland.

<sup>(145)</sup> Sag C-70/72, Kommissionen mod Tyskland, Sml. 1973, s. 813, præmis 13.

<sup>(146)</sup> Forenede sager C-278/92, C-279/92 og C-280/92, Spanien mod Kommissionen, Sml. 1994 I, s. 4103, præmis 75.

<sup>(147)</sup> Sag C-75/97, Belgien mod Kommissionen, Sml. 1999 I, s. 3671, præmis 64-65.

<sup>(148)</sup> Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22.3.1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

- (355) For så vidt angår de beløb, der skal tilbagesøges, vil Kommissionen tage udgangspunkt i de forudgående forretningsplaner, der er beskrevet i afsnit 8.1.3, tabel 19, med følgende yderligere overvejelser:
- Det støttebeløb, der skal tilbagesøges, bør svare til den negative gradvist stigende pengestrøm på det tidspunkt, da der blev truffet beslutning om at undertegne aftalen. Den negative pengestrøm svarer til det finansieringsbeløb, der er nødvendigt for, at aftalen skal være i overensstemmelse med markedsvilkårene.
  - Det er Kommissionens opfattelse, at sommersæsonen 2010 skal lægges til grund som tidsmæssig ramme for denne forretningsplan. Luftfartsselskabets faktiske fordel er således begrænset til den egentlige løbetid for den pågældende aftale, da hverken Ryanair eller AMS har modtaget nogen yderligere fordel fra lufthavnen, efter at aftalen var ophørt.
- (356) Tabel 20 viser de foreløbige beløb, Tyskland skal tilbagesøge.
- (357) For at tage hensyn til den faktiske fordel, luftfartsselskabet og dets datterselskaber fik i forbindelse med kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 25. januar 2010, kan beløbene i tabel 20 justeres efter den dokumentation, Tyskland har fremlagt. Denne justering er baseret på i) forskellene mellem på den ene side luftfartsselskabets faktiske betalinger af lufthavnsafgifter som opgjort efterfølgende, og på den anden side de forventede pengestrømme (opgjort ex ante) vedrørende disse indtægter, som er vist i tabel 19, og ii) forskellen mellem på den ene side de efterfølgende opgjorte faktiske markedsføringsbetalinger til luftfartsselskabet og dets datterselskaber ifølge markedsføringsaftalen, og på den anden side de ex ante beregnede markedsføringsomkostninger, der er angivet i tabel 19.
- (358) Som det allerede blev forklaret i betragtning 212, finder Kommissionen, at AMS og Ryanair i forbindelse med anvendelsen af statsstøttere reglerne skal betragtes som én virksomhed. Derfor bør Ryanair og AMS hæfte solidarisk for tilbagebetalingen af hele det støttebeløb, de har modtaget inden for rammerne af kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 25. januar 2010.
- (359) Derudover skal Tyskland i henhold til kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004<sup>(149)</sup> tillægge støttebeløbet renter beregnet fra den dato, hvor den ulovlige støtte var til rådighed for modtageren, og indtil den er tilbagebetalt<sup>(150)</sup>. Da de pengestrømme, som i denne sag udgør denne støtte, er komplekse og effektueres på mange forskellige datoer i løbet af hele gyldighedsperioden for kombinationen af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 og markedsføringsaftalen af 25. januar 2010, vurderer Kommissionen, at det er acceptabelt vedrørende beregningen af renter at antage, at tidspunktet for udbetalingen af den her omhandlede støtte ligger i slutningen af IATA-sommersæsonen 2010 (dvs. den 30. oktober 2010) —

Tabel 20

**Beløb, der skal tilbagebetales i forbindelse med aftalen om lufthavnstjenester fra 2003, markedsføringsaftalen fra 2003 samt markedsføringsaftalen fra 2010**

	Sommersæson 2010
Antal afrejsende passagerer	55 188
FORVENTEDE INDTÆGTER (EUR)	
Nettoafgift, som Ryanair skal betale pr. afrejsende passager	[...]*
Luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*

<sup>(149)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

<sup>(150)</sup> Se artikel 14, stk. 2, i forordning (EF) nr. 659/1999.

