

Den Europæiske Unions Tidende

C 241



Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

55. årgang

10. august 2012

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
IV Oplysninger		
OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE		
2012/C 241/01	Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte, der ydes i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1857/2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, der beskæftiger sig med produktion af landbrugsprodukter, og om ændring af forordning (EF) nr. 70/2001	1
2012/C 241/02	Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte ydet i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning) ⁽¹⁾	6
V Øvrige meddelelser		
PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF KONKURRENCEPOLITIKKEN		
Europa-Kommissionen		
2012/C 241/03	Statsstøtte — Frankrig — Statsstøttesag SA.33961 2012/C — Nîmes lufthavn — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ⁽¹⁾	11
2012/C 241/04	Statsstøtte — Tyskland — Statsstøttesag nr. SA.27585 og SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 og CP 162/2010) Påstået statsstøtte til Lübeck lufthavn, Infratil og flyselskaber, som benytter lufthavnen (Ryanair, Wizz Air m.fl.) — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2 ⁽¹⁾	56

DA

Pris:
4 EUR

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA MEDLEMSSTATERNE

Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte, der ydes i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 1857/2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder, der beskæftiger sig med produktion af landbrugsprodukter, og om ændring af forordning (EF) nr. 70/2001

(2012/C 241/01)

Støtte nr.: SA.34714 (12/XA)**Medlemsstat:** Spanien**Region:** SALAMANCA

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subvenciones dirigidas a cooperativas agrarias, anualidad 2012.

Retsgrundlag: Proyecto de bases reguladoras de la convocatoria de subvenciones dirigidas a cooperativas agrarias con sede en la provincia de Salamanca, anualidad 2012.

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: EUR 0,03 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 70,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 28.5.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Producentssammen-slutninger (art. 9 i forordning (EF) nr. 1857/2006), Teknisk bistand (art. 15 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Serviceydelser i forbindelse med planteavl, Serviceydelser i forbindelse med husdyravl

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Excma. Diputación Provincial de Salamanca.
C/ Felipe Espino nº 1
37002 Salamanca
SPAIN

Websted:

<http://www.lasalina.es/areas/eh/ProyConvocatorias/2011/Cooperativas.pdf>

Andre oplysninger: —**Støtte nr.:** SA.34723 (12/XA)**Medlemsstat:** Irland**Region:** IRELAND

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: BVD Eradication Scheme for Animal Collectors

Retsgrundlag: The Animal By-Products Regulation (EC) No. 1774/2002 controls the collection, transport, storage, handling, processing and use or disposal of animal by-products in EU member states. Regulation (EC) No. 999/2001 as amended provides for the testing of fallen cattle, sheep and goats. Statutory Instrument No. 612/2006 provides for the application of both EU Regulations in Ireland.

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,20 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 14.5.2012-31.12.2014

Målet med støtten: Dyresygdomme (art. 10 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Husdyravl**Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:**

Department of Agriculture, Food and the Marine
Johnstown Castle Estate
Wexford
Ireland

Websted:

<http://www.agriculture.gov.ie/animalhealthwelfare/diseasecontrol/bovineviraldiarrhoeabvd/>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34773 (12/XA)

Medlemsstat: Frankrig

Region: FRANCE

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Aides à l'assistance technique et aux opérations de promotion

Retsgrundlag:

- articles L. 621-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime
- décret n° 2004-103 du 30 janvier 2004 relatif à Ubifrance, Agence française pour le développement international des entreprises
- articles L. 1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 25,00 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 30.5.2012-31.12.2013

Målet med støtten: Teknisk bistand (art. 15 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): LANDBRUG, JAGT, SKOVBRUG OG FISKERI

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire
Direction générale des politiques agricole, agroalimentaire et des territoires
78, rue de Varenne, 75349 Paris

Websted:

<http://agriculture.gouv.fr/regimes-d-aides-d-etat-projets-de>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34798 (12/XA)

Medlemsstat: Belgien

Region: VLAAMS GEWEST

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subsidie aan Belgisch Warmbloedpaard vzw

Retsgrundlag: Ministerieel besluit houdende de facultatieve subsidie aan het Belgisch Warmbloedpaard vzw

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,01 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 20.6.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Husdyrsektoren (art. 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Departement Landbouw en Visserij
Duurzame Landbouwontwikkeling
Ellips, 6e verdieping
Koning Albert II laan, 35, bus 40
1030 BRUSSEL

Websted:

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=134>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34799 (12/XA)

Medlemsstat: Belgien

Region: VLAAMS GEWEST

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subsidie aan Kleine Herkauwers Vlaanderen vzw

Retsgrundlag: Ministerieel besluit houdende de toekenning van een facultatieve subsidie aan de Kleine Herkauwers Vlaanderen vzw

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,05 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 20.6.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Husdyrsektoren (art. 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Departement Landbouw en Visserij
Duurzame Landbouwontwikkeling
Ellips, 6e verdieping
Koning Albert II laan, 35, bus 40
1030 BRUSSEL

Websted:

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=134>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34800 (12/XA)

Medlemsstat: Belgien

Region: VLAAMS GEWEST

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subsidie aan Vlaamse Confederatie van het Paard vzw

Retsgrundlag: Ministerieel besluit houdende de toekenning van een facultatieve subsidie aan de Vlaamse Confederatie van het Paard vzw

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,10 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 20.6.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Husdyrsektoren (art. 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Departement Landbouw en Visserij
Duurzame Landbouwontwikkeling
Ellips, 6e verdieping
Koning Albert II laan, 35, bus 40
1030 BRUSSEL

Websted:

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=134>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34801 (12/XA)

Medlemsstat: Belgien

Region: VLAAMS GEWEST

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subsidie aan Vlaams Paard vzw

Retsgrundlag: Ministerieel besluit houdende de toekenning van een facultatieve subsidie aan de vzw Vlaams Paard

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,01 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 20.6.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Husdyrsektoren (art. 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Departement Landbouw en Visserij
Duurzame Landbouwontwikkeling
Ellips, 6e verdieping
Koning Albert II laan, 35, bus 40
1030 BRUSSEL

Websted:

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=134>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34802 (12/XA)

Medlemsstat: Belgien

Region: VLAAMS GEWEST

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subsidie aan Vlaamse Fokkers van het Belgisch Trekpaard vzw

Retsgrundlag: Ministerieel Besluit houdende de toewijzing van een facultatieve subsidie aan de vzw Vlaamse Fokkers van het Belgische Trekpaard

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,09 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 16.6.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Husdyrsektoren (art. 16 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Departement Landbouw en Visserij
Duurzame Landbouwontwikkeling
Ellips, 6e verdieping
Koning Albert II laan, 35, bus 40
1030 BRUSSEL

Websted:

<http://lv.vlaanderen.be/nlapps/docs/default.asp?id=134>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34967 (12/XA)

Medlemsstat: Frankrig

Region: FRANCE

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Aide à l'irrigation raisonnée sur le Grand Narbonne

Retsgrundlag: Articles L. 1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,16 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 40,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 24.7.2012-30.10.2012

Målet med støtten: Investeringer i landbrugsbedrifter (art. 4 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): LANDBRUG, JAGT, SKOVBRUG OG FISKERI

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

La Grand Narbonne- Communauté d'agglomération
12 boulevard Frédéric Mistral
11 000 Narbonne

Websted:

http://services.legrandnarbonne.com/uploads/media/irrigation_raisonnee.pdf

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.34990 (12/XA)

Medlemsstat: Spanien

Region: CANTABRIA

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Ayudas por los periodos

de cuarentena que están sometidas las explotaciones tras la realización de un vacío sanitario por detección de brucelosis y tuberculosis

Retsgrundlag:

Ley 8/2003 de 24 de abril, de sanidad animal

Orden GAN/...por la que se establecen las bases reguladoras por Segunda Convocatoria de ayudas por periodos de cuarentena de explotaciones de ganado bovino, ovino y caprino objeto de vacíos sanitarios en el marco de las campañas de saneamiento ganadero para el año 2012.

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,01 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 21.7.2012-1.1.2013

Målet med støtten: Dyresygdomme (art. 10 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Avl af malkekvæg, Avl af får og geder

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Consejería de Ganadería, Pesca y Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria.
Dirección General de Ganadería
C/ Gutierrez Solana s/n
Santander (Cantabria)

Websted:

http://www.cantabria.es/web/direccion-general-ganaderia-cdrgpb/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_DETALLE/16817/1642060

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.35004 (12/XA)

Medlemsstat: Slovenien

Region: Slovenia

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Ukrepi kmetijske strukturne politike in kmetijske politike razvoja podeželja

Retsgrundlag: Uredba o ukrepih kmetijske strukturne politike in kmetijske politike razvoja podeželja (Ur.l. RS, št. 45/2012)

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,28 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 100,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 21.7.2012-31.12.2013

Målet med støtten: Jordfordeling (art. 13 i forordning (EF) nr. 1857/2006), Teknisk bistand (art. 15 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Plante- og husdyravl, jagt og serviceydelser i forbindelse hermed

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Ministrstvo za kmetijstvo in okolje Republike Slovenije
Dunajska 22, 1000 Ljubljana, Slovenija

Websted:

http://www.uradni-list.si/_pdf/2012/Ur/u2012045.pdf

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=201245&stevilka=1921>

<http://www.pisrs.si/Predpis.aspx?id=URED6043&pogled=osnovni>

Andre oplysninger: —

Støtte nr.: SA.35126 (12/XA)

Medlemsstat: Portugal

Region: LISBOA E VALE DO TEJO, ALGARVE

Støtteordningens betegnelse eller navnet på den virksomhed, der modtager individuel støtte: Subvenção a fundo perdido com vista a compensar a redução de rendimento dos

viticultores motivada pela quebra de produção verificada na campanha 2011/2012, em consequência das condições climáticas adversas

Retsgrundlag: Projecto de portaria em anexo

Forventede årlige udgifter til ordningen eller det samlede individuelle støttebeløb: Ordningens planlagte samlede årlige budget: EUR 0,65 (mio.)

Maksimal støtteintensitet: 11,00 %

Ordningens eller det individuelle støtteprojekts varighed: 3.9.2012-31.12.2012

Målet med støtten: Ugunstige vejrforhold (art. 11 i forordning (EF) nr. 1857/2006)

Berørt(e) sektor(er): Dyrkning af druer

Den støttetildelende myndigheds navn og adresse:

Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas, I. P. (IFAP, I.P.)
R. Castilho, n.º. 45-51,
1269-164 LISBOA

Websted: —

Andre oplysninger: —

Medlemsstaternes oplysninger om statsstøtte ydet i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning)

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 241/02)

Referencenummer til statsstøtte	SA.34933 (12/X)	
Medlemsstat	Italien	
Medlemsstatens referencenr	—	
Regionens navn (NUTS)	FRIULI-VENEZIA GIULIA Blandede	
Støtteydende myndighed	Regione autonoma Friuli Venezia Giulia — Direzione centrale finanze, patrimonio e programmazione Regione autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Centrale Finanze, Patrimonio e Programmazione Servizio tributi, adempimenti fiscali e controllo atti del personale Corso Cavour, 1 34132 TRIESTE www.regione.fvg.it	
Støtteordningens navn	Contributi compensativi ai sensi dell'art. 2, commi da 1 a 18 della legge regionale 22/2010	
Nationalt retsgrundlag(Henvis til den officielle nationale bekendtgørelse)	L.R. 29.12.2010, n. 22, art. 2, commi da 1 a 18, pubblicata sul BUR del 5.1.2011, S.O. n. 1, come modificato dall'art. 2 della L.R. 1.4.2011, n. 4 e relativa disciplina attuativa:DPRReg. 31.5.2011 n.126, DGR 1139 del 17.6.2011 (BUR 27 del 6.7.2011), DGR 2444 del 12.12.2011 (Bur 52 del 28.12.2011 SO n. 27 del 30.12.2011), Convenzione con l'Agenzia delle Entrate del 23.4.2012, risoluzione N. 43/E del 4.5.2012 dell'Agenzia delle Entrate, decreto del RG del 4.5.2012 n. 878/FIN.	
Støtteordning	Støtteordning	
Ændring af en eksisterende støtteforanstaltning	—	
Varighed	11.7.2011-31.12.2013	
Erhvervssektor(er)	Alle støtteberettigedeerhvervssektorer	
Støttemodtagerkategori	SMV,stor virksomhed	
Ordningens planlagtesamlede årlige budget	EUR 10,00 (mio.)	
For garantier	—	
Støttens form (artikel 5)	Direkte støtte	
Henvisning til kommissionsbeslutning	—	
Hvis samfinansieret medfællesskabsfonde	—	
Mål	Maksimal støtteintensitet i % eller Maksimalt støttebeløb i national valuta	Små og mellemstore virksomheder — tillæg i %
Støtte i form af løntilskud til ansættelse af dårligt stillede arbejdstagere (artikel 40)	19 %	—

Internetlink til støtteforanstaltningens fulde tekst:

<http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/AT12/ARG8/FOGLIA18/>

http://lexview-int.regione.fvg.it/FontiNormative/Regolamenti/D_P_REG_0126-2011.pdf

Referencenummer til statsstøtte	SA.34934 (12/X)	
Medlemsstat	Tyskland	
Medlemsstatens referencenr	—	
Regionens navn (NUTS)	DEUTSCHLAND Områder, der ikke er støtteberettigede	
Støtteydende myndighed	KfW Bankengruppe Palmengartenstraße 5-9, 60325 Frankfurt www.kfw.de	
Støtteordningens navn	IKU — Kommunale Energieversorgung	
Nationalt retsgrundlag (Henvis til den officielle nationale bekendtgørelse)	KfW-Gesetz, BGBl. I S.2427, Programmmerkblatt „IKU — Kommunale Energieversorgung“	
Støtteordning	Støtteordning	
Ændring af en eksisterende støtteforanstaltning	—	
Varighed	1.6.2012-31.12.2013	
Erhvervssektor(er)	Alle støtteberettigede erhvervssektorer	
Støttemodtagerkategori	SMV, stor virksomhed	
Ordningens planlagte samlede årlige budget	EUR 320,00 (mio.)	
For garantier	—	
Støttens form (artikel 5)	Lavt forrentet lån	
Henvisning til kommissionsbeslutning	—	
Hvis samfinansieret med fællesskabsfonde	—	
Mål	Maksimal støtteintensitet i % eller Maksimalt støttebeløb i national valuta	Små og mellemstore virksomheder — tillæg i %
Støtte til miljøinvesteringer i energibesparende foranstaltninger (artikel 21)	20 %	20 %

Internetlink til støtteforanstaltningens fulde tekst:

<http://www.kfw.de/>

Referencenummer til statsstøtte	SA.34946 (12/X)	
Medlemsstat	Tyskland	
Medlemsstatens referencenr	—	
Regionens navn (NUTS)	DEUTSCHLAND Artikel 107, stk. 3, litra a), Artikel 107, stk. 3, litra c), Områder, der ikke er støtteberettigede, Blandede	
Støtteydende myndighed	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Stresemannstraße 128- 130 10117 Berlin www.bmu.de	
Støtteordningens navn	Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr	
Nationalt retsgrundlag (Henvis til den officielle nationale bekendtgørelse)	Bundesanzeiger vom 11.5.2012	
Støtteordning	Støtteordning	
Ændring af en eksisterende støtteforanstaltning	—	
Varighed	12.5.2012-31.12.2013	
Erhvervssektor(er)	TRANSPORT OG GODSHÅNDBLING	
Støttemodtagerkategori	SMV, stor virksomhed	
Ordningens planlagte samlede årlige budget	EUR 6,00 (mio.)	
For garantier	—	
Støttens form (artikel 5)	Direkte støtte	
Henvisning til kommissionsbeslutning	—	
Hvis samfinansieret med fællesskabsfonde	—	
Mål	Maksimal støtteintensitet i % eller Maksimalt støttebeløb i national valuta	Små og mellemstore virksomheder — tillæg i %
Støtte til erhvervelse af nye transportmidler, der går videre end fællesskabsstandarderne eller øger miljøbeskyttelsesniveauet, hvor der ikke er vedtaget fællesskabsstandarder (artikel 19)	35 %	20 %

Internetlink til støtteforanstaltningens fulde tekst:

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/richtlinie_hybridbuse_bf.pdf

Referencenummer til statsstøtte	SA.34952 (12/X)
Medlemsstat	Cypern
Medlemsstatens referencenr	25.06.001.834

Regionens navn (NUTS)	Cyprus Artikel 107, stk. 3, litra c)	
Støtteydende myndighed	Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού, 1521, Λευκωσία, Κύπρος http://www.cei.org.cy	
Støtteordningens navn	Σχέδιο Χορηγιών για Ενθάρρυνση της Χρήσης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και της Εξοικονόμησης Ενέργειας για Φυσικά και Νομικά Πρόσωπα καθώς και Φορείς του Δημοσίου Τομέα του Ασκούν Οικονομική Δραστηριότητα — 2012	
Nationalt retsgrundlag(Henvis til den officielle internationale bekendtgørelse)	Απόφαση της Αρμόδιας για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας Υπουργικής Επιτροπής ημερομηνίας	
Støtteordning	Støtteordning	
Ændring af en eksisterende støtteforanstaltning	Modification SA.33024	
Varighed	28.5.2012-20.12.2013	
Erhvervssektor(er)	Alle støtteberettigede erhvervssektorer	
Støttemodtagerkategori	SMV, stor virksomhed	
Ordningens planlagte samlede årlige budget	EUR 5,00 (mio.)	
For garantier	—	
Støttens form (artikel 5)	Direkte støtte	
Henvisning til kommissionsbeslutning	—	
Hvis samfinansieret med fællesskabsfonde	—	
Mål	Maksimal støtteintensitet i % eller Maksimalt støttebeløb i national valuta	Små og mellemstore virksomheder — tillæg i %
Støtteordning	15 %	20 %

Internetlink til støtteforanstaltningens fulde tekst:

http://www.cie.org.cy/menuGr/pdf/sxedia-xorigiwn/Sxedio_Xorigiwn_Nomika_Proswpa_2012.pdf

Referencenummer til statsstøtte	SA.34956 (12/X)	
Medlemsstat	Tyskland	
Medlemsstatens referencenr	—	
Regionens navn (NUTS)	BAYERN Blandede	
Støtteydende myndighed	Bayern Innovativ GmbH Gewerbemuseumsplatz 2, 90403 Nürnberg http://bayern-innovativ.de/	

Støtteordningens navn	Innovationsgutscheine für kleine Unternehmen/Handwerksbetriebe	
Nationalt retsgrundlag(Henvis til den officielle nationale bekendtgørelse)	Richtlinien des Freistaates Bayern zum FuT-Programm „Innovationsgutscheine für kleine Unternehmen/Handwerksbetriebe“ Art. 23 und Art. 44 BayHO	
Støtteordning	Støtteordning	
Ændring af en eksisterende støtteforanstaltning	—	
Varighed	1.6.2012-30.6.2014	
Erhvervssektor(er)	Alle støtteberettigede erhvervssektorer	
Støttemodtagerkategori	SMV	
Ordningens planlagte samlede årlige budget	EUR 4,50 (mio.)	
For garantier	—	
Støttens form (artikel 5)	Direkte støtte	
Henvisning til kommissionsbeslutning	—	
Hvis samfinansieret med fællesskabsfonde	—	
Mål	Maksimal støtteintensitet i % eller Maksimalt støttebeløb i national valuta	Små og mellemstore virksomheder — tillæg i %
Støtte til innovationsrådgivning og innovationssupport-tjenester (artikel 36)	18 000 EUR	—

Internetlink til støtteforanstaltningens fulde tekst:

<http://www.gesetze-bayern.de/jportal/portal/page/bsbayprod.psml?doc.id=VVBY-VVBY000036953&st=vv&showdoccase=1mfromHL=true#focuspoint>

V

(Øvrige meddelelser)

PROCEDURER VEDRØRENDE GENNEMFØRELSEN AF
KONKURRENCEPOLITIKKEN

EUROPA-KOMMISSIONEN

STATSSTØTTE — FRANKRIG

Statsstøttesag SA.33961 2012/C — Nîmes lufthavn

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 241/03)

Ved brev af 25. april 2012, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde over for ovennævnte støtteforanstaltninger.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Statsstøtte
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax: +32 2 296 41 04

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Frankrig. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

I SAGSFORLØB

Kommissionen modtog ved brev af 26. januar 2010 en klage vedrørende visse fordele, som flyselskabet Ryanair angiveligt skulle have i en række regionale og lokale franske lufthavne. Med hensyn til Nîmes lufthavn indeholder klagen ligeledes en påstand om, at lufthavnens driftsansvarlige, industri- og handelskammeret i Nîmes, Bagnols, Uzès og Le Vigan ("handelskammeret i Nîmes") og Veolia Transport Aéroport Nîmes ("VTAN") skulle have modtaget finansielle tilskud.

Ved brev af 16. marts 2010 sendte Kommissionen klagen til de franske myndigheder i en ikkefortrolig version og opfordrede dem til at redegøre nærmere for de påtalte foranstaltninger. De franske myndigheder svarede ved brev af 31. maj og 7. juni 2010.

Ved brev af 2. november 2011 sendte klageren yderligere oplysninger til støtte for sin klage. Kommissionen sendte i brev af 5. december 2011 disse oplysninger til de franske myndigheder og anmodede om en yderligere redegørelse. De franske myndigheder anmodede den 22. december 2011 om en forlængelse af svarfristen, som Kommissionen accepterede ved brev af 4. januar 2012. De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger og svar i brev af 27. februar 2012.

II BESKRIVELSE AF DE FORANSTALTNINGER, OVER FOR HVILKE KOMMISSIONEN INDLEDER PROCEDUREN

Efter en gennemgang af de foreliggende oplysninger har Kommissionen besluttet at indlede den formelle undersøgelsesprocedure for med hensyn til perioden fra 2000 og frem til i dag at undersøge alle de finansielle tilskud, som de skiftende

driftsansvarlige for lufthavnen har modtaget fra forskellige instanser og offentlige myndigheder, og for at vurdere den potentielle støtte til Ryanair i medfør af aftaler indgået mellem lufthavnens driftsansvarlige og Ryanair og/eller dennes datterselskaber i samme periode.

For det første har lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Nîmes, som drev lufthavnen frem til den 31. december 2006, blandt andet modtaget driftstilskud for et beløb på mindst 2 mio. EUR i 2000-2006. I sin egenskab af lufthavnsoperatør synes handelskammeret i Nîmes ligeledes at have modtaget betalingspligtige lån for et beløb på mindst 9 mio. EUR fra handelskammerets afdeling for generelle anliggender, der også synes at have underfaktureret sine tjenesteydelser til fordel for lufthavnsafdelingen.

Desuden modtager Veolia Transport, der siden 1. januar 2007 har drevet lufthavnen gennem sit dertil oprettede datterselskab, VTAN, finansiering fra og benytter infrastruktur, der stilles til rådighed af offentlige organer. Veolia Transport modtager ligeledes kompensation for virksomhed, der af de franske myndigheder betegnes som offentlige serviceopgaver inden for rammerne af en forpligtelse til offentlig tjeneste.

For det andet indgik handelskammeret i Nîmes den 11. april 2000 en aftale med Ryanair om levering af tjenesteydelser til lufthavnen, hvorved handelskammeret yder økonomisk støtte til udviklingen af luftfartsaktiviteterne. Denne kontraktmæssige ramme er siden blevet ændret flere gange. Fra oktober 2005 er der indgået en række særskilte aftaler om køb af markedsførings-tjenester fra Airport Marketing Services ("AMS"), der er Ryanairs helejede datterselskab.

III VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

Hvad angår støtten til lufthavnen, er Kommissionen er på nuværende tidspunkt af den opfattelse, at Nîmes lufthavn ikke som helhed kan betragtes som en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse. Kommissionen kan således ikke udelukke, at alle de investeringsmæssige støtteforanstaltninger og de forskellige finansielle overførsler, som har bidraget til at reducere drifts-udgifterne for lufthavnens driftsansvarlige, udgør statsstøtte. På

grundlag af EF-retningslinjerne fra 2005 for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne ⁽¹⁾, er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt den potentielle støtte til finansiering af infrastruktur er nødvendig og proportional, samt om perspektiverne for brugen af infrastrukturen på mellemlang sigt. Kommissionen er ligeledes i tvivl om, hvorvidt de potentielle støtteforanstaltninger til lufthavnens drift er forenelige med det indre marked.

Hvad angår aftalen af 11. april 2000 og samtlige kontrakter indgået mellem lufthavnens driftsansvarlige og Ryanair og/eller datterselskabet AMS, er Kommissionen er i tvivl om, hvorvidt lufthavnens driftsansvarlige har handlet i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip ved aftalens indgåelse.

Det er navnlig Kommissionens opfattelse, at der i forbindelse med vurderingen af aftalerne med Ryanair og datterselskabet AMS skal foretages en samlet vurdering af aftalen om lufthavns-tjenester og aftalerne om markedsføring, da Ryanair og AMS reelt udgør én støttemodtager, for så vidt angår disse foranstaltninger. På grundlag af de foreliggende oplysninger er Kommissionen på nuværende tidspunkt af den opfattelse, at Ryanair/AMS kan have modtaget statsstøtte i medfør af aftaler indgået indtil udgangen af 2006. For så vidt angår perioden fra 1. januar 2007, overvejer Kommissionen navnlig, hvorvidt ændringerne i den kontraktlige ramme kan tilskrives staten, og kan ikke på nuværende tidspunkt udelukke, at der er tale om statsstøtte til Ryanair/AMS.

Kommissionen er på nuværende tidspunkt af den opfattelse, at betingelserne for forenelighed i retningslinjerne fra 2005 for startstøtte ikke er opfyldt, bl.a. fordi ruternes bæredygtighed på sigt – i takt med at støtten aftager – ikke blev vurderet, og fordi betalingerne ikke havde forbindelse til Ryanairs startomkostninger. Kommissionen er således stærkt i tvivl om, hvorvidt de potentielle støtteforanstaltninger til lufthavnens drift er forenelige med det indre marked.

I henhold til artikel 14 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 kan ulovligt udbetalt støtte kræves tilbagebetalt af støttemodtageren.

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

BREVETS ORDLYD

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

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 26 janvier 2010, la Commission a été saisie d'une plainte au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair recevrait dans un ensemble d'aéroports régionaux et locaux français. Concernant l'aéroport de Nîmes, cette plainte fait également état d'apports financiers dont les gestionnaires successifs de cet aéroport, la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes – Uzès - Le Vigan (ci-après "la CCI") et Veolia Transport Aéroport Nîmes (ci-après "VTAN"), auraient été bénéficiaires.
2. Par courrier du 16 mars 2010, la Commission a envoyé aux autorités françaises une version non-confidentielle de la plainte, et a également invité les autorités françaises à apporter des clarifications quant aux mesures dénoncées. Les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse par lettres des 31 mai et 7 juin 2010.
3. Par courrier du 2 novembre 2011, le plaignant a envoyé des informations complémentaires à l'appui de sa plainte. La Commission a transmis ces éléments et demandé des informations complémentaires à la France par lettre du 5 décembre 2011. Les autorités françaises ont sollicité le 22 décembre 2011 un délai supplémentaire de réponse, délai que la Commission a accepté par lettre du 4 janvier 2012. Les autorités françaises ont finalement présenté leurs commentaires et leurs réponses par courrier du 27 février 2012. Informations générales concernant l'aéroport

1.1. Caractéristiques de l'aéroport et fréquentation

4. L'aéroport de Nîmes-Garon (ci-après l'"aéroport de Nîmes") est un aéroport situé à 12 km au sud de Nîmes, chef-lieu du département du Gard, dans la région Languedoc-Roussillon, en France. Cet aéroport est ouvert au trafic national et international commercial. L'aéroport de Nîmes est situé à environ 60 km des aéroports de Montpellier et d'Avignon, à 90 km de l'aéroport de Marseille-Provence, et à 120 km de l'aéroport de Béziers-Cap d'Agde.
5. La piste principale, de 2040 m x 45 m, est, selon la France, en mesure d'accueillir des aéronefs de code C (A319, A320, A321, B737-800) sans restriction pour

des étapes européennes. La capacité théorique de l'aéroport est estimée à 700 000 passagers au maximum par la France.

6. L'aéroport de Nîmes était jusqu'en 2011 un aérodrome principalement militaire, dont l'aviation civile n'était qu'une activité secondaire. Il comportait donc une base aéronautique militaire, et une base civile. La base aéronavale a été fermée le 2 juillet 2011 et, depuis cette date, l'aéroport de Nîmes est devenu principalement civil, avec une affectation militaire secondaire.
7. De 1965 à 2000, le trafic passager était exclusivement réalisé par la ligne Nîmes/Paris opérée par Air France. L'activité commerciale de cette ligne a toutefois chuté après la mise en service d'une ligne de TGV. En novembre 2001, Air France a cessé d'opérer la ligne Nîmes/Paris. La compagnie Air Littoral a repris le service fermé par Air France, et ce jusqu'en juillet 2003.
8. Depuis juin 2000, l'aéroport de Nîmes accueille la compagnie Ryanair, initialement pour une ligne régulière à destination de Londres Stansted. À l'été 2001, une liaison a été ajoutée sur la même destination, opérée uniquement pendant l'été⁽²⁾. En 2005, la ligne sur Londres Stansted a été remplacée par Londres Luton, et une nouvelle ligne a été ouverte vers Liverpool. En 2006, Ryanair a ouvert deux nouvelles lignes vers Charleroi et East Midlands. Après 2007, les rotations sur Liverpool ont été fortement réduites, et la ligne sur East Midlands a été définitivement fermée en 2009.
9. Ryanair est devenu l'opérateur principal de la plateforme à compter de 2001, puis le seul opérateur à effectuer des liaisons régulières à compter de 2003.
10. Le trafic passager de l'aéroport de Nîmes pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2010, l'aéroport a accueilli 176 521 passagers. Aux termes du point 15 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005⁽³⁾ (ci-après les "lignes directrices de 2005"), l'aéroport de Nîmes est donc un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional".

⁽²⁾ Cette fréquence a été exceptionnellement suspendue à l'été 2003.

⁽³⁾ Communication de la Commission du 9 décembre 2005 portant Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, (JO 2005/C 312/01).

Tableau 1

Trafic de l'aéroport de Nîmes ⁽⁴⁾ en pourcentage de la capacité théorique de l'aéroport, 1999-2010

Capacité: 700 000 p	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Air France	255 386	224 324	145 330									
% capacité théorique	36,48 %	32,05 %	20,76 %									
Air Littoral			12 859	72 645	30 989							
% capacité théorique			1,84 %	10,38 %	4,43 %							
Ryanair		44 181	154 806	153 261	100 727	145 741	202 416	224 372	224 253	220 354	178 558	176 381
% capacité théorique		6,31 %	22,12 %	21,89 %	14,39 %	20,82 %	28,92 %	32,05 %	32,04 %	31,48 %	25,51 %	25,20 %
Autres	42 848	9 597	6 744	5 247	3 790	11 748	4 269	3 382	254	1 172	165	140
% capacité théorique	6,12 %	1,37 %	0,96 %	0,75 %	0,54 %	1,68 %	0,61 %	0,48 %	0,04 %	0,17 %	0,02 %	0,02 %
Total passagers	298 234	278 102	319 739	231 153	135 506	157 489	206 685	227 754	224 507	221 526	178 723	176 521
% capacité théorique	42,60 %	39,73 %	45,68 %	33,02 %	19,36 %	22,50 %	29,53 %	32,54 %	32,07 %	31,65 %	25,53 %	25,22 %

* été; ** hiver

⁽⁴⁾ Informations transmises par les autorités françaises dans leur lettre du 27 février 2012.

1.2. Exploitants et propriétaires des infrastructures aéroportuaires

11. Entre 1965 et 2006, la gestion de l'aéroport a été assurée par la CCI ⁽⁵⁾, sous forme d'une concession d'outillage public ⁽⁶⁾, complétée d'une autorisation d'occupation temporaire ⁽⁷⁾. Le contrat de concession initial a été rompu le 31 janvier 2006 ⁽⁸⁾.
12. A cette fin, la CCI a disposé d'une comptabilité séparée et l'activité d'exploitation de l'aéroport a été imputée à un compte séparé tout au long de cette période. Afin de distinguer les activités du service général de la CCI de cette activité économique spécifique, la CCI agissant en tant qu'exploitant de l'aéroport de Nîmes, dont l'activité économique, financière et comptable est donc circonscrite, sera ci-après dénommée la "CCI-aéroport" dans la présente décision.
13. Depuis le 1^{er} février 2006, la responsabilité de l'aménagement, de l'entretien, de l'exploitation et du développement de la zone civile de l'aérodrome a été confiée au Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes - Alès - Camargue - Cévennes (ci-après le "SMAN") par une convention du 31 janvier 2006. Aux termes de cette convention, la zone civile de l'aéroport est mise à disposition du SMAN, l'Etat conservant la propriété des biens.
14. Le SMAN est un établissement public ⁽⁹⁾ créé par arrêté du Préfet du Gard du 9 décembre 2005. Il regroupe ⁽¹⁰⁾ le Conseil Général du Gard (ci-après "le CGG"), la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole (la "CANM"),
- et la Communauté d'Agglomération d'Alès Cévennes (la "CAAC"). Il est compétent pour l'aménagement, l'entretien et la gestion, notamment l'exploitation et le développement, des infrastructures aéroportuaires civiles ⁽¹¹⁾. Il négocie les conditions dans lesquelles il reçoit de l'Etat (Direction Générale de l'Aviation Civile) la compétence en matière d'organisation du service public aéroportuaire. Il négocie notamment la convention qui détermine les installations situées dans le périmètre de la zone civile, pour la gestion de laquelle il est compétent.
15. Entre le 1^{er} février 2006 et le 31 décembre 2006, le SMAN a confié, de manière transitoire, l'exploitation de l'aéroport à la CCI par une délégation de service public ⁽¹²⁾. A l'issue d'une procédure d'appels d'offres ayant vu s'affronter deux offres concurrentes, le SMAN a ensuite choisi de sous-traiter, dans le cadre d'une convention de délégation de service public (ci-après la "CDSP") prenant effet le 1^{er} janvier 2007, l'exploitation de l'aérodrome à la société Veolia Transport. Celle-ci a créé une filiale à 100 %, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, qui s'est substituée à sa société-mère pour l'exécution de la CDSP. Initialement d'une durée de 5 ans, le contrat de délégation de Veolia Transport a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2012 ⁽¹³⁾. A cette échéance, le SMAN prévoit de lancer une nouvelle procédure de délégation de service public.
16. Après la décision de fermeture de la base aéronautique militaire, l'aéroport a fait l'objet d'un transfert de gestion à titre gratuit au profit du SMAN, à compter du 1^{er} juillet 2011 ⁽¹⁴⁾, pour une durée de 50 ans. Le SMAN est donc le gestionnaire domanial et l'autorité concédante pour l'exploitation de l'aéroport, dont l'Etat reste le propriétaire.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

17. Le plaignant dénonce les avantages octroyés à la compagnie Ryanair, directement ou par l'intermédiaire de sa filiale Airport Marketing Services (ci-après "AMS"), notamment sur la période entre 2000 et 2006 ⁽¹⁵⁾.
18. Dans son courrier en date du 27 février 2012, la France a apporté des éclaircissements concernant:
- les investissements dans l'infrastructure aéroportuaire depuis 1997;
 - les transferts financiers aux exploitants de l'aéroport depuis 1997;
 - les conditions d'opération de la compagnie Ryanair sur l'aéroport depuis 2000.

⁽¹¹⁾ Arrêté de création du SMAN du 9 décembre 2005. La Commission ne dispose pas des statuts du SMAN, annexés à cet arrêté.

⁽¹²⁾ Convention de délégation de service public du 31 janvier 2006.

⁽¹³⁾ Délibération du Comité Syndical du 30 juin 2011

⁽¹⁴⁾ Arrêté de transfert de gestion du Ministre de la Défense du 30 juin 2011. Une convention du 30 juin 2011 conclue entre l'Etat et le SMAN fixe par ailleurs la liste des biens mis à disposition du SMAN et le détail des biens ayant fait l'objet d'autorisations d'occupation temporaires assorties ou non de droits réels au profit de tiers.

⁽¹⁵⁾ Lettres du plaignant du 27 novembre 2009 et 2 novembre 2011.

⁽⁵⁾ En France, les Chambres de Commerce et d'Industrie sont des établissements publics à caractère administratif. De manière générale, une Chambre de Commerce et d'Industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de sa circonscription. Les missions et prérogatives des Chambres de Commerce et d'Industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'Etat, par l'intermédiaire du Ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. "La tutelle des chambres de commerce et d'industrie de région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le responsable régional des finances publiques" (Art. R 712-2 du Code de Commerce). L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information. Elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription.

⁽⁶⁾ Arrêté du 15 mars 1965 octroyant une concession d'outillage public pour 60 ans pour "l'aménagement et l'exploitation commerciale" de l'aéroport civil, visant notamment les dispositions du Code de l'aviation civile pour les concessions de construction, d'entretien et d'exploitation des aérodromes.

⁽⁷⁾ Autorisation d'occupation temporaire (ci-après "AOT") du 12 novembre 1986

⁽⁸⁾ Arrêté interministériel en date du 31 janvier 2006.

⁽⁹⁾ Les autorités françaises précisent que la forme juridique du syndicat mixte, prévue par les articles L-5721-1 et suivants et R 5721-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, permet notamment à des collectivités territoriales et à d'autres organismes publics de se regrouper pour exploiter des services publics présentant de l'intérêt pour chacun d'entre eux.

⁽¹⁰⁾ Le SMAN est administré par un Comité syndical constitué de délégués représentant les membres adhérents. Le CGG y est représenté par 5 délégués, la CANM par 7 délégués et la CAAC par 3 délégués.