	Sommersæson 2010
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter pr. passager	[...]*
Ikke-luftfartsrelaterede indtægter i alt	[...]*
Samlede indtægter	[...]*
FORVENTEDE AFGIFTER (EUR)	
Faste markedsføringsgebyrer	[...]*
Månedlige driftsafgifter	13 943
Driftsafgifter i alt	97 601
Afgifter i alt	[...]*
NETTORESULTAT (EUR)	
<b>BELØB, DER SKAL TILBAGESØGES</b>	<b>– 318 569</b>

VEDTAGET FØLGENDE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Den statsstøtte, som Tyskland i strid med EUF-traktatens artikel 108, stk. 3, ulovligt har ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden mellem 2000 og 2011 i form af finansiering af infrastrukturinvesteringer i perioden fra 2000 til 2011, er forenelig med det indre marked.
2. Den statsstøtte, som Tyskland i strid med EUF-traktatens artikel 108, stk. 3, ulovligt har ydet til Altenburg-Nobitz lufthavn i perioden mellem 2000 og 2011 i form af finansiering af driftstab i perioden fra 2000 til 2011, er forenelig med det indre marked.
3. Den aftale, der blev indgået den 3. marts 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair om lufthavnstjenester sammen med den aftale, der blev indgået den 7. april 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair om markedsføringstjenester samt den aftale, der blev indgået den 28. august 2008 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og AMS om markedsføringstjenester, udgør ikke statsstøtte.
4. Den statsstøtte, som Tyskland i strid med EUF-traktatens artikel 108, stk. 3, ulovligt har ydet til Ryanair og AMS i form af kombinationen af den aftale om lufthavnstjenester, der blev indgået den 3. marts 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair, og den aftale om markedsføringstjenester, der blev indgået den 7. april 2003 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og Ryanair, samt den aftale om markedsføringstjenester, der blev indgået den 25. januar 2010 mellem Altenburg-Nobitz lufthavn og AMS, er ikke forenelig med det indre marked.

#### Artikel 2

1. Tyskland tilbagesøger den i artikel 1, stk. 4, omhandlede statsstøtte fra støttemodtagerne.
2. I betragtning af, at Ryanair og AMS i forbindelse med denne afgørelse udgør én økonomisk enhed, hæfter de solidarisk for tilbagebetalingen af den statsstøtte, som de hver især har modtaget i kraft af den kombinerede anvendelse af aftalen om lufthavnstjenester af 3. marts 2003, markedsføringsaftalen af 7. april 2003 samt markedsføringsaftalen af 25. januar 2010.



3. De beløb, der skal tilbagesøges, skal tillægges renter fra den dato, de blev stillet til rådighed for støttemodtageren, og indtil de er tilbagebetalt.
4. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004.
5. Tyskland skal annullere alle udestående udbetalinger af den i artikel 1, stk. 4, omhandlede støtte med virkning fra datoen for meddelelsen af denne afgørelse.

#### Artikel 3

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 1, stk. 4, omhandlede støtte iværksættes øjeblikkeligt og effektivt.
2. Tyskland sørger for, at denne afgørelse er efterkommet senest fire måneder efter, at den er meddelt de tyske myndigheder.

#### Artikel 4

1. Tyskland fremsender senest to måneder efter offentliggørelsen af denne afgørelse følgende oplysninger:
  - a) det samlede beløb (hovedstol og tilbagesøgningsrenter), som støttemodtagerne har modtaget
  - b) det samlede beløb (hovedstol og tilbagesøgningsrenter), som skal tilbagesøges fra støttemodtagerne i henhold til artikel 2
  - c) en detaljeret beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet eller planlagt, for at efterkomme denne afgørelse
  - d) dokumentation for, at støttemodtagerne har fået påbud om at tilbagebetale støtten.
2. Tyskland underretter Kommissionen om udviklingen i de foranstaltninger, der på nationalt plan træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil den i artikel 2 omhandlede støtte er fuldt tilbagebetalt. Efter anmodning fra Kommissionen fremsender Tyskland omgående oplysninger om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt for at efterkomme afgørelsen. Desuden fremsender Tyskland udførlige oplysninger om de støttebeløb og renter, støttemodtagerne allerede har tilbagebetalt.

#### Artikel 5

Denne afgørelse er rettet til Forbundsrepublikken Tyskland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. oktober 2014.

På Kommissionens vegne  
Joaquín ALMUNIA  
Næstformand