19. La France a également rappelé⁽¹⁶⁾ qu'elle estime que les aéroports de moins de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble considérés comme des services d'intérêt économique général compte tenu de leur rôle important en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social pour leur région et de l'imbrication de leurs activités.
- 2.1. Soutiens financiers aux exploitants de l'aéroport**
- 3.1.1 Financement des coûts liés aux missions régaliennes**
20. D'après les autorités françaises, l'Etat a conservé à sa charge le financement des coûts des missions relevant dans le cadre législatif et réglementaire français de missions régaliennes de sûreté et de sécurité, et ce jusqu'à aujourd'hui. Ces sommes sont versées par l'Etat pour la couverture des dépenses de sécurité (personnels et équipements ou véhicules incendie, péril animalier et aviaire, clôtures) et de sûreté (personnels et équipements destinés aux contrôles des passagers, et de leurs bagages de soute).
21. Ces dépenses d'investissement et de fonctionnement ont été préfinancées par les exploitants successifs de l'aéroport. Elles sont couvertes⁽¹⁷⁾ par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires du Fonds d'investissement des aéroports et du transport aérien (FIATA), remplacées par une majoration de la taxe d'aéroport à compter de 2008.
22. Le tarif de la taxe d'aéroport est fixé annuellement pour chaque aérodrome par arrêté du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile, sur la base des déclarations établies par les exploitants d'aérodromes, transmises pour contrôle aux directions locales de la sécurité de l'aviation civile. Ce tarif est fonction du besoin de financement, sur chaque aérodrome, des services de sécurité incendie, de sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté, et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.
23. Les autorités françaises soulignent que, les calculs tarifaires se faisant sur la base des données prévisionnelles de trafic et de coûts, l'ajustement entre coûts et recettes peut ne pas s'avérer exact en exécution. Néanmoins, un solde positif est reporté dans les comptes des années précédentes s'ils sont négatifs, et est affecté de frais financiers à la charge de l'exploitant. Il donne lieu à ajustement du tarif de la taxe pour l'année suivante. En cas de changement de concessionnaire, un dispositif de "remise à zéro" des comptes de sûreté et de sécurité oblige l'exploitant à rembourser un solde qui serait positif à la fin de son mandat.
24. Dans le cas de l'aéroport de Nîmes, la Commission comprend, à la lumière des informations disponibles⁽¹⁸⁾, que les missions de contrôle aérien, de lutte contre l'incendie des aéronefs et le péril animalier ainsi que l'entretien de la piste et du taxiway ont été exercées par le ministère de la Défense jusqu'à la fermeture de la base aéronavale mi-2011, et refacturées en partie aux exploitants de l'aérodrome civil. Ces missions ont ensuite été reprises en propre par Veolia Transport (voir points 51 et 52 ci-dessous), nécessitant notamment l'achat de véhicules de lutte contre l'incendie.
25. La Commission ne dispose pas d'éléments précis sur l'ensemble des missions ou services dont les coûts ont été supportés par la base aéronavale et refacturés aux exploitants civils de l'aéroport, ni sur la méthode de calcul de ces refacturations.
26. Il ressort également des informations à la disposition de la Commission⁽¹⁹⁾ que des comptes d'exploitation annuels séparés, prévisionnels et réalisés, ont été tenus par les exploitants successifs de l'aéroport pour le suivi de la gestion des missions financées par la taxe d'aéroport. Les soldes annuels de ces comptes n'ont pas été fournis à la Commission à ce stade.
27. Par ailleurs, l'aérodrome de Nîmes ayant été jusqu'en juillet 2011 un aérodrome principalement militaire, certains investissements relatifs aux infrastructures communes, notamment de piste, ont été réalisés sous maîtrise d'ouvrage du ministère de la Défense. Les autorités françaises déclarent que leur financement a été partagé entre l'Etat, propriétaire de l'aéroport, et les collectivités territoriales intéressées à la gestion de la zone civile de l'aéroport selon des accords ou conventions de financement. Les éléments précis relatifs au financement de ces investissements n'ont pas été communiqués à la Commission à ce stade.
- 3.1.2 Soutiens financiers à la CCI-aéroport**
28. La CCI-aéroport a assuré l'exploitation de l'aéroport de Nîmes jusqu'au 31 décembre 2006.
- 3.1.2.1. Cadre contractuel**
29. L'Autorisation d'occupation temporaire de 1986⁽²⁰⁾ prévoyait le paiement par la CCI d'une redevance de 2000 Francs par an à l'Etat, propriétaire de l'infrastructure. Outre cette stipulation, aucun autre transfert financier au profit de la CCI-aéroport n'est prévu dans ce cadre contractuel, qui est resté en vigueur jusqu'au 1er février 2006.
30. Depuis le 1er février 2006, l'Etat a mis à la disposition du SMAN les infrastructures aéroportuaires de la zone civile, et lui a donné compétence pour organiser l'activité civile de l'aéroport, sous réserve des prérogatives du Ministère de la Défense. La convention conclue le 31 janvier 2006 entre l'Etat et le SMAN stipule que le SMAN, où le tiers exploitant qu'il désigne, exécute et finance l'aménagement des aires de mouvements, l'affectation des postes de stationnement, et les aires de stockage de matériel de la zone civile⁽²¹⁾.

⁽¹⁶⁾ Les autorités françaises précisent à ce propos que les points de ce paragraphe ont été indiqués dans leur réponse officielle à la consultation de la Commission européenne sur la révision des lignes directrices de 2005.

⁽¹⁷⁾ Les investissements sont couverts au rythme des dotations aux amortissements.

⁽¹⁸⁾ Notamment avenant 4 à la CDSP.

⁽¹⁹⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

⁽²⁰⁾ En son article 31.

⁽²¹⁾ Convention Etat- SMAN du 31 janvier 2006, article 8.

31. Dans ce contexte, une convention de délégation de service public a été conclue entre le SMAN et la CCI, aux fins de déléguer à cette dernière la gestion opérationnelle ⁽²²⁾ de l'aéroport entre le 1^{er} février et le 31 décembre 2006, soit le temps qu'une procédure d'appel d'offres puisse être lancée pour la sélection du nouvel exploitant. L'article 6 de cette convention stipule que les charges de fonctionnement de l'aéroport sont financées par la CCI, tandis que les dépenses d'investissement sont financées par le SMAN. Pour couvrir les charges de fonctionnement de l'aéroport, il était prévu que l'exploitant puisse avoir recours à des contributions d'autres personnes publiques intéressées ⁽²³⁾. Une redevance domaniale annuelle d'un euro devait être versée au SMAN par la CCI ⁽²⁴⁾.

3.1.2.2. Investissements sur la zone aéroportuaire civile

32. Les autorités françaises ont présenté l'ensemble des investissements effectués sur la zone aéroportuaire civile par la CCI-aéroport au cours de la période 1970-2006, dont le montant total sur la période s'éleverait à € 19 447 268. En l'absence d'investissements par la CCI-aéroport sur les infrastructures aéroportuaires communes à la zone civile et à la zone militaire (voir point 27), les investissements de la CCI semblent avoir principalement concerné le terminal passagers.
33. Selon la France, tous les investissements réalisés entre 1997 et 2006 par la CCI ont été financés par autofinancement et par emprunt.
34. La convention de délégation entre la CCI et le SMAN, pour la période du 1^{er} février au 31 décembre 2006,

prévoit à son article 3 que le SMAN assure la maîtrise d'ouvrage et le financement des investissements nécessaires à l'exploitation de l'aéroport, dont l'usage est confié à la CCI. L'équilibre financier du contrat repose sur une prise en charge des coûts de fonctionnement par la CCI, et des coûts d'investissement par le SMAN. La Commission n'a pas connaissance à ce stade du montant des investissements réalisés en 2006, ni des conditions de financement de ces investissements, et notamment de la participation des collectivités territoriales constitutives du SMAN.

3.1.2.3. Subventions d'exploitation

35. Selon la France, la CCI a géré seule l'aéroport dans un objectif de développement économique et de soutien de la zone d'activité aéroportuaire jusqu'en 2005. Les collectivités territoriales intéressées auraient, de manière exceptionnelle, accordé par la suite à la CCI des subventions d'exploitation en 2005, et le service général de la CCI aurait de plus pris en charge le déficit d'exploitation accusé par le service aéroport en 2006. La Commission n'a pas connaissance, à ce stade, du cadre contractuel ayant présidé au versement de ces contributions financières.
36. Les autorités françaises précisent que les recettes de l'aéroport étaient structurellement insuffisantes pour couvrir ses coûts non régaliens. C'est pourquoi le SMAN et les collectivités territoriales concernées auraient ensuite choisi de prendre en charge une partie des coûts que les recettes générées par le trafic ne permettaient pas de couvrir. Les principales données comptables et commerciales de la CCI-aéroport pour la période 1999-2005 sont synthétisées dans le tableau n° 2 ci-dessous.

Tableau n° 2

Chiffres-clés de la CCI-aéroport (k€) ⁽²⁵⁾

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Recettes Ryanair	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total produits	2 664	2 943	3 328	3 522	2 747	2 665	4 314
Versements à Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total charges	2 933	3 217	3 746	4 318	5 171	4 553	4 957
Résultat	- 269	- 274	- 419	- 796	- 2 424	- 1 887	- 643
Immobilisations	8 956	8 333	7 714	7 145	7 383	6 641	8 026

⁽²²⁾ Préambule de la convention de délégation du 31 janvier 2006.

⁽²³⁾ Convention de délégation du 1^{er} février 2006, article 27

⁽²⁴⁾ Convention de délégation du 1^{er} février 2006, article 29

⁽²⁵⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012. La ligne "Recettes Ryanair" correspond aux paiements de la compagnie aérienne à l'exploitant, tandis que la ligne "Versements à Ryanair" correspond aux paiements de la CCI-aéroport à Ryanair et sa filiale AMS.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Capitaux propres	3 844	3 357	2 729	1 805	- 1 093	- 3 491	- 4 341
Total Bilan	10 831	10 258	9 419	8 522	8 869	7 924	10 729

(*) Information couverte par le secret professionnel.

37. Jusqu'en 2006, la CCI a été l'unique exploitant de l'aéroport. Elle a, selon la France, pu recevoir des subventions de la part des collectivités territoriales concernées, en soutien à son activité d'exploitation.

38. Selon les autorités françaises, les sommes versées correspondent:

— en 2005, à des subventions de € 250 000 de la CAAC, de € 600 000 de la CANM, et de € 500 000 du CGG;

— en 2006, un versement de € 200 000 de la part du service général de la CCI.

39. Les autorités françaises précisent qu'à l'exception de ce versement de € 200 000, la CCI n'a réalisé aucun transfert entre les comptes du service généraux et les comptes du service aéroport sur toute la durée de la concession. Elles soulignent néanmoins que des avances remboursables ont été pratiquées. Les flux et stocks ⁽²⁶⁾ de ces avances sont synthétisés dans le tableau n° 3 ci-dessous.

Tableau n° 3

Avances du service général au service aéroport de la CCI (euros) ⁽²⁷⁾

	Avance reçue	Stock avance fin d'exercice
1999	- 13 157	2 740 804
2000	- 43 669	2 697 135
2001	0	2 697 135
2002	420 074	3 117 210
2003	1 752 663	4 869 873
2004	1 429 624	6 299 497
2005	500 000	6 799 497
2006	2 938 660	9 738 157

40. La Commission comprend à ce stade que le stock d'avances du service général de la CCI a été de facto converti en subvention lors de la rupture de la concession d'outillage public au 31 janvier 2006 ⁽²⁸⁾. Jusque-là, il

⁽²⁶⁾ Tels qu'inscrits au passif du bilan de la CCI-aéroport sous "Avances inter-établissements".

⁽²⁷⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

⁽²⁸⁾ Les notes sur les comptes 2006 de la CCI-aéroport mentionnent ainsi que le cahier des charges de la concession d'outillage public dont la CCI était bénéficiaire depuis 1965 prévoyait le remboursement à la CCI des avances qu'elle aurait réalisées. Dès le 8 août 2006, la CCI a ainsi formulé une réclamation en remboursement des avances pour plus de 9 M€.

ressort en effet des informations à la disposition de la Commission que la CCI considérait bénéficier de la garantie de l'Etat sur les avances qu'elle consentait à son service aéroport ⁽²⁹⁾.

41. L'aggravation de la situation financière de la CCI-aéroport en 2004 provient, selon les comptes 2004, de ce que la CCI a dû assumer seule les engagements de l'ensemble des collectivités locales et autorités publiques vis-à-vis de Ryanair ⁽³⁰⁾.

42. A la lecture des bilans financiers du service aéroport de la CCI pour les années 2000 à 2006, la Commission relève toutefois l'existence d'écritures comptables relatives à des subventions d'exploitation. Les montants en cause sont présentés dans le tableau n° 4 ci-dessous.

Tableau n° 4

Montant des subventions d'exploitation reçues par la CCI entre 2000 et 2006 (en euros) ⁽³¹⁾

	Etat	Région	CGG	Communes	Autres	Total
2000		8 944			13 993	22 937
2001			28 314	15 299		43 613
2002	46 000			16 518		62 518
2003				12 603	400 331	412 934
2004				3 694	39 587	43 281
2005			500 000	850 000	13 758	1 363 758
2006					200 000	200 000
Total	46 000	8 944	528 314	898 114	667 669	2 149 041

43. Des subventions d'investissement antérieures à 1999 apparaissent également au passif de la CCI-aéroport.

44. Enfin, la Commission constate que sur la période 2000-2006, la CCI-aéroport n'a pas inscrit de charges sous la ligne "Contribution aux dépenses générales du gestionnaire" dans ses comptes. Il semble donc que le service général de la CCI n'ait pas facturé de frais généraux liés à l'emploi de ses ressources pour la gestion, par exemple administrative ou comptable, du service aéroport.

⁽²⁹⁾ PV de la Commission consultative économique de l'aéroport du 7 septembre 2004.

⁽³⁰⁾ Les comptes de la CCI-aéroport pour l'exercice 2004 enregistrent donc une charge de € 626 608.

⁽³¹⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012 et comptes annuels de la CCI-aéroport.

45. Selon le plaignant, un ensemble de collectivités territoriales se seraient engagées à une participation financière en vue du maintien de l'ouverture de l'aéroport de Nîmes malgré son déficit d'exploitation, en réponse à un "ultimatum" de la part de Ryanair au 30 juin 2005. Le Président de la CANM aurait répondu à la compagnie Ryanair par mail le même jour pour l'informer du maintien de l'aéroport. Les autorités françaises font valoir qu'elles ne sont pas en possession de la réponse du Président de la CNAM. Elles indiquent toutefois que la CANM a confirmé dès 2005 à Ryanair la poursuite de l'activité de l'aéroport d'une part, et la création du SMAN d'autre part, qui a été effective au 9 décembre 2005.

3.1.3 Soutiens financiers à Veolia Transport

3.1.3.1. Cadre contractuel

46. Depuis le 1^{er} janvier 2007, la société Veolia Transport est le nouvel exploitant de l'aéroport de Nîmes. L'étendue de ses compétences et les conditions de son exploitation sont définies par le SMAN, autorité délégante, dans la CDSP qui a pour objet l'exploitation, l'entretien et la maintenance de la zone civile de l'aéroport ainsi que le développement du trafic et le développement des services pour l'accueil des avions civils et pour l'activité des entreprises installées sur le site. En contrepartie, la société VTAN reçoit une contribution forfaitaire ⁽³²⁾, dont le montant est fixé en fonction de la différence entre le niveau de dépenses prévu par VTAN (incluant une marge prévisionnelle avant impôts sur les sociétés) et l'engagement pris sur le niveau de recettes, tel qu'indiqué dans le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la CDSP. La société-mère de VTAN, Veolia Transport, est également autorisée à exercer d'autres activités commerciales "connexes" ⁽³³⁾ à la mission d'exploitation de l'aéroport.

47. Le SMAN perçoit auprès des collectivités publiques des subventions destinées à financer les prestations fournies par le SMAN, via le délégataire VTAN, pour l'exploitation de l'aéroport de Nîmes ⁽³⁴⁾. La participation financière des collectivités territoriales au SMAN a évolué pour prendre en compte les deux avenants à la convention de délégation de service public de 2009, qui modifie le montant de la contribution forfaitaire versée par le SMAN à la société VTAN. Dans ce cadre, la Région Languedoc Roussillon, qui n'est pas l'un des membres constitutifs du SMAN, lui a alloué une subvention de € [100 000 – 300 000] en 2010 pour l'exercice 2009 ⁽³⁵⁾.

48. Le 27 janvier 2010, un premier avenant a été conclu entre le SMAN et la société VTAN afin d'augmenter la contribution financière à verser au délégataire de € [20 000 – 50 000] par an, depuis le début de la délégation. Cet ajustement du montant de la contribution publique résulte selon la France de l'impossibilité pour le délégataire de percevoir la redevance d'occupation domaniale d'une société, élément dont Veolia n'avait pas connaissance au moment du dépôt de son offre.

49. Un deuxième avenant a été conclu le 20 juillet 2010 en vue d'engager la société VTAN à renouveler le groupe froid de la plateforme, prévoyant que le SMAN indemnise VTAN à hauteur de la valeur non amortie de l'équipement en fin de délégation.

50. Par un troisième avenant du 23 mars 2011, il a été prévu de reverser à VTAN l'aide au développement du trafic touristique perçue auprès de la région Languedoc Roussillon.

51. Le 8 avril 2011, un protocole d'accord a été conclu entre le SMAN et VTAN afin de définir une approche coordonnée sur l'engagement des dépenses nécessaires au maintien de l'activité aérienne après le 1^{er} juillet 2011 ⁽³⁶⁾.

52. Depuis le 2 juillet 2011, l'Etat a transféré une partie du périmètre de l'ancienne zone militaire ainsi que les missions et responsabilités précédemment exercées par le Ministère de la Défense au SMAN. Ce transfert a eu pour effet de modifier le périmètre et les responsabilités confiés à la société VTAN dans le cadre de la CDSP. Dans ce contexte, le SMAN et VTAN ont conclu un avenant à la CDSP ayant pour objet d'une part de proroger le terme initial de la CDSP d'un an, et, d'autre part, de modifier le périmètre des obligations du délégataire et les modalités de son indemnisation ⁽³⁷⁾. La société VTAN est devenue à compter de cette date responsable des activités jusqu'alors prises en charge par le Ministère de la Défense, à l'exception du contrôle de la sécurité aérienne. Elle doit également acquérir les équipements de la zone militaire, et procéder aux investissements jugés nécessaires sur ces infrastructures. Pour tenir compte de ces nouvelles charges d'exploitation et des dépenses d'investissements supplémentaires, une contribution publique spécifique et une subvention d'équipement ont été attribuées au délégataire.

3.1.3.2. Investissements sur la zone aéroportuaire

53. La CDSP en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2007 stipule qu'une partie seulement des investissements sont à la charge de l'exploitant ⁽³⁸⁾. La société VTAN doit ainsi financer les investissements relatifs à la reprise du matériel du restaurant, pour un montant de € [150 000 – 350 000], l'aménagement des boutiques de l'aéroport, et l'acquisition du matériel nécessaire aux animations de l'aérogare. Ces investissements, d'un montant de € [200 000 – 400 000], étaient prévus pour l'exercice 2007 et devaient être amortis sur la durée de la CDSP. Conformément aux stipulations de l'avenant n° 2 à la CDSP ⁽³⁹⁾, la société VTAN a également financé le renouvellement du groupe froid de l'aéroport, que l'autorité délégante s'engage à reprendre en fin de délégation, contre le versement au délégataire de l'équivalent de la valeur non amortie du bien. D'une manière générale, l'exploitant finance l'entretien et le renouvellement des matériels d'exploitation. Tous les autres investissements relèvent du SMAN et de ses collectivités constitutives.

⁽³²⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 27

⁽³³⁾ Articles 1 et 1bis de la CDSP.

⁽³⁴⁾ Voir délibérations du CANM du 31 janvier 2008 et 2 mars 2009.

⁽³⁵⁾ Délibération de la Région

⁽³⁶⁾ Les autorités françaises n'ont pas transmis à la Commission les documents relatifs au protocole d'accord du 7 mars 2011.

⁽³⁷⁾ Avenant n° 4 à la CDSP du 30 juin 2011

⁽³⁸⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 25

⁽³⁹⁾ Avenant n° 2 du 20 juillet 2010

54. Depuis le 2 juillet 2011, le périmètre de la CDSP inclut la zone militaire. Or, le transfert de gestion de la zone militaire a imposé, selon les autorités françaises, la réalisation de travaux et d'acquisition rendus indispensables pour la continuité d'exploitation de la plateforme, notamment dans le cadre de son homologation. Ces travaux ont été identifiés par des groupes de travail réunissant la Direction Générale de l'Aviation Civile, le Ministère de la Défense, le SMAN et la société VTAN. En contrepartie de ces nouvelles obligations, la société VTAN reçoit une subvention d'équipement calculée sur la base des montants hors taxe des équipements listés en annexe de l'avenant. Le montant prévisionnel de cette subvention est de € [300 000 – 500 000] pour 2011 et € [600 000 – 900 000] pour 2012, soit un total de € [900 000 – 1 400 000]. Il est prévu qu'un réajustement soit réalisé, en fin de délégation, afin de mettre en adéquation des versements avec les dépenses d'investissements effectivement réalisés par VTAN.
55. Selon les autorités françaises, les investissements réalisés par VTAN sur toute la durée de la CDSP s'élèvent à € [600 000 – 900 000].

3.1.3.3. Subventions d'exploitation

56. A partir de 2007, VTAN a perçu une contribution forfaitaire⁽⁴⁰⁾ du SMAN, dont le montant est fixé en fonction de la différence entre le niveau de dépenses prévu par Veolia Transport (incluant une marge prévisionnelle avant impôts sur les sociétés) et son engagement sur un niveau de recettes, tel qu'indiqué dans le compte d'exploitation prévisionnel indexé à la CDSP, et ce pour deux scénarios d'exploitation⁽⁴¹⁾. Dans le premier scénario, la contribution forfaitaire prévue est de € [1 200 000 – 1 500 000]⁽⁴²⁾. Dans le second scénario, la contribution forfaitaire est abaissée à € [1 000 000 – 1 300 000]. Par ailleurs, Veolia Transport facture à sa filiale VTAN [0-5] % du chiffre d'affaires au titre de frais de siège et de région⁽⁴³⁾.
57. Compte tenu de la modification introduite par l'avenant n° 1 du 21 décembre 2009, le montant de la contribution forfaitaire a été augmenté de € [20 000 – 50 000] par an, avec effet rétroactif depuis le début de la convention.
58. L'équilibre financier de la CDSP repose également sur une clause d'intéressement de VTAN au résultat d'exploitation de l'aéroport. Dans l'hypothèse où la marge avant impôts réalisée est supérieure à la marge fixée dans le compte prévisionnel, seul [30-45] % de l'écart de marge constaté vient en réduction du montant de la contribution forfaitaire. Compte tenu du surcroît d'imposition, il est estimé que la marge du délégataire est ainsi augmentée de [30-45] % de la marge avant impôts supplémentaire.
59. Les comptes d'exploitation prévisionnels sur lesquels la compensation est fondée sont présentés en tableau n° 5.

Tableau n° 5

Comptes d'exploitation prévisionnels VTAN (k€ 2005)⁽⁴⁴⁾

Prévisionnel		2007	2008	2009	2010	2011
1	Recettes Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2	Contribution forfaitaire	[1 200 – 1 500]	[1 200 – 1 500]	[1 200 – 1 500]	[1 200 – 1 500]	[1 200 – 1 500]
3	Autres produits	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁴⁰⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 27

⁽⁴¹⁾ Le scénario de référence, qui correspond aux conditions d'exploitation prévalant au second semestre 2006, repose sur l'opération de lignes régulières avec au moins une situation de "pointe" hebdomadaire, soit une situation dans laquelle deux rotations d'avion consécutifs (décollage-atterrissage) sont séparées par moins de 25 minutes. Le scénario de repli, dans lequel les conditions d'exploitation n'exigeraient plus la présence d'une seconde équipe pour la gestion des rotations, est également prévu dans la CDSP. Ce scénario est envisagé par exemple en cas d'absence de période de pointe, ou en cas d'absence de contraintes opérationnelles nécessitant le renforcement des effectifs, comme la programmation de vols tardifs.

⁽⁴²⁾ Les montants de compensation sont exprimés en euros courants 2005, et la compensation réelle est indexée annuellement.

⁽⁴³⁾ Le "chiffre d'affaires" inclut les produits d'exploitation et la contribution forfaitaire versée par le SMAN.

⁽⁴⁴⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012. Les comptes prévisionnels sont fondés sur l'annexe n° 5 à la CDSP.

Prévisionnel		2007	2008	2009	2010	2011
4 = 1 + 2 + 3	Total produits	[3 800 – 4 800]	[4 000 – 5 000]	[4 000 – 5 000]	[4 000 – 5 000]	[4 000 – 5 000]
5	"Incentive scheme" Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
6	Contrat "Pub" Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
7 = 5 + 6	Incentive + Pub Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
8	Frais de siège et de région	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
9	Autres charges	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
10 = 7 + 8 + 9	Total charges	[3 900 – 4 700]	[4 100 – 5 000]	[4 100 – 5 000]	[4 100 – 5 000]	[4 100 – 5 000]
11 = 4 – 10	Marge nette (avant IS)	[60 – 80]	[160 – 180]	[230 – 260]	[230 – 260]	[230 – 260]
12 = 1 – 7	Transfert net Ryanair	[- 500; – 200]	[- 300; – 100]	[- 300; – 100]	[- 300; – 100]	[- 300; – 100]

60. La contribution forfaitaire est versée au délégataire par le SMAN. Ce dernier a notamment perçu à ce titre deux subventions de la CANM, dont le montant n'a pas été communiqué à la Commission ⁽⁴⁵⁾.
61. Aux termes de l'avenant n° 3 à la CDSP ⁽⁴⁶⁾, le SMAN transfère à la société VTAN la subvention qu'il a reçue de la Région Languedoc-Roussillon, en application de la convention conclue entre cette collectivité et le SMAN pour le soutien au développement des flux touristiques liés au trafic aérien à bas coût. Cette subvention s'élève à € [100 000 – 300 000] pour l'année 2009. En effet, le SMAN considère que des dépenses de soutien au développement des flux touristiques ont alors été engagées par la société VTAN, et souhaite à ce titre majorer la contribution forfaitaire du montant de la subvention perçue. Les autorités françaises précisent que cette subvention était destinée à couvrir les coûts engagés par l'exploitant de la plateforme pour faire face au recul du trafic déclenché par la décision de Ryanair, en mars 2009, de ne plus opérer de vols au départ de Nîmes pour East Midlands, et de diminuer le nombre de rotations vers Liverpool et Luton.
62. Selon la société VTAN, les dépenses de communication engagées n'ont en aucun cas financé de la publicité supplémentaire à la filiale de Ryanair (AMS), mais ont participé de la mission de service public de développement des flux touristiques et de promotion de l'économie locale. L'avenant n° 3 stipule en outre que si d'autres subventions intervenaient avant la fin du contrat de la part de différentes collectivités publiques, le SMAN pourrait majorer la contribution versée au délégataire du montant de l'aide octroyée, conformément aux stipulations de la CDSP ⁽⁴⁷⁾.
63. Les subventions effectivement versées à VTAN, ainsi que les transferts financiers réels entre VTAN et Ryanair pour la période 2007-2010, sont synthétisés dans le tableau n° 6 ci-dessous.

⁽⁴⁵⁾ PV de réunion du Conseil communautaire de la CANM du 31 janvier 2008 et du 2 mars 2009.

⁽⁴⁶⁾ Avenant n° 3 du 23 mars 2011

⁽⁴⁷⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 27-4.

Tableau n° 6

Comptes de résultat VTAN (k€) ⁽⁴⁸⁾

Réel		2007	2008	2009	2010
1	Recettes Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]
2	Contribution forfaitaire	[...]	[...]	[...]	[...]
3	Autres produits	[...]	[...]	[...]	[...]
4 = 1 + 2 + 3	Total produits	5 199	5 265	5 065	4 936
5	Incentive + Pub Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]
6	Autres charges	[...]	[...]	[...]	[...]
7 = 5 + 6	Total charges	6 120	6 153	5 440	5 004
8 = 4 - 7	Marge nette (avant IS)	- 921	- 888	- 374	- 68
9 = 1 - 5	Transfert net Ryanair	[- 1 200; - 800]	[- 1 900; - 1 100]	[- 1 500; - 700]	[- 1 100; - 300]

64. Depuis le 2 juillet 2011, la fermeture de la zone militaire de l'aéroport modifie le périmètre des obligations de la société VTAN. L'avenant n° 4 ⁽⁴⁹⁾ à la CDSP prévoit en contrepartie le versement d'une contribution publique spécifique, en plus de celle prévue dans le contrat initial. Elle est calculée sur la base des montants prévisionnels de dépenses et de recettes correspondant aux nouvelles charges de fonctionnement, estimés par le délégataire en relation avec les services de l'Etat, pour un montant prévisionnel de € [300 000 - 600 000] en 2011 et € [450 000 - 650 000] en 2012, et réajustés en fonction du compte d'exploitation réalisé.

65. Les autorités françaises ont détaillé les montants de la contribution forfaitaire versée au délégataire entre 2007 et 2010, récapitulés dans le tableau n° 7 ci-dessous. Elles indiquent que l'écart constaté entre le montant de référence actualisé et le versement effectif correspond aux montants prévus aux avenants n° 1 et 3 à la CDSP.

Tableau n° 7

Contribution publique versée à la société VTAN par le SMAN, 2007-2010 (k€) ⁽⁵⁰⁾

	Référence ⁽⁵¹⁾	Actualisé ⁽⁵²⁾	Réalisé
2007	[1 200 - 1 500]	[1 200 - 1 500]	[1 200 - 1 500]
2008	[1 200 - 1 500]	[1 220 - 1 520]	[1 250 - 1 550]
2009	[1 200 - 1 500]	[1 230 - 1 530]	[1 240 - 1 540]
2010	[1 200 - 1 500]	[1 230 - 1 530]	[1 450 - 1 750]
Total		[6 110 - 6 080]	[5 140 - 6 340]

⁽⁴⁸⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012. Les comptes sont fondés sur les liasses fiscales annuelles de VTAN, ainsi que sur les comptes d'exploitation annuels "Ryanair" fournis par la France. La ligne 1 "recettes Ryanair" correspond aux paiements de la compagnie aérienne à l'exploitant, tandis que la ligne 5 correspond aux paiements de VTAN à Ryanair et sa filiale AMS.

⁽⁴⁹⁾ Avenant n° 4 du 30 juin 2011

⁽⁵¹⁾ Montants en milliers d'euros 2005 HT.

⁽⁵²⁾ Montants de référence actualisés en milliers d'euros en fonction des dispositions de la CDSP.

⁽⁵⁰⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

2.2. Cadre tarifaire et relations avec Ryanair

66. La France a précisé le cadre commercial général applicable aux utilisateurs de l'aéroport de Nîmes sur la période 1999-2011, et détaillé le cadre contractuel et commercial ayant régi l'activité de Ryanair sur la plateforme aéroportuaire.

3.2.1 Modalités de fixation des redevances à l'aéroport de Nîmes

67. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aérodrome de Nîmes ont été fixés pour tout opérateur utilisant la plateforme dans une grille tarifaire générale. Les tarifs ont ensuite été repris dans les contrats spécifiques de service aéroportuaires.

68. Les autorités françaises précisent à ce titre que la prise en charge du déficit des activités de l'aéroport a toujours été analysée comme un choix volontaire de soutien à cet outil structurant du territoire, sans référence absolue à un objectif de rentabilité. Elles soulignent que les tarifs des redevances aéronautiques ont été applicables dans leur ensemble à Ryanair, sans qu'aucune réduction n'ait été appliquée.

69. Le tableau n° 8 ci-dessous rappelle le tarif des redevances applicables sur l'aéroport de Nîmes entre 1999 et 2010, pour le type d'appareils opérés par Ryanair.

3.2.2 Contrats passés avec Ryanair/AMS

70. L'historique de l'activité de Ryanair à l'aéroport de Nîmes est rappelé au point 8.

3.2.2.1. Chronologie du cadre contractuel

Gestion par la CCI-aéroport (2000-2006)

71. Les autorités françaises précisent que le bassin d'activités autour de la plateforme, dont l'enjeu était de l'ordre de plus de 2000 emplois, s'inscrivait dans un équilibre global qui tenait compte de la coexistence de l'armée, d'entreprises industrielles dans le domaine aéronautique (recyclage du carburant) et d'une activité de transport de passagers. Dans ce contexte économique, la CCI, seule puis avec les collectivités territoriales partenaires, a cherché à maintenir les lignes opérées sur l'aéroport de Nîmes. La CCI a notamment cherché à pallier la chute de trafic enregistrée depuis l'annonce de l'installation de la ligne de TGV, finalement effective en juin 2001.

72. Une première convention a été signée le 11 avril 2000 entre la CCI et Ryanair pour une durée de 10 ans. Elle fixe le montant des redevances aéroportuaires applicables à Ryanair, et la compagnie aérienne s'y engage à desservir Nîmes au minimum quotidiennement. Selon la France, un engagement oral aurait porté sur un taux de remplissage de 70 %, qui aurait été dépassé dans la réalité de 10 points. Aux termes de ce contrat, la CCI a versé à Ryanair une fraction du produit de la redevance d'atterrissage et du produit de la redevance passager, au titre de sa participation aux frais marketing de la compagnie aérienne.

73. Le contrat du 11 avril 2000 a été modifié à la suite d'échanges de courriers une première fois en fin d'année 2001⁽⁵³⁾ et une seconde fois en mars 2004⁽⁵⁴⁾. Ces échanges prévoient une augmentation des versements de la CCI à Ryanair en vue du développement de liaisons complémentaires.

74. Le 10 octobre 2005, un nouveau contrat est conclu entre Ryanair et la CCI, pour une durée initiale de 5 ans reconductible pendant 5 ans. Rétroactif au 1^{er} janvier 2005, il fixe des objectifs de trafic à la compagnie et détermine les redevances dont doit s'acquitter la compagnie, en référence à la tarification générale. Le nouveau contrat contient également un dispositif d'intéressement au développement du trafic reposant sur un versement de la CCI à Ryanair en fonction du nombre de passagers transportés.

75. Le 10 octobre 2005, un contrat est également conclu, pour une période de 5 ans reconductible 5 ans, entre la CCI et Airport Marketing Services Limited (ci-après "AMS"), filiale à 100 % de Ryanair. Ce contrat est également rétroactif au 1^{er} janvier 2005. L'objet de ce contrat est l'achat par la CCI de prestations de services marketing liées au développement du trafic sur les lignes opérées par Ryanair. Ce contrat a été modifié par avenant du 30 janvier 2006 (amendement n° 1), qui prolonge la durée du contrat entre la CCI et AMS jusqu'à la fin de l'exploitation effective de l'aéroport, soit le 31 décembre 2006, et ce malgré la résiliation de la concession d'outillage.

76. Cet avenant introduit une clause de "meilleurs efforts" de la CCI et d'AMS pour qu'un contrat équivalent soit signé avec le futur nouvel exploitant.

77. Un deuxième avenant, du 17 octobre 2006 (amendement n° 2), réduit le montant des prestations marketing fournies.

Gestion par VTAN (2007-2012)

78. Le 2 janvier 2007, un contrat de services aéroportuaires est conclu entre Ryanair et la société VTAN qui fixe le montant des redevances d'atterrissage et passager mis à la charge de la compagnie aérienne, et qui lui accorde une contribution par passager au titre d'un régime d'incitation au développement du trafic. Le même jour, la société VTAN a conclu un contrat de services marketing avec la société AMS pour l'achat de prestations marketing. Ces deux contrats étaient valables pour la période entre le 1^{er} janvier et le 31 octobre 2007.

79. Le 7 novembre 2007, deux nouveaux contrats ont été conclus, pour une durée initiale d'un an renouvelable 3 fois, afin de poursuivre l'exécution du contrat de services aéroportuaires et du contrat de services marketing qui étaient arrivés à échéance. Si les dispositifs sont similaires, les versements à Ryanair et sa filiale sont augmentés. L'avenant n° 2 au contrat de services marketing du 1^{er} août 2007 prévoit une contribution supplémentaire de € [...] pour la période entre le 1^{er} septembre 2007 et le 28 février 2008.

⁽⁵³⁾ Courriers des 28 novembre, 11 décembre et 18 décembre, 21 et 24 décembre 2001, 2 et 5 février 2002, et 15 février 2002.

⁽⁵⁴⁾ Courriers des 10 mars et 16 mars 2004.

80. Le 27 août 2008, deux nouveaux contrats, l'un de services aéroportuaires et l'autre de services marketing, se sont substitués au cadre contractuel décrit précédemment, à compter du 1^{er} novembre 2008, pour une durée d'un an renouvelable deux fois. Deux "amendements" du 25 août 2009 ont respectivement prolongé l'exécution du contrat de services marketing et du contrat de services aéroportuaires jusqu'au 31 décembre 2011. L'avenant n° 1 au contrat de services marketing du 18 août 2010 a augmenté ponctuellement le montant de la contribution de VTAN de € [20 000 – 50 000]. L'avenant n° 2 au contrat de services marketing du 30 novembre 2010, en lien avec le maintien par Ryanair de la liaison vers Liverpool, a augmenté ponctuellement le montant de la contribution de VTAN de € [35 000 – 65 000].

3.2.2.2. Contrats de services aéroportuaires

81. Aux termes de la convention du 11 avril 2000, conclue entre la CCI et Ryanair pour une période de 10 ans, Ryanair a bénéficié de rabais par rapport aux tarifs applicables sur l'aéroport de Nîmes. Compte tenu des caractéristiques et des programmes de vols, les redevances de stationnement et de balisage n'ont pas été appliquées à la compagnie aérienne. Ryanair a également bénéficié de [...]. Les redevances passagers et atterrissage appliquées à la compagnie correspondent à la grille tarifaire générale.

82. Le contrat du 10 octobre 2005 fixe le montant des redevances aéroportuaires dues par Ryanair, qui correspondent à la grille tarifaire générale appliquée sur l'aéroport de Nîmes, à l'exception de la gratuité des redevances de stationnement, de balisage et [...]. En outre, la compagnie se voit assigner des objectifs de trafic. Aux termes de ce contrat, Ryanair s'engage à opérer:

- une liaison quotidienne vers Londres Stansted pour un volume de 40 000 passagers/an,
- une liaison quotidienne supplémentaire vers Londres Stansted pendant l'été, pendant 6 mois consécutifs, pour un volume supplémentaire de 22 000 passagers,
- une liaison vers Liverpool 4 jours/7, pour un volume de 22 000 passagers,
- une liaison supplémentaire à partir d'avril 2006 vers une destination à déterminer pour un volume de 22 000 passagers.

83. Les tarifs octroyés à Ryanair pour les services aéroportuaires sont synthétisés dans le tableau n° 8.

Tableau n° 8

Evolution de la tarification générale applicable à l'aéroport de Nîmes et redevances aéroportuaires appliquées à Ryanair

	Redevance atterrissage	Redevance balisage	Redevance stationnement Par tonne/heure	Redevance passager	Redevance PMR
2000	Coefficient correcteur de 1.132 (compris) 68,33+(P-25) X 5,48	164,41 FRF	0,96 FRF	36,40 FRF	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2001	Coefficient correcteur de 1.162 71,41+(P-25) X 5,73	25,52 €	0,15 €	5,55 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2002	Coefficient correcteur de 1.142 70,18+(P-25) X 5,63	25,52 €	0,15 €	5,55 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2003	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	26,66 €	0,16 €	5,55 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2004	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	26,66 €	0,16 €	5,55 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2005	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,55 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0

	Redevance atterrissage	Redevance balisage	Redevance stationnement Par tonne/heure	Redevance passager	Redevance PMR
2006	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,52 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2007	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,52 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2008	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,52 €	0
Ryanair	Idem	0	0	Idem	0
2009	Coefficient correcteur de 1.142 71,62+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,52 €	0,93 €
Ryanair	Idem	0	0	Idem	[...]
2010	71,58+(P-25) X 5,75	27,18 €	0,16 €	5,52 €	0,93€
Ryanair	Idem	0	0	Idem	[...]

84. Le tableau n° 9 récapitule l'ensemble des versements effectués par Ryanair à la CCI-aéroport, en paiement des redevances, conformément au contrat de services aéroportuaires. Ces paiements sont mis en regard des versements effectués par la CCI au titre des services de promotion de l'aéroport.

Tableau n° 9

Versements effectués par Ryanair à la CCI-aéroport au titre des services aéroportuaires, 2000-2006 (en euros) ⁽⁵⁵⁾

FLUX FINANCIERS RYANAIR CCI			
Année	Paiements de Ryanair	Paiements de la CCI	Paiements de la CCI/ passagers Ryanair (en€)
2000	[...] €	[...] €	[...]
2001	[...] €	[...] €	[...]
2002	[...] €	[...] €	[...]
2003	[...] €	[...] €	[...]
2004	[...] €	[...] €	[...]
2005	[...] €	1 004 276 €	[...]
2006 ⁽⁵⁶⁾	[...] €	[...] €	[...]

⁽⁵⁶⁾ La Commission ne dispose que des chiffres pour le mois de janvier 2006, reportés ici.

85. Les transferts financiers entre VTAN d'une part, et Ryanair et AMS d'autre part, sont repris au tableau n° 6.

⁽⁵⁵⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 27 février 2012. La Commission ne dispose pas des chiffres des recettes commerciales ou des paiements de l'exploitant aéroportuaire à Ryanair après le 31 janvier 2006.

3.2.2.3. Assistance en escale

86. Les tarifs publics d'assistance en escales en vigueur sur l'aéroport de Nîmes sont rappelés dans le tableau n° 10 ci-dessous. Les autorités françaises précisent que les tarifs publics d'assistance mentionnés ne tiennent pas compte des réductions qui peuvent être octroyées à des opérateurs en fonction du nombre de vols opérés et des horaires prévisionnels.
87. La convention du 11 avril 2000 prévoit que Ryanair bénéficie de [...] jusqu'en 2007. Le contrat du 10 octobre 2005 conclu avec Ryanair prévoit toutefois qu'une pénalité financière est applicable au titre des rabais concédés à Ryanair sur la redevance d'assistance en escale. Dans l'hypothèse où la cible annuelle de passager n'est pas atteinte, Ryanair doit s'acquitter d'une pénalité de [...] € par passager manquant. Un tarif préférentiel de [...] € est octroyé à Ryanair par l'actuel exploitant VTAN, compte tenu du nombre important de vols opérés.

Tableau n° 10

Tarifs d'assistance en escale en vigueur sur l'aéroport de Nîmes depuis 2005 (en euros)

TARIF PUBLIC D'ASSISTANCE EN VIGUEUR DEPUIS 2005								
CAPACITE DE L'AVION PLACES OFFERTES								
	≤ 20	21 to 50	51 to 90	91 to 130	131 to 170	171 to 200	201 to 300	≥ 301
ASSISTANCE								
(non obligatoire < 10 pax)								
Full handling	228,00 €	405,00 €	680,00 €	960,00 €	1 166,00 €	1 337,00 €	1 847,00 €	2 322,00 €
Ferry	171,00 €	304,00 €	511,00 €	720,00 €	874,00 €	1 002,00 €	1 385,00 €	1 740,00 €
Slight handling			300,00 €	300,00 €	420,00 €	420,00 €	580,00 €	580,00 €
Maj nuit, dimanche et ferie)	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
PRESTATIONS TECHNIQUES								
Touchee technique	204,00 €	204,00 €	204,00 €	204,00 €	240,00 €	240,00 €	240,00 €	240,00 €
Chef de piste	55,20 €	55,20 €	55,20 €	55,20 €	55,20 €	55,20 €	55,20 €	55,20 €
Assistant	33,30 €	33,30 €	33,30 €	33,30 €	33,30 €	33,30 €	33,30 €	33,30 €
Echelle technique	31,21 €	31,21 €	31,21 €	31,21 €	65,60 €	65,60 €	65,60 €	65,60 €
GPU (45mn)	86,40 €	86,40 €	86,40 €	86,40 €	86,40 €	86,40 €	86,40 €	86,40 €
Loader	163,00 €	163,00 €	163,00 €	163,00 €	163,00 €	163,00 €	163,00 €	163,00 €
ASU (air start)	112,00 €	112,00 €	112,00 €	112,00 €	112,00 €	112,00 €	112,00 €	112,00 €
Eau potable	36,41 €	36,41 €	36,41 €	36,41 €	36,41 €	36,41 €	36,41 €	36,41 €
Toilettes	46,82 €	46,82 €	46,82 €	46,82 €	46,82 €	46,82 €	46,82 €	46,82 €

3.2.2.4. Contrats de services marketing

88. La CCI souligne à titre préliminaire que les aides marketing font partie intégrante du dispositif de développement des lignes mis en place par la CCI et les collectivités territoriales intéressées. L'augmentation des prestations était liée à la volonté d'ouvrir des lignes supplémentaires, ou même à la création d'une base avion qui avait été envisagée. Les autorités françaises indiquent enfin que les mêmes conditions ont été proposées à toutes les compagnies qui ont sollicité l'aéroport.

89. Aux termes de la convention du 11 avril 2000, conclue avec Ryanair pour une période de 10 ans, la CCI s'est engagée à verser à Ryanair une contribution au titre de sa participation aux frais marketing. Cette contribution était assimilée à une partie du produit de la redevance d'atterrissage, calculée comme la différence entre le montant de la redevance d'atterrissage payée par Ryanair et la somme de 152,44 €, à laquelle s'ajoutait une partie de la redevance passager égale à [...] € par passager communautaire.
90. Le contrat du 11 avril 2000 a été modifié à la suite de courriers échangés à la fin de l'année 2001 et au mois de mars 2004. La Commission comprend à la lecture de ces courriers que le montant de la contribution marketing versée par la CCI à Ryanair a augmenté pour atteindre le montant de [...] € par passager au départ de Nîmes sur les liaisons opérées vers Londres jusqu'au 31 octobre 2002, à condition que Ryanair mette en place la seconde liaison vers Londres correspondant au service d'été. En 2004, la contribution a été portée à [...] € par passager au départ de Nîmes, sous condition de l'ouverture d'une seconde liaison l'été.
91. Le contrat du 10 octobre 2005 conclu avec Ryanair prévoit un dispositif d'intéressement au développement du trafic. Celui-ci repose sur le versement par la CCI d'une contribution de [...] € par passager au départ de Nîmes et de [...] € par atterrissage sur toute la durée du contrat (5 ans reconductible 5 ans). Une clause de pénalité est prévue dans l'hypothèse où Ryanair n'atteindrait pas les objectifs de trafic agréés dans la convention. Si le volume de passagers transportés est compris entre [...] et de [...] % de la cible de trafic, le montant du versement passager est abaissé à [...] € pendant toute l'année concernée et jusqu'à rétablissement du trafic. Si le volume de passagers transportés est inférieur à [...] % de la cible, la CCI n'a pas à [...].
92. Le contrat du 10 octobre 2005 conclu avec AMS prévoit que cette filiale de Ryanair fournit des prestations de services marketing, à savoir:
- 5 paragraphes de 150 mots dans la section "5 choses à faire" sur la page de la destination Nîmes du site internet de Ryanair
 - la présence de 5 liens vers les sites internet désignés par la CCI dans la barre d'état de la page de la destination Nîmes du site internet de Ryanair
 - un lien vers le site internet indiqué par la CCI dans la Section des "5 choses à faire" sur la page de la destination Nîmes du site internet de Ryanair
- la présence d'un lien 7 jours par an vers le site internet désigné par la CCI sur la page d'accueil du site britannique de Ryanair. L'ensemble des mesures énoncées ci-dessus, ou package n° 1, sont fournies pour un montant de [...] € HT par an.
 - à compter de l'annonce de liaisons nouvelles au départ de Nîmes en 2006, la présence d'un lien 26 jours par an vers le site internet désigné par la CCI sur la page d'accueil du site britannique de Ryanair (package n° 2), pour un montant de [...] €/an,
 - à compter de l'annonce de liaisons nouvelles au départ de Nîmes en 2007, la présence d'un lien 3 jours supplémentaires par an vers le site internet désigné par la CCI sur la page d'accueil du site (package n° 3), pour un montant de [...] €/an,
 - en 2005: une offre e-mail de promotion de la destination de Nîmes pour un montant de [...] €,
 - en 2006: une offre e-mail de promotion de la destination de Nîmes pour un montant de [...] €,
 - en 2007: une offre e-mail de promotion de la destination de Nîmes pour un montant de [...] €,
93. L'exécution du contrat de services marketing conclu avec AMS est étendue jusqu'au 31 décembre 2006 par avenant (amendement n° 1 du 30 janvier 2006).
94. L'amendement n° 2 du 17 octobre 2006 réduit le volume des prestations marketing fournies pour l'année 2006, en raison de l'impossibilité alléguée par la CCI de mettre en place les supports marketing demandés par Ryanair pour alimenter son site internet. L'avenant prévoit que les prestations marketing fournies à compter de 2007 sont conformes au contrat de base. La fourniture des prestations marketing ayant été suspendues à compter d'avril et de juillet 2006 jusqu'au 31 décembre 2006, les montants dus par la CCI au titre de l'année 2006 sont les suivants:
- [...] €, au lieu de [...] €, au titre du package n° 1
 - [...] €, au lieu de [...] €, au titre du package n° 2
 - [...] €, au lieu de [...] €, au titre du package n° 3.
95. Le tableau n° 11 récapitule les versements effectués par la CCI au titre des activités de promotion et des services marketing. La première ligne distingue les montants versés directement à Ryanair. Le second tableau récapitule les versements prévus à AMS⁽⁵⁷⁾. Selon la CCI, il n'y a pas eu de financement direct d'AMS, en dépit des contrats joints à la lettre des autorités françaises.

⁽⁵⁷⁾ Ces données sont déduites par la Commission de la lecture des contrats entre la CCI et AMS. Les autorités françaises n'ont pas communiqué les versements effectifs de la CCI à AMS.

Tableau n° 11

Versements de la CCI-aéroport au titre des activités de promotion de l'aéroport et versements prévus à AMS, 2000-2006 (en euros)

Années	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Dont Ryanair	[...]	[...]	[...] (*)	[...]	[...]	1 004 276	[...]
Total	112 647	305 929	67 153 (*)	275 961	630 044	NC	NC

(*) Les versements à Ryanair en 2002 ont été pris en charge non par le service aéroport, mais par le budget général de la CCI.

Années	2005	2006
Versements prévus AMS	[...] €	[...] €

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

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

96. Par ailleurs, les autorités françaises soulignent qu'en 2002, 477 059,39 € ont été versés à Ryanair et pris en charge directement par le budget général de la CCI, au titre du développement économique du territoire.

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

97. A la suite de l'analyse des informations à sa disposition, la Commission estime nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins d'examiner l'ensemble des apports financiers des différentes entités et autorités publiques aux exploitants de l'aéroport depuis 2000 jusqu'à présent, dont notamment ceux décrits ci-dessus, et d'apprécier les aides potentielles à Ryanair contenues dans l'ensemble des contrats entre les exploitants de l'aéroport et la compagnie aérienne et/ou ses filiales de 2000 à aujourd'hui.

98. Les apports financiers aux exploitants de l'aéroport comprennent notamment:

- les subventions accordées à la CCI-aéroport par les différentes collectivités locales de 2000 à 2006;
- les transferts financiers du service général de la CCI au service aéroport sous forme notamment d'avances, de la prise en charge du déficit d'exploitation au titre de l'année 2006, ainsi que de l'éventuelle sous-facturation des services prestés par le service général au service aéroport;
- les subventions d'investissement et d'exploitation accordées par les collectivités locales à VTAN depuis 2007,

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

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

101. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) le ou les bénéficiaires soient des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, 2) la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État, 3) la mesure confère un avantage sélectif à son ou ses bénéficiaires et 4) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres⁽⁵⁸⁾.

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

5.1.1 Notions d'entreprise et d'activité économique

103. Aux fins de déterminer si les subventions susmentionnées constituent des aides d'État, il convient avant tout de déterminer si leurs bénéficiaires, les exploitants successifs de l'aéroport, sont des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽⁵⁸⁾ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, point 129).

104. Dans ce contexte, la Commission rappelle tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ⁽⁵⁹⁾, et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné ⁽⁶⁰⁾.
105. Dans ce contexte, la Commission souligne que le principe selon lequel l'exploitation commerciale d'un aéroport est une activité économique a été établi dans l'arrêt du 12 décembre 2000 "Aéroports de Paris" ⁽⁶¹⁾ où le Tribunal a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, "elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières".
106. En ce qui concerne la construction des infrastructures de l'aéroport de Nîmes, la Commission estime qu'elle devrait considérer que les investissements concernés doivent être exclus de son analyse s'il était établi que des engagements irrévocables – juridiquement contraignants – avaient été pris avant le 12 décembre 2000 vis-à-vis d'un tiers.
107. La Commission invite les autorités françaises à commenter ce point et à préciser le cas échéant les investissements susceptibles d'être couverts par de tels engagements.
108. À cet égard, la Commission observe que l'infrastructure de l'aéroport de Nîmes a fait l'objet d'une exploitation commerciale par les gestionnaires de l'aéroport, qui ont notamment facturé des frais aux utilisateurs de cette infrastructure.
109. Il s'ensuit que les gestionnaires de l'aéroport sont, au moins en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport, des entreprises au sens du droit de la concurrence de l'UE et que le financement de cette infrastructure ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont essentiellement destinés à contribuer au financement de l'activité économique exercée par le gestionnaire de l'aéroport.

4.1.1.1. Unités économiques exploitant l'aéroport de Nîmes

110. La Commission considère à ce stade que, jusqu'au 1^{er} février 2006, la CCI-aéroport a exercé l'exploitation commerciale de l'aéroport de Nîmes. En effet, l'ensemble des revenus commerciaux de l'activité de fourniture de services aéroportuaires étaient définis et perçus par la CCI-aéroport, qui assurait également la gestion opérationnelle de la plateforme. La Région et les autres collectivités locales, ainsi que le service général de la CCI, se sont cantonnés durant cette période à un rôle de financement de l'activité d'exploitation de l'aéroport, sans prendre directement en charge cette activité.
111. Or, la Commission rappelle que deux entités juridiques distinctes peuvent être jugées exercer ensemble une activité économique aux fins de l'application des règles en matière d'aides d'État, lorsqu'elles offrent effectivement conjointement des biens ou des services sur des marchés donnés. Par contre, une entité ne fournissant pas elle-même des biens ou des services sur un marché n'est pas considérée comme une entreprise du fait de la simple détention de participations, même de contrôle, lorsque cette détention de participations ne donne lieu qu'à l'exercice des droits attachés à la qualité d'actionnaire ou d'associé, ainsi que, le cas échéant, à la perception de dividendes, simples fruits de la propriété d'un bien ⁽⁶²⁾.
112. Depuis le 1^{er} février 2006, le SMAN a reçu compétence pour organiser l'activité civile de l'aéroport, au terme de la convention conclue le 31 janvier 2006 avec l'Etat. L'article 7 de cette convention stipule que le SMAN peut choisir de confier l'exploitation de la zone civile à un tiers. A cette fin, le SMAN a délégué l'exploitation de l'aéroport à la CCI entre le 1^{er} février et le 31 décembre 2006 et à la société VTAN entre le 1^{er} janvier 2007 et le 31 décembre 2012. La Commission constate que bien que la CCI et VTAN aient exercé la plupart des prérogatives d'un exploitant d'aéroport (en matière de définition des conditions d'exploitation, de perception des redevances ⁽⁶³⁾), le SMAN n'exerçant sur ces activités que le contrôle qui est normalement celui d'une autorité déléguée ⁽⁶⁴⁾, la maîtrise d'ouvrage et le financement des investissements sont demeurés, aussi bien dans le cadre des relations avec la CCI qu'avec VTAN, à la charge de

⁽⁵⁹⁾ Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.

⁽⁶⁰⁾ Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7); Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36); affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., point 75.

⁽⁶¹⁾ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88. Ce principe a été également confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119.

⁽⁶²⁾ Arrêt du 10 janvier 2006 dans l'affaire C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA e.a. (Recueil 2006, p. I-289, points 107 à 118 et 125).

⁽⁶³⁾ Article 18 de la convention de délégation du 1^{er} février 2006; article 15 de la CDSP du 12 décembre 2006

⁽⁶⁴⁾ Article 13 de la convention de délégation du 1^{er} février 2006; article 18 de la CDSP du 12 décembre 2006

l'autorité délégente⁽⁶⁵⁾. De plus, la Commission note qu'elle ne dispose pas, à ce stade, d'informations précises sur l'entité qui a pris en charge financièrement l'exécution des contrats conclus entre la CCI et Ryanair/AMS entre février et décembre 2006, et envisage que cette responsabilité ait pu être assumée par le SMAN.

113. Toutefois, c'est principalement la participation, ou non, du SMAN à la définition de la politique commerciale de l'aéroport qui doit permettre de déterminer si le SMAN a été ou non co-exploitant de l'aéroport sur la période considérée.
114. Ainsi, sur la base des informations disponibles, la Commission considère à ce stade que la CCI jusqu'au 31 décembre 2006 et VTAN à partir du 1er janvier 2007, ont successivement été les seuls exploitants de l'aéroport de Nîmes.
115. En effet, la politique commerciale de l'aéroport est gérée par la CCI, puis par VTAN sans intervention de l'autorité délégente au-delà du contrôle et de l'audit découlant du statut de DSP. En outre, la société VTAN semble supporter une part substantielle du risque d'exploitation, et notamment toute détérioration de l'économie de la délégation par rapport aux budgets prévisionnels à compter de 2007.
116. La Commission considère donc à ce stade que sur la période 2000-2012, l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport de Nîmes a été assurée successivement par deux entités:
- jusqu'au 1^{er} janvier 2007, par la CCI-aéroport;
 - à partir du 1^{er} janvier 2007, par VTAN.
117. Il apparaît toutefois à la lecture du bilan financier de la CCI pour l'exercice 2006 que celle-ci pourrait ne pas avoir perçu les redevances qui sont normalement versées à l'exploitant de l'aéroport par les tiers présents sur la plateforme. La Commission s'interroge donc sur la possibilité que le SMAN ait perçu directement ces sommes entre le 1^{er} février 2006 et le 31 décembre 2006. Dans cette hypothèse, la Commission pourrait considérer que le SMAN a assumé pendant cette période les prérogatives commerciales qui sont celles de l'exploitant de l'aéroport.
118. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés à commenter ce point. Elle invite également les autorités françaises à fournir tous les documents et renseignements permettant de préciser les attributions respectives du SMAN et de la CCI en 2006 d'une part, et du SMAN et de la société VTAN d'autre part à compter de 2007.

4.1.1.2. Exercice de l'autorité publique

119. S'agissant des subventions sur la période 2000-2012 destinées à couvrir les coûts relevant, selon les autorités françaises, de missions régaliennes⁽⁶⁶⁾, il convient de rappeler que toutes les activités d'un gestionnaire d'aéro-

port ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique. La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée⁽⁶⁷⁾.

120. Les activités relevant de prérogatives de puissance publique sont notamment celles liées à la sûreté⁽⁶⁸⁾, au contrôle du trafic aérien, à la police ou aux douanes⁽⁶⁹⁾. Leur financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques⁽⁷⁰⁾. Leur financement et celui des infrastructures qui y sont directement liées ne recèlent en principe pas d'éléments d'aide d'État⁽⁷¹⁾.
121. Par ailleurs, la question de savoir s'il existe un marché pour des services déterminés peut dépendre de la manière dont ces services sont organisés dans l'État membre concerné⁽⁷²⁾. Les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsqu'une activité donnée est réalisée dans un environnement commercial. La nature économique de services déterminés peut donc varier d'un État membre à un autre. En outre, la qualification d'un service donné peut varier dans le temps en fonction de choix politiques ou d'une évolution économique.
122. A ce stade, la Commission rappelle que les autorités françaises déclarent que l'Etat français a conservé à sa charge le financement de coûts relevant de missions régaliennes. Comme rappelé à la section 3.1.1, les missions de lutte contre l'incendie des aéronefs et le péril animalier ont été

⁽⁶⁵⁾ Article 7 de la convention de délégation du 1^{er} février 2006; article 25 de la CDSP du 12 décembre 2006

⁽⁶⁶⁾ Lettre du 27 février 2012, voir section 3.1.1.

⁽⁶⁷⁾ Voir Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Recueil 2011, p. II-0000, point 98 et Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

⁽⁶⁸⁾ Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 355 du 30.12.2002, p. 1), «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite» (article 2, sous 3). Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

⁽⁶⁹⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

⁽⁷⁰⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, Cali & Figli/Service ecologico porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽⁷¹⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, point 98.

⁽⁷²⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, Poucet et Pistre (Recueil 1993, p. I-637).

exercées par le ministère de la Défense jusqu'à la fermeture de la base aéronavale mi-2011, et refacturées en partie aux exploitants de l'aérodrome civil. La Commission ne dispose pas d'éléments précis sur le spectre et la méthode de calcul des coûts supportés par la base aéronavale refacturés aux exploitants civils de l'aéroport.

123. Ces missions ont ensuite été reprises en propre par VTAN (voir section 3.1.3).
124. De manière générale, la Commission n'est pas à ce stade en mesure de confirmer que l'ensemble des coûts encourus, selon la France, pour l'exercice de missions régaliennes relèvent des activités non économiques précitées. En particulier, la Commission a des doutes sur le caractère non économique des services de lutte contre l'incendie des aéronefs et le péril animalier, qui ne rentrent pas dans le cadre des missions liées à la sûreté (voir note de bas de page 68).
125. S'agissant spécifiquement des investissements réalisés par VTAN, et financés par une subvention publique, au titre de l'élargissement du périmètre de la CDSP à la zone militaire⁽⁷³⁾, les autorités françaises font valoir que les travaux et acquisitions envisagées ont été imposés par la DGAC dans le cadre de l'homologation de la plateforme ou rendus indispensables à la continuité de son exploitation.
126. Ces investissements concernent l'acquisition des matériels et équipements de pistes, équipements relatifs au service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aérodromes (SSLIA) et péril animalier, et des parties communes, l'acquisition de deux camions de pompiers, et la création d'un système de transmission automatique des paramètres (STAP), pour les besoins du contrôle aérien, en lien avec les usagers civils de l'aéroport.
127. La Commission relève toutefois que les coûts relatifs au SSLIA et à l'acquisition des camions de pompiers découlent directement de l'exigence de la compagnie Ryanair de disposer sur la plateforme de Nîmes d'équipements de sécurité de catégorie [...]. La Commission relève d'ailleurs que les exigences exprimées par la compagnie Ryanair quant à la catégorie de classification des équipements de la fonction SSLIA semblaient devoir conduire à un surcoût de plus de € [...] pour l'exploitant VTAN, par comparaison avec les dépenses engagées par l'Etat jusqu'en juillet 2011⁽⁷⁴⁾.
128. De même, l'investissement relatif à la création du système de transmission automatique des paramètres aurait pour objet de répondre aux demandes adressées par les usagers civils de l'aéroport à l'exploitant pour une extension des heures d'ouverture de l'aéroport⁽⁷⁵⁾. Les coûts envisagés semblent ainsi intimement liés à la politique commerciale de l'aéroport.
129. En outre, l'aéroport de Nîmes ayant été jusqu'en juillet 2011 un aérodrome principalement militaire, certains

investissements relatifs aux infrastructures communes, notamment de piste, auraient été réalisés, entre 2000 et 2011, sous maîtrise d'ouvrage du Ministère de la Défense, et cofinancés par l'Etat et les collectivités territoriales intéressées à la gestion de la zone civile de l'aéroport selon des conventions de financement. La Commission considère ce stade qu'en vertu de l'article 346 TFUE les investissements réalisés par le Ministère de la Défense à des fins spécifiquement militaires sortent du champ d'application de l'article 107 TFUE.

130. Néanmoins, la Commission ne dispose pas d'informations précises sur ces investissements et leur financement, et en particulier sur les modalités comptables d'incorporation de ces biens dans le cadre de la CDSP à la fermeture de la base aéronavale.
131. Les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés sont invitées à formuler des observations et à fournir toute information susceptible de permettre à la Commission de se prononcer à cet égard.
- 5.1.2 *Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat*
- 5.1.2.1 *Présence de ressources d'Etat*
132. Les collectivités locales et autorités publiques suivantes ont accordé des subventions aux exploitants successifs de l'aéroport: l'Etat, la Région Languedoc Roussillon, le CGC, la CANM, la CAAC, la CCI de Nîmes, et le SMAN.
133. Selon les autorités françaises, les contrats de service marketing conclus avec AMS n'ont donné lieu à aucun versement⁽⁷⁶⁾. La Commission invite donc la France à préciser les modalités de l'exécution des contrats passés avec AMS, et notamment si une autre entité que la CCI-aéroport a pris en charge ces versements à partir du 1^{er} février 2006.
134. Afin de déterminer si les ressources de la CCI constituent des ressources d'Etat, la Commission observe qu'un établissement public à caractère administratif constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit par l'administration française⁽⁷⁷⁾. De plus, le budget général de la CCI est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. Dès lors, la Commission considère que les ressources de la CCI sont des ressources d'Etat⁽⁷⁸⁾.
135. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'Etat aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE⁽⁷⁹⁾. La Commission considère donc que les ressources de toutes les collectivités territoriales impliquées sont des ressources d'Etat.

⁽⁷⁶⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012, réponse à la question 23.

⁽⁷⁷⁾ Voir point 11 et sa note de bas de page.

⁽⁷⁸⁾ Cf. Aide d'Etat N 563/2005 – France – Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, Aide d'Etat C 53/07 (ex NN 12/07) — Aide accordée par la Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn à la société Airport Marketing Services, JO C41 du 15 février 2008, p.11, point 30, Décision de la Commission du 8 février 2012, Aides d'Etat SA.26494 (2012/C) — Aéroport de La Rochelle, points 117-118.

⁽⁷⁹⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

⁽⁷³⁾ Avenant n° 4 du 30 juin 2011.

⁽⁷⁴⁾ Rapport sur les conséquences financières du départ de la base aéronavale du consultant Alain Falque, octobre 2009.

⁽⁷⁵⁾ Rapport susmentionné.

136. Comme mentionné à la section 2.2, le budget du SMAN est abondé par les contributions des collectivités territoriales qui le constituent. La Commission considère donc que les ressources du SMAN et de toutes les collectivités territoriales membres sont des ressources d'Etat.

137. Enfin, les subventions pour couvrir les missions dites régaliennes ont été financées par le FIATA, fonds géré par l'Etat, ou directement par le budget de l'Etat et constituent donc des ressources d'Etat.

5.1.2.2 Imputabilité des mesures à l'Etat

138. A ce stade, la Commission considère les décisions des collectivités locales (CGC, Région, CANM, et CAAC) et de l'Etat, approuvant l'octroi des subventions en cause, sont imputables à l'Etat français⁽⁸⁰⁾.

139. Concernant les mesures mises en place par le service général de la CCI, la Commission note que le comportement des Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics administratifs est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'Etat, et considère par conséquent que les mesures adoptées par la CCI sont imputables à l'Etat étant donné que la CCI fait partie de l'administration publique⁽⁸¹⁾.

140. La Commission ne dispose pas à ce stade des statuts du SMAN. Elle note toutefois que le SMAN est un établissement public, forme juridique qui permet, comme le soulignent les autorités françaises, à des collectivités locales et à d'autres organismes de se regrouper pour exploiter des services publics représentant un intérêt pour chacun d'entre eux. Ses décisions sont de plus prises par un comité syndical⁽⁸²⁾ composé de représentants de ses adhérents. Sur la base de ces indices, la Commission estime par conséquent que ses décisions concernant l'activité aéroportuaire sont imputables à l'Etat.

5.1.3 Avantage sélectif pour les exploitants de l'aéroport

141. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché⁽⁸³⁾.

142. Cependant, dans le cas présent la France a soutenu que l'aéroport de Nîmes devrait être considéré dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général. En effet, les autorités françaises considèrent que l'activité de l'aéroport n'a qu'un impact très limité sur le marché

intérieur. Elles estiment dès lors que les financements qui lui ont été apportés ne devraient pas être considérés comme des aides d'Etat.

5.1.3.1. Sur la possibilité de déclarer l'ensemble de l'aéroport comme un service d'intérêt économique général

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

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

144. Les cas exceptionnels envisagés sont donc, par exemple, celui d'une région isolée, ce qui n'est pas le cas de l'aéroport de Nîmes. La Commission constate en effet la présence de plusieurs aéroports⁽⁸⁴⁾ et autres infrastructures de transport reliant Nîmes et ses environs au reste du territoire français et européen, y compris les régions desservies commercialement par les compagnies opérant sur l'aéroport de Nîmes.

145. D'autre part, les autorités françaises n'ont pas expliqué les raisons qui feraient de l'aéroport de Nîmes un cas exceptionnel justifiant de considérer dans son ensemble sa gestion comme un service d'intérêt économique général. En particulier, l'accessibilité de la Région Languedoc-Roussillon ou du département du Gard ne semblent pas conditionnées par les liaisons aériennes de l'aéroport de Nîmes.

146. Pour cette raison, la Commission considère à ce stade que la gestion de l'aéroport dans son ensemble ne peut pas être considérée comme un service d'intérêt économique général. Des obligations de service public spécifiques peuvent néanmoins avoir été imposées aux exploitants de l'aéroport. Dans ce cas de figure, les compensations versées pour couvrir les coûts induits par ces obligations échapperaient à la qualification d'aide d'Etat dans la mesure où les conditions de l'arrêt *Altmark* sont remplies.

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

147. Dans l'arrêt *Altmark*⁽⁸⁵⁾, la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107 du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:

— l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1);

⁽⁸⁰⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France / Commission, 482/99, Rec. p. I-4397, paragraphes 52 à 56).

⁽⁸¹⁾ Cf. Aide d'Etat N 563/2005 – France Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18. Voir aussi Aide d'Etat C 53/07 (ex NN 12/07) - Aide accordée par la Chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn à la société Airport Marketing Services, JO C41 du 15 février 2008, p.11, point 30, et Décision de la Commission du 8 février 2012, Aides d'Etat SA.26494 (2012/C) — Aéroport de La Rochelle, point 121.

⁽⁸²⁾ Voir point 14.

⁽⁸³⁾ Affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽⁸⁴⁾ Voir point 4.

⁽⁸⁵⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

- les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes (critère 2);
 - la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3);
 - lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).
148. Les conditions de l'arrêt *Altmark* étant cumulatives, il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur du gestionnaire de l'aéroport.
149. Dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général⁽⁸⁶⁾, la Commission a fourni des orientations sur les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général; cette communication aborde les différentes exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général aux fins de l'article 106 du TFUE, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire.
150. D'autre part, le point 34 des Lignes directrices de 2005 indique que les activités non-aéronautiques telles que la location des parkings et restaurants ne devrait pas être incluses dans le périmètre d'un service d'intérêt économique général pour un exploitant d'aéroport.
151. Comme indiqué dans la section 5.1.1.1, la Commission considère à ce stade qu'il convient d'examiner l'existence d'une aide aux exploitants de l'aéroport en distinguant les entités ayant effectivement exercé cette activité économique au cours de la période 2000-2012.

⁽⁸⁶⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, adoptée par la Commission le 20.12.2011 (COM(2011) 9404 final, JO C 8 du 11.1.2012, p. 4-14.

Période 2000 - 1^{er} février 2006

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

152. Dans le cas d'espèce, la France n'a pas avancé que l'AOT de 1986 remplissait la première condition de l'arrêt *Altmark* telle qu'interprétée par la Commission⁽⁸⁷⁾. De fait, la Commission constate que l'AOT ne prévoyait notamment pas de compensation particulière pour les obligations de service public imposées à la CCI de Nîmes, telles que les servitudes aéronautiques ou l'obligation de continuité du service public (permanence d'exploitation⁽⁸⁸⁾) et d'égalité de traitement des usagers.
153. La Commission considère donc à ce stade que le premier critère de l'arrêt *Altmark* n'était pas rempli durant cette période et, par conséquent, que les mesures octroyées à la CCI-aéroport ne peuvent être considérées comme la compensation d'un service d'intérêt économique général durant la période 2000-1^{er} février 2006.
154. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à commenter ce point et, le cas échéant, à fournir tout élément pertinent à l'évaluation des autres critères de l'arrêt *Altmark*. Notamment, les autorités françaises sont invitées à expliquer dans quelle mesure les subventions d'un montant de 1 350 000 €, reçues en 2005 par le service aéroport de la part des collectivités territoriales, seraient susceptibles d'être appréciées du point de vue des critères de l'arrêt *Altmark*.

Période 1^{er} février 2006 - 31 décembre 2006

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

155. La Commission observe que la Convention de concession impose à la CCI des obligations de service public liées notamment aux obligations d'entretien et de continuité du service public⁽⁸⁹⁾, qui sont clairement définies.
156. Toutefois, la convention du 31 janvier 2006 ne prévoit aucune compensation au bénéfice de l'exploitant. La Commission n'est donc pas en position d'évaluer si les conditions de l'arrêt *Altmark* sont remplies.
157. A ce stade, la Commission considère donc que les subventions versées à la CCI-aéroport ne peuvent être considérées comme la compensation d'un service d'intérêt économique général au sens de l'arrêt *Altmark* durant la période 1^{er} février 2006-31 décembre 2006.
158. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à préciser, le cas échéant, les obligations de service public dont était chargée la CCI-aéroport, à commenter ce point, ainsi qu'à fournir toute information utile pour permettre à la Commission d'évaluer si les mesures octroyées à la CCI sur la période considérée sont susceptibles de remplir les exigences posées par les critères de l'arrêt *Altmark*.

⁽⁸⁷⁾ Points 45 à 53 de la Communication susvisée.

⁽⁸⁸⁾ Article 6 de l'AOT de 1986.

⁽⁸⁹⁾ Convention de délégation du 1^{er} février 2006, article 16.

Période 1^{er} janvier 2007 - 30 juin 2011**Obligations de service public clairement définies (critère 1)**

159. Dans le cas d'espèce, comme indiqué à la section 1.2, depuis le 1^{er} janvier 2007, la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été confiées, dans le cadre d'une délégation de service public, à la société privée VTAN⁽⁹⁰⁾. Les compensations versées à VTAN par le SMAN, autorité délégante, présentées à la section 3.1.3.3, ont été octroyées en vertu de la CDSP et de ses annexes, qui précisent les obligations des deux parties dans le cadre de la mission d'exploitation et définissent les modalités de calcul de la rémunération de VTAN. La Commission comprend à ce stade que plusieurs obligations demeurent, dans ce cadre contractuel, à la charge du SMAN, sans toutefois lui conférer la qualité de co-exploitant de l'aéroport⁽⁹¹⁾.
160. Comme indiqué au point 56, la société VTAN reçoit une contribution forfaitaire en contrepartie des missions de service public qui lui ont été confiées dans le cadre de la convention de délégation. Or, la CDSP du 31 décembre 2006 a pour objet non seulement l'exploitation, l'entretien et la maintenance de l'aéroport⁽⁹²⁾, mais également le développement du trafic et de services pour l'accueil des avions civils en lien avec le trafic passager et le trafic fret, pour les entraînements d'avions civils et pour les activités des entreprises installées sur le site⁽⁹³⁾.
161. La Commission estime à ce stade que si les missions de gestion de l'aéroport consistant à assurer des obligations de service public précises, par exemple liées au maintien en condition opérationnelle et à l'accessibilité de l'infrastructure, pourraient être considérées comme un SIEG, le développement de la plateforme aéroportuaire, notamment pour des vols commerciaux – indépendamment de l'existence de lignes faisant l'objet de SIEG – ne peut être qualifié de service d'intérêt général. Or la Commission comprend à ce stade que les compensations octroyées à VTAN dépendent dans une large mesure de l'ouverture ou du maintien de lignes commerciales, le calcul du montant de la contribution publique reposant sur des scénarii de recettes étroitement liés au dynamisme de l'activité aérienne sur l'aéroport⁽⁹⁴⁾.
162. Enfin, la Commission observe que les activités commerciales extra-aéronautiques sont incluses dans le périmètre de la CDSP⁽⁹⁵⁾.
163. Sur la base des actes et des informations à sa disposition, des éléments ci-dessus et du fait que les autorités françaises n'ont pas démontré que l'aéroport de Nîmes relèverait d'un cas exceptionnel permettant de qualifier la gestion de l'aéroport dans sa globalité de service d'intérêt

économique général, la Commission invite donc les autorités françaises à préciser les obligations de service public imposées à VTAN, et les compensations associées, ainsi qu'à commenter ce point.

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

164. Comme rappelé ci-dessus, la société VTAN perçoit une contribution publique forfaitaire au titre des missions dont elle est investie.
165. Toutefois, le SMAN, autorité délégante, assure le financement des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire, sous réserve des investissements énumérés à l'article 25-2 de la CDSP et du renouvellement du groupe froid (avenant n° 2), qui sont pris en charge par le délégataire. Dans la mesure où les investissements pris en charge par le SMAN ont un intérêt commercial évident pour l'exploitation, et qu'ils ne font l'objet pas d'une évaluation chiffrée dans le cadre de la CDSP, la Commission a des doutes sur le fait que les paramètres permettant de fixer le montant des dépenses d'investissement pris en charge par l'autorité publique ont été préalablement établis de façon objective et transparente.
166. De plus, l'avenant n° 3⁽⁹⁶⁾ à la CDSP prévoit l'octroi par le SMAN à la société VTAN d'une subvention de € [100 000 – 300 000] pour l'année 2009 et, surtout, introduit une nouvelle rédaction de la clause 27-4 de la CDSP, qui stipule à compter de cette date que "la contribution forfaitaire peut être majorée du montant de subventions perçus par l'Autorité délégante de la part d'autres collectivités". La France a d'ailleurs allégué que c'est au titre de la mission de développement des flux touristiques et la promotion de l'économie locale, déjà visée dans la CDSP, que ces contributions additionnelles ont été versées.
167. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission nourrit, à ce stade, de forts doutes sur le respect par les stipulations de la CDSP des exigences liées au deuxième critère de l'arrêt Altmark.
168. La Commission estime également ne pas disposer à ce stade de suffisamment d'éléments pour déterminer le périmètre des missions d'intérêt général (voir section précédente). Dès lors, il lui est impossible de se prononcer sur la satisfaction du deuxième critère de l'arrêt Altmark.

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

169. Comme indiqué ci-dessus, la Commission doute que tous les services dont les coûts seraient compensés constituent des services d'intérêt général, notamment concernant les services associés au plan de développement de l'activité aéroportuaire. Il est donc à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a ou non surcompensation.

⁽⁹⁰⁾ CDSP du 12 décembre 2006.

⁽⁹¹⁾ Voir section 5.1.1.1

⁽⁹²⁾ Y compris, à compter du 2 juillet 2011, de la zone militaire de l'aéroport, cf avenant n° 4 du 30 juin 2011.

⁽⁹³⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 1^{er}.

⁽⁹⁴⁾ CDSP du 12 décembre 2006, article 25 et annexe 5, voir point 56.

⁽⁹⁵⁾ Voir point 150.

⁽⁹⁶⁾ Du 23 mars 2011

170. A ce stade, la Commission relève que l'équilibre financier initial de la CDSP reposait sur des comptes prévisionnels qui prévoyaient pour le bénéficiaire une marge nette sur chiffre d'affaire moyenne sur la durée de la CDSP de [0-5] % dans le scénario de référence, et de [0-5] % dans le scénario de repli. En outre, la société VTAN a versé des frais de siège, calculés comme un pourcentage du chiffre d'affaire, à Veolia Transport (voir section 3.1.3.3). Ce revenu supplémentaire est susceptible d'accroître la marge bénéficiaire de Veolia Transport.

171. Selon la troisième condition établie par l'arrêt Altmark, la compensation ne doit pas excéder ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'accomplissement des obligations de service public, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Par «bénéfice raisonnable», il y a lieu d'entendre le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne considérant l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant toute la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque⁽⁹⁷⁾. Les autorités françaises sont invitées à préciser quel est le niveau du bénéfice raisonnable attendu par Veolia Transport dans le cadre de la CDSP, et dans quelle mesure ce bénéfice est susceptible de remplir le 3^e critère de l'arrêt Altmark.

172. De plus, la Commission note que plusieurs avenants ont augmenté le montant de la contribution publique versée au délégataire, par rapport à ce qui était initialement défini dans la CDSP.

— L'avenant n° 1⁽⁹⁸⁾ augmente le montant de la contribution forfaitaire de [20 000 – 50 000] € par an avec effet rétroactif depuis le début de la convention.

— l'avenant n° 2⁽⁹⁹⁾ met à la charge de VTAN le renouvellement du groupe froid de l'aéroport, et prévoit d'indemniser l'exploitant à hauteur de la valeur non amortie de l'équipement en fin de contrat,

— l'avenant n° 3⁽¹⁰⁰⁾ prévoit le reversement à l'exploitant VTAN de la subvention [100 000 – 300 000] € reçue par le SMAN du Conseil régional de Languedoc-Roussillon, et modifie les stipulations de la CDSP pour introduire la possibilité de versements additionnels à l'avenir.

173. La Commission ne dispose d'aucune information, à ce stade, pour analyser le respect des critères de l'arrêt Altmark au regard de chacun de ces avenants. Compte tenu de ces modifications, la Commission n'est pas en mesure d'affirmer que le troisième critère de l'arrêt Altmark est rempli en l'espèce.

174. En outre, la Commission comprend à ce stade qu'il n'est pas prévu que VTAN paie une compensation supplémentaire pour l'utilisation commerciale des éventuelles infrastructures supplémentaires qui seraient financées par l'au-

torité délégante, conformément à la clause 25 de la CDSP. La Commission a donc des doutes sur le fait que la compensation octroyée par le SMAN constitue une juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public.

175. La Commission nourrit donc des doutes sérieux quant à la satisfaction du troisième critère de l'arrêt Altmark, et invite les autorités françaises à présenter tout élément utile à l'évaluation de ce critère.

Sélection du prestataire de service (critère 4)

176. La société Veolia Transport ayant été sélectionnée à l'issue d'une procédure de passation négociée, précédée d'un avis d'appel public à la concurrence publié au JOUE. Au sens du droit communautaire, les autorités françaises ont donc eu recours à une procédure négociée avec publication⁽¹⁰¹⁾.

177. La Commission rappelle qu'elle estime généralement qu'une procédure négociée avec publication ne serait considérée satisfaisante à la 4^{ème} condition de l'arrêt Altmark que dans des cas exceptionnels⁽¹⁰²⁾.

178. Dans le cas d'espèce, la délibération portant attribution du marché⁽¹⁰³⁾ fait valoir que deux offres concurrentes se sont affrontées à l'issue de la procédure de passation et que le SMAN a engagé des négociations avec les deux candidats. A l'issue de la procédure, l'autorité délégante indique que l'offre de la société Veolia Transport était la plus avantageuse conformément aux critères fixés par le règlement de la consultation. En l'absence du rapport, annexé à la délibération d'attribution, explicitant les raisons du choix de Veolia Transport, la Commission ne peut à ce stade déterminer si la procédure a permis de sélectionner le candidat capable de fournir ses services "au moindre coût pour la collectivité"⁽¹⁰⁴⁾.

179. Néanmoins, la Commission relève que le développement économique de la plateforme à travers notamment la promotion de la croissance du trafic aérien a été un point essentiel de l'offre de Veolia Transport⁽¹⁰⁵⁾. Le compte prévisionnel sur la base duquel est calculée la compensation publique inclut d'ailleurs les coûts associés aux versements effectués à destination des compagnies aériennes au titre d'un plan marketing, qui doit soutenir l'objectif de développement du trafic aérien. La Commission a donc également des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.

180. En conclusion, la Commission nourrit des doutes sérieux quant à la satisfaction des conditions de l'arrêt Altmark par les mesures octroyées dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport, pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2007 et le 30 juin 2011. Elle invite les autorités françaises à commenter ce point, et à préciser dans quelle mesure les critères de l'arrêt Altmark pourraient être remplis pour la période considérée.

⁽⁹⁷⁾ Communication susvisée, points 60 et 61.

⁽⁹⁸⁾ Du 27 janvier 2010

⁽⁹⁹⁾ Du 20 juillet 2010

⁽¹⁰⁰⁾ Du 23 mars 2011

⁽¹⁰¹⁾ Article 30 de la directive 2004/18/CE.

⁽¹⁰²⁾ Communication susvisée, points 65.

⁽¹⁰³⁾ Délibération du 30 novembre 2006

⁽¹⁰⁴⁾ Communication susvisée, point 65.

⁽¹⁰⁵⁾ Courrier du SMAN à Veolia du 6 septembre 2006

Période du 30 juin 2011- 31 décembre 2012

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

181. Ainsi que détaillé au point 28, la fermeture de la zone militaire de l'aéroport de Nîmes, et le transfert des missions et responsabilités exercées par le Ministère de la Défense au SMAN, et eu pour effet de modifier substantiellement le périmètre des obligations de la société VTAN, exploitante de l'aéroport, et les modalités de son indemnisation ⁽¹⁰⁶⁾.
182. Les obligations du délégataire sont étendues à l'ensemble des infrastructures de l'aéroport, et non plus seulement à sa zone civile. De plus, la société VTAN devient responsable du sauvetage et de la lutte contre l'incendie d'aéronefs ainsi que de la prévention du péril animalier, missions auparavant exercées par l'Etat. Le délégataire est également chargé d'assurer plusieurs investissements, détaillés en annexe de la CDSP révisée, qui étaient nécessaires, selon les autorités françaises, pour la continuité d'exploitation de la plateforme. La Commission n'a toutefois pas connaissance des modalités d'incorporations de ces actifs à la CDSP, et invite les autorités françaises à préciser ce point.
183. Par ailleurs, l'avenant n° 4 n'a pas modifié l'objet même de la CDSP en cela qu'il inclut une mission de développement du trafic aérien sur l'aéroport de Nîmes, que la Commission ne considère pas à ce stade comme une mission d'intérêt général ⁽¹⁰⁷⁾.
184. En conclusion, la Commission nourrit des doutes sérieux quant à la satisfaction des conditions de l'arrêt Altmark par les mesures octroyées dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport pour la période comprise pour la période du 30 juin 2011 au 31 décembre 2012. Elle invite les autorités françaises à commenter ce point, et à préciser dans quelle mesure les critères de l'arrêt Altmark pourraient être remplis pour la période considérée.

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

185. Comme indiqué précédemment, afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.
186. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures ⁽¹⁰⁸⁾. À

cet égard, il convient toutefois de rappeler que "les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État" ⁽¹⁰⁹⁾.

187. De manière générale, comme souligné au point 17, les autorités françaises ont invoqué que les collectivités locales et la CCI avaient pris les décisions concernant les mesures en cause en considérant avant tout l'aéroport comme un outil nécessaire à l'aménagement du territoire et au développement économique de leur région. La Commission rappelle à cet égard que les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé ⁽¹¹⁰⁾.
188. Les autorités françaises font valoir que l'éventualité de la fermeture de l'aéroport a fait l'objet d'une étude d'impact ⁽¹¹¹⁾. Toutefois, cette étude envisage les conséquences de la fermeture de l'aéroport en termes d'emplois indirects et induits et de niveau de la consommation locale. Ces considérations ayant trait au développement régional, elles ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé.

Financement de l'infrastructure

Période 2000 – 1^{er} février 2006

189. Les autorités françaises font valoir que les investissements réalisés ont été financés directement par la CCI et n'ont pas avancé que certains transferts publics puissent être liés à la réalisation d'investissements spécifiques. Les autorités françaises sont invitées à commenter ce point, et à présenter, le cas échéant, tout élément permettant de considérer que les éventuelles subventions d'investissement reçues présentaient une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en était attendu.

Période 1^{er} février 2006 – 31 décembre 2006

190. Pour la période entre le 1^{er} février 2006 et le 31 décembre 2006, le SMAN assure la maîtrise d'ouvrage des investissements nécessaires à l'exploitation. La Commission n'a cependant pas connaissance, à ce stade, du montant des investissements éventuellement concernés et des conditions de leur financement. Elle invite les autorités françaises à commenter ce point, et à présenter, le cas échéant, tout élément permettant de considérer que les éventuelles subventions d'investissement reçues présentaient une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en était attendu.

Période 1^{er} janvier 2007 – 30 juin 2011

191. Dans le cadre de la CDSP conclue avec la société VTAN, la prise en charge des investissements dans l'infrastructure

⁽¹⁰⁶⁾ Avenant n° 4 du 30 juin 2011

⁽¹⁰⁷⁾ Voir points 45 à 53 de la Communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général susmentionnée.

⁽¹⁰⁸⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, non encore publié, point 107. Contrairement au cas en cause dans ces affaires, l'exploitant de l'aéroport de Nîmes n'est pas propriétaire des infrastructures. La CCI a néanmoins été chargée de "la construction, l'entretien et l'exploitation" de l'aéroport (voir point 11), et donc des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire.

⁽¹⁰⁹⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, affaire C-482/99, France/Commission «Stardust Marine», point 69.

⁽¹¹⁰⁾ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke and Lech Stahlwerke v Commission [1999], ECR II-17, paragraphe 120.

⁽¹¹¹⁾ Etude commanditée auprès du Cabinet Sémaphore, remise le 16 octobre 2009

revient en principe au SMAN, sous réserve des investissements mis à la charge de l'exploitant et précisés dans la convention. La Commission considère que le financement et la mise à disposition à titre gratuit d'infrastructures faisant l'objet d'une exploitation commerciale ont pu conférer un avantage sélectif à VTAN durant cette période.

192. Les autorités françaises font valoir que la décision d'investir dans l'aéroport de Nîmes a été prise par les collectivités territoriales constitutives du SMAN après avoir pris connaissance des résultats de plusieurs études. Toutefois, ces études s'appuient sur des considérations relatives au développement régional, qui ne peuvent pas être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé (voir point 187).
193. La Commission constate qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments lui permettant de considérer que les investissements pris en charge par le SMAN présentent une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en est attendu, sous quelque forme que ce soit, par l'autorité publique les ayant pris en charge (voir section 3.1.3). Les autorités françaises sont donc priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de ces investissements.

Période 30 juin 2011 – 31 décembre 2012

194. Le transfert de la zone militaire, le 2 juillet 2011, a imposé, selon les autorités françaises, la réalisation de travaux et d'acquisition rendus indispensables pour la continuité d'exploitation de la plateforme. Les investissements y afférents ont été pris en charge par VTAN⁽¹¹²⁾, qui a reçu en contrepartie une subvention d'équipement d'un montant prévisionnel de € [900 000 – 1 400 000] pour 2011 et 2012, calculée sur la base des montants hors taxe des équipements concernés. Il est prévu qu'un réajustement soit réalisé en fin de délégation afin de mettre en adéquation les versements avec les dépenses effectivement réalisées par VTAN.
195. Les investissements concernés sont relatifs à:
- l'acquisition des matériels et équipements de pistes, SSLIA et péril animalier, et des parties communes,
 - l'acquisition de deux camions de pompiers,
 - la création d'un système de transmission automatique des paramètres, pour les besoins du contrôle aérien en lien avec les usagers civils de l'aéroport.
196. La Commission constate qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments lui permettant de considérer que les subventions du SMAN présentent une rentabilité financière pour l'entité publique les ayant pris en charge (voir section 3.1.3) sur cette période. Les autorités françaises sont donc priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de ces mesures.

Financement d'exploitation

Période 2000 – 31 décembre 2006

197. Jusqu'en 2006, selon les autorités françaises, la CCI a pu recevoir de la part des collectivités territoriales des subventions d'exploitation visant à couvrir les coûts que les recettes générées par le trafic ne suffisaient pas à couvrir. Les autorités françaises font état à ce titre d'une subvention de € 1 350 000 en 2005. Comme souligné à la section 3.1.2, les bilans financiers fournis font apparaître des subventions récurrentes pour la période 1998 – 2006.
198. Les versements des collectivités locales à la CCI sont conçus comme des subventions dont la finalité est le développement régional. La Commission considère donc à ce stade qu'elles ne satisfont pas le critère de l'investisseur avisé en économie de marché.
199. Outre une subvention de € 200 000 octroyée en 2006, le fonctionnement de la CCI-aéroport semble par ailleurs avoir été subventionné par des avances du service général de la CCI. Ces avances constituent une ressource financière apportée à coût nul au gestionnaire de l'aéroport.
200. La Commission invite donc les autorités françaises à lui expliquer les conditions de l'avance remboursable consentie par le service général de la CCI au profit des comptes de l'aéroport. En particulier, l'Etat aurait pris en charge le solde des avances non remboursées par le service aéroport, qui était de € 9 738 156,72 au à la clôture de l'exercice 2006. La France est priée de commenter ce point et d'expliciter les conditions de l'apurement ces avances faites au service aéroport et non remboursées.
201. De plus, la Commission relève que les éventuelles prestations fournies par le service général de la CCI au service aéroport n'ont fait l'objet d'aucune contribution à la charge du service aéroport. La Commission rappelle à ce stade qu'une sous facturation éventuelle des services rendus au bénéfice de la CCI-aéroport conférerait également un avantage à la CCI aéroport.

202. En conclusion, la Commission considère à ce stade que le comportement des entités publiques dans l'octroi des mesures en cause n'a pas été conforme à celui d'un investisseur en économie de marché. Elle invite les autorités françaises à commenter ce point, et à produire, le cas échéant, tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait leur rentabilité financière.

Période 1^{er} janvier 2007 – 31 décembre 2012

203. De même, la Commission considère à ce stade que le comportement des entités publiques dans l'octroi des mesures liées à la CDSP et à ses avenants n'a pas été conforme à celui d'un investisseur en économie de marché, les compensations accordées à VTAN étant conçues comme des subventions, sans qu'un retour financier en soit attendu.
204. La Commission invite les autorités françaises à commenter ce point et à produire, le cas échéant, tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de l'octroi des mesures en cause.

⁽¹¹²⁾ Avenant n° 4 du 30 juin 2011

Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

205. De manière générale, la Commission considère que toute compensation ou couverture de coûts liés à des activités économiques au titre du financement des missions régaliennes devra être analysée comme un financement d'exploitation conférant un avantage sélectif aux exploitants de l'aéroport bénéficiaires.
206. En effet, dans la mesure où des subventions au titre des missions régaliennes couvriraient des activités économiques (voir section 5.1.1.2), elles allégeraient les exploitants successifs de coûts qu'ils auraient dû supporter dans des conditions normales de marché, et leur confèreraient donc un avantage sélectif.
207. S'agissant des investissements liés à des activités dites régaliennes, la Commission renvoie aux développements relatifs à la nature économique des activités en cause (voir points 122 et suivants ci-dessus). Comme elle l'a précédemment indiqué, la Commission a des doutes quant à la nature non-économique de certaines des activités dont les coûts sont supportés par l'Etat et qui relèvent, selon les autorités françaises, de l'exercice de prérogatives de puissance publiques.
208. La Commission invite donc les autorités françaises à justifier en quoi chacune des activités identifiées contribue de manière indissociable à l'exécution de missions régaliennes, sur l'ensemble de la période considérée. La France est également priée de préciser si les activités financées par le produit de la taxe d'aéroport ont fait l'objet d'un compte d'exploitation séparé, et le cas échéant, de justifier le périmètre des activités incluses dans ce compte.
209. D'autre part, comme mentionné dans la section précédente, la Commission considère à ce stade que les entités publiques n'ont pas témoigné, par l'octroi des mesures en cause, d'un comportement conforme à celui d'un investisseur avisé en économie de marché.
210. La Commission observe toutefois que les comptes d'exploitation prévisionnels du délégataire, annexés à la CDSP⁽¹¹³⁾ prennent en compte des versements à Ryanair et AMS, sur la base de montants forfaitaires annuels, affectés respectivement à l'"incentive scheme Ryanair" et au "contrat pub Ryanair". La Commission ne saurait exclure à ce stade que tout ou partie de ces transferts financiers soient in fine destinés à Ryanair/AMS, et ne confèrent donc pas d'avantage à VTAN.
211. La Commission observe en effet à cet égard que, comme indiqué au tableau n° 5, les comptes d'exploitation prévisionnels sur la base desquels a été calculée la contribution publique accordée à l'exploitant VTAN à compter du 1er janvier 2007 prennent en compte des versements à Ryanair et AMS, sur la base de montants forfaitaires à hauteur d'environ 1.6 million d'euros 2005 par an en moyenne sur toute la durée de la CDSP, dans le scénario de référence. La Commission comprend donc que les versements financiers à Ryanair/AMS ont été considérés par VTAN et le SMAN comme faisant partie intégrante du cadre commercial entre l'aéroport et Ryanair.

212. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission ne peut exclure à ce stade que le financement des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire ainsi que les subventions de fonctionnement présumées aient conféré aux exploitants successifs de l'aéroport de Nîmes un avantage sélectif sur l'ensemble de la période, soit de 2000 jusqu'à présent.

5.1.4 Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence

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

5.1.5 Conclusion sur l'existence d'une aide

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

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

217. Comme indiqué précédemment, les autorités françaises soutiennent que les financements examinés ne devraient pas être considérés comme des aides d'Etat dans leur ensemble, ou qu'ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de notification.
218. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (Section 5.1.3.2 de la présente décision), sur la base des informations à sa disposition, la Commission considère à ce stade que le critère 1 de l'arrêt Altmark n'est pas rempli en ce qui concerne les actes octroyant les subventions visées aux exploitants successifs de l'aéroport. Elle considère par conséquent à ce stade que l'aéroport de Nîmes ne peut pas constituer un service d'intérêt économique général dans son ensemble pendant la période 2000-2012 et, dès lors, que les financements apportés à l'aéroport ne peuvent relever d'office de compensations de service public. En ce qui concerne la période débutant au 1er janvier 2007, la Commission a des doutes quant à la qualification de service d'intérêt économique général de la mission consistant en la promotion du développement de l'activité et du trafic aéroportuaires. Dès lors, la Commission estime à ce stade que les financements envisagés ne pourraient pas relever d'office de compensations de service public.

⁽¹¹³⁾ Annexe 5 de la CDSP.

219. Dans le cas présent la France a soutenu que l'aéroport de Nîmes devrait être considéré dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général. Elles estiment dès lors que les financements qui lui ont été apportés devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de notification en vertu des Lignes directrices de 2005 et de la décision du 20 décembre 2011 de la Commission relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général⁽¹¹⁴⁾ (ci-après la "décision SIEG").
220. Concernant l'ensemble des mesures en faveur des exploitants de l'aéroport, la Commission doute à ce stade que leur compatibilité avec le marché intérieur puisse être évaluée sur la base de la Décision SIEG, puisque la Commission n'est pas en mesure à ce stade de circonscrire les obligations de service public imposées aux exploitants successifs de l'aéroport, et de déterminer si les mesures en cause constituent des compensations de service public. Pour la même raison, la Commission estime à ce stade que ces mesures ne sauraient être évaluées sur la base de l'encadrement⁽¹¹⁵⁾ de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public de 2011.
- 5.2.1 *Compatibilité de l'aide à l'investissement avec le marché intérieur*
221. Les mesures en cause concernent les financements liés aux investissements dans l'infrastructure aéroportuaire relevés dans la section 3.1.
222. Les lignes directrices de 2005 stipulent que "la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide⁽¹¹⁶⁾".
223. Dans l'éventualité où certaines décisions d'investissement auraient été prises après 2000 (voir point 106), mais avant la publication des Lignes directrices de 2005 et dans la mesure où les lignes directrices de 1994⁽¹¹⁷⁾ sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission devrait donc en principe évaluer la compatibilité des éventuels éléments d'aide qu'elle contient directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.
224. A cet égard, il convient de rappeler que la Commission a consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport en adoptant les lignes directrices de 2005. Les critères dégagés par les lignes directrices de 2005 sont donc, en substance, applicables à l'examen de la compatibilité des mesures d'aide au financement des infrastructures octroyées avant et après la publication des Lignes directrices de 2005.
225. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, si:
- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);
 - l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;
 - l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;
 - l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;
 - le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
226. Afin d'établir la nécessité et la proportionnalité de l'aide, la Commission doit également vérifier que le montant de cette aide se limite au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé⁽¹¹⁸⁾.
227. La Commission ne disposant à ce stade d'aucun élément précis sur les investissements financés par les autorités publiques au bénéfice des exploitants successifs de l'aéroport, elle invite les autorités françaises à fournir ces éléments d'une part, et d'autre part à préciser dans quelle mesure les investissements concernés sont susceptibles d'être compatibles avec le marché intérieur, sur la base des critères exposés au point 225.
228. En particulier, en référence à ces critères, la France est priée de préciser la nécessité et la proportionnalité de ces équipements, et de justifier également la nécessité et la proportionnalité de l'aide accordée pour leur financement, au regard des objectifs de développement économique régional qu'elle a fait valoir, ou de tout autre objectif d'intérêt général clairement défini.
- 5.2.2 *Compatibilité de l'aide au fonctionnement avec le marché intérieur*
229. En ce qui concerne l'examen des mesures identifiées ci-dessus (Section 5.1.3.2 de la présente décision) et susceptibles d'alléger les coûts de fonctionnement des exploitants de l'aéroport, la Commission considère à ce stade que ces mesures constituent des aides au fonctionnement pour lesquelles les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.

⁽¹¹⁴⁾ JO L 7 du 11 janvier 2012, p. 3–10.

⁽¹¹⁵⁾ JO C 8 du 11 janvier 2012, p. 15–22.

⁽¹¹⁶⁾ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

⁽¹¹⁷⁾ Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'Etat dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5)

⁽¹¹⁸⁾ Voir décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'Etat NN 26/2009 - Grèce - Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70, arrêté du 18 janvier 2012 T-422/07, Djebel/Commission, non encore publié au Rec. points 122 et 123 et jurisprudence citée, Voir aussi décision du 21 mars 2012 de la Commission dans l'affaire SA.33963 - France - Aéroport d'An-goulême.

230. En ce qui concerne l'examen des mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, à supposer la qualification d'aide avérée, tout financement d'activité économique par ce biais constituerait également une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.
231. Compte tenu de ce qui précède la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures liées au fonctionnement de l'aéroport avec le marché intérieur.
232. A cet égard, il revient aux autorités françaises d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

5. APPRÉCIATION DES AIDES POTENTIELLES ACCORDÉES À RYANAIR

5.1. Existence d'une aide pour les mesures antérieures à 2007

233. L'appréciation qui suit concerne le cadre contractuel des relations entre la CCI et Ryanair et sa filiale AMS à partir de 2000 ⁽¹¹⁹⁾. A la lumière des informations disponibles à ce stade, les mesures concernées ont été octroyées par les contrats suivants, et par chacune des modifications substantielles y afférentes:

- la Convention conclue avec Ryanair le 11 avril 2000, et les modifications qui y ont été apportées par les échanges de courriers de novembre 2001-février 2002 et de mars 2004,
- le contrat de services aéroportuaires conclu avec Ryanair le 10 octobre 2005,
- le contrat de services marketing conclu avec AMS le 10 octobre 2005 et les avenants n° 1 (du 30.01.2006), et n° 2 (du 17.10.2006),

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

6.1.1 Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat

5.1.1.1. Présence de ressources d'Etat

235. Les contrats avec Ryanair et AMS ont été conclus directement par la CCI. Toutefois, comme exposé précédemment dans la section 3.2.2.4, le service général de la CCI aurait directement versé à Ryanair € 477 059,39 en 2002 ⁽¹²⁰⁾. La Région Languedoc-Roussillon s'est ajoutée aux contributeurs à compter de 2006. De plus, la Commission note qu'elle ne dispose pas, à ce stade, d'informations précises sur la ou les entités qui ont pris en charge financièrement l'exécution des contrats conclus entre la CCI et Ryanair/AMS entre février et décembre 2006. A la lumière des informations à sa disposition, la

Commission considère que cette responsabilité a pu être assumée par le SMAN (voir point 112 et suivants). Enfin, bien que la Commission ne dispose d'aucun élément précis à ce stade, il ressort de la réponse des autorités françaises que les collectivités territoriales intéressées auraient pu participer au financement des dépenses de publicité et de marketing ⁽¹²¹⁾.

236. Compte tenu du raisonnement exposé à la section 5.1.2.1, la Commission considère donc que les ressources ayant servi à financer les mesures en cause constituent des ressources d'Etat.

5.1.1.2. Imputabilité des mesures à l'Etat

237. Les mesures octroyées en application des contrats conclus avec Ryanair et sa filiale AMS ont été financées par le service aéroport et le service général de la CCI, et peuvent avoir été financées par le SMAN en 2006.

238. Compte tenu du raisonnement tenu à la section 5.1.2.2, la Commission considère que les mesures adoptées par la CCI et par le SMAN sont imputables à l'Etat.

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

6.1.2 Avantage sélectif

240. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage sélectif qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché ⁽¹²²⁾.

241. Premièrement, la Commission observe que les mesures prises sont sélectives dans la mesure où elles concernent exclusivement Ryanair. Selon les autorités françaises, aucun accord similaire à ceux conclus avec Ryanair et ses filiales n'a été conclu avec une autre compagnie aérienne. Ryanair est d'ailleurs depuis 2003 la seule compagnie à opérer sur l'aéroport de Nîmes

242. Deuxièmement, afin de déterminer si les contrats conclus confèrent un avantage à Ryanair, la Commission devrait en principe examiner si, dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues ou identiques à ceux conclus par la CCI.

243. Aux fins de l'appréciation des contrats en cause, il convient de rappeler que tant l'existence que l'importance d'éléments d'aide dans ces contrats doivent être appréciées compte tenu de la situation prévalant au moment de leur conclusion ⁽¹²³⁾.

⁽¹²¹⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012, réponse à la question 22.

⁽¹²²⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, Rec. I-2459, point 41.

⁽¹²³⁾ Selon le point 71 de l'arrêt Stardust Marine, précité, "pour rechercher si l'Etat a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'Etat et donc de s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure."

⁽¹¹⁹⁾ Voir section 3.2.2.

⁽¹²⁰⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012

- 6.1.2.1. *Appréciation conjointe d'un avantage économique conféré à Ryanair et AMS*
244. S'agissant des contrats qui ont été conclus entre la CCI et les compagnies Ryanair et AMS, la Commission doit en premier lieu s'interroger sur le fait de savoir si, aux fins de l'identification d'un avantage économique dont elles auraient bénéficié, Ryanair et sa filiale AMS doivent être considérées individuellement ou conjointement.
245. La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100%, dont les dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair⁽¹²⁴⁾. La Commission constate par ailleurs que cette société a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations marketing sur le site web de Ryanair et n'exerce pas d'autres activités.
246. De plus, la CCI souligne⁽¹²⁵⁾ que les aides marketing font partie intégrante du dispositif de développement des lignes mis en place par la CCI et les collectivités territoriales concernées, et estime que l'augmentation des participations était liée à sa volonté d'ouvrir des lignes supplémentaires, ou même de créer une base d'avions Ryanair.
247. En outre, le contrat de services marketing conclu avec la société AMS stipule dans son objet même qu'il est lié à l'engagement de la compagnie Ryanair d'opérer des vols réguliers, et au développement annoncé d'une nouvelle ligne, au départ de Nîmes⁽¹²⁶⁾. Il est évident que, Ryanair étant depuis 2003 la seule compagnie aérienne à opérer depuis l'aéroport de Nîmes, l'achat de services marketing pour la promotion du trafic aérien la concerne directement.
248. Enfin, la Commission tient à rappeler qu'elle a également suivi cette approche dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau, dans sa décision d'extension de procédure du 25 janvier 2012 sur ce même aéroport, ainsi que dans ses décisions d'ouverture de procédure du 8 février et du 23 mars 2012 sur les aéroports de La Rochelle et d'Angoulême.
249. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime donc à ce stade qu'il convient d'apprécier conjointement les mesures en faveur de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique, Ryanair et AMS ne constituant en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause⁽¹²⁷⁾.
- 6.1.2.2. *Appréciation conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing*
250. Aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission doit établir si les Contrats de services aéroportuaires et les Contrats de services marketing doivent être appréciés conjointement.
251. A cet égard, la Commission a rappelé au point 247 que le contrat de services marketing conclu avec AMS était lié à l'opération des lignes par Ryanair⁽¹²⁸⁾. Elle note en outre que le contrat de service aéroportuaire conclu avec Ryanair et le contrat de service marketing conclu avec AMS ont été conclus le même jour, ce qui conduit à penser qu'ils forment un ensemble contractuel cohérent.
252. La Commission observe d'autre part que le seul avantage potentiellement tiré par les exploitants de l'aéroport des prestations marketing offertes par AMS sur le site de Ryanair proviendrait d'une augmentation du nombre de passagers utilisant Ryanair. Or les estimations de trafic et de taux de remplissage constituent une composante essentielle de l'analyse de la rentabilité de l'entrée en relation avec Ryanair⁽¹²⁹⁾. La Commission considère par conséquent qu'aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, l'évaluation de l'opportunité de l'entrée en relations commerciales avec Ryanair⁽¹³⁰⁾ ne peut ignorer les conséquences de la conclusion parallèle de contrats marketing, et notamment leurs coûts.
253. La Commission observe à cet égard que comme indiqué au tableau n° 5, les comptes d'exploitation prévisionnels sur la base desquels a été définie la contribution publique accordée à l'exploitant VTAN à compter du 1^{er} janvier 2007 prennent en compte des versements à Ryanair et AMS, sur la base de montants forfaitaires à hauteur d'environ 1.6 million d'euros par an en moyenne sur toute la durée de la CDSP, dans le scénario de référence. La Commission comprend donc que les versements financiers à Ryanair/AMS au titre du marketing ont été considérés par VTAN et le SMAN comme faisant partie intégrante du cadre commercial entre l'aéroport et Ryanair.
254. Enfin, l'attribution par la CCI à Ryanair et à AMS de ces marchés de services marketing n'a pas respecté les dispositions applicables du droit européen de la commande publique, aucune procédure de marchés publics n'ayant eu lieu pour la passation de ces contrats.
255. La Commission estime donc à ce stade que le Contrat de services marketing et le Contrat de services aéroportuaires doivent être appréciés conjointement. Elle invite les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.

⁽¹²⁴⁾ Voir le rapport de rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sur la CCIPB délibéré le 19 octobre 2006 qui conclut notamment que "la société AMS n'est qu'une émanation de Ryanair, dirigée par deux cadres supérieurs de la compagnie Ryanair." Ce rapport peut être consulté sur: www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽¹²⁵⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

⁽¹²⁶⁾ Contrat de services marketing du 10.10.2005 conclu avec AMS, article 1

⁽¹²⁷⁾ La Commission emploiera donc "Ryanair/AMS" dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

⁽¹²⁸⁾ Contrat de services marketing du 10.10.2005 conclu avec AMS, article 1.

⁽¹²⁹⁾ Ou du démarrage d'une nouvelle ligne.

⁽¹³⁰⁾ Ouverture de ligne, variation du nombre de dessertes ou de leur fréquence, etc.

6.1.2.3. Appréciation conjointe du comportement des différentes entités publiques vis-à-vis de Ryanair

256. La Commission remarque que différentes entités publiques ont, selon les informations à sa disposition, contribué au financement du fonctionnement de l'aéroport, et notamment à la prise en charge des activités de promotion.
257. La Commission note néanmoins que ni la CCI, ni la Région Languedoc Roussillon, le CGC, la CANM ou la CAAC n'ont de lien de propriété avec l'aéroport de Nîmes⁽¹³¹⁾. La Commission rappelle également que selon les indices à sa disposition, les services marketing proposés par la filiale de Ryanair n'ont pas de valeur commerciale pour l'exploitant de l'aéroport si proposés séparément de liaisons de Ryanair, mais qu'il convient au contraire de les apprécier conjointement avec le contrat de service aéroportuaire pour les liaisons desservies par Ryanair sur l'aéroport de Nîmes (voir point 251 et suivants).
258. A cet égard, la Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à présenter leurs commentaires à propos de l'opportunité de considérer le comportement de la CCI-aéroport conjointement à celui des autres autorités publiques qui interviennent dans son financement pour l'appréciation du critère de l'investisseur avisé⁽¹³²⁾.

6.1.2.4. Critère de l'investisseur avisé en économie de marché

259. L'analyse du critère de l'investisseur avisé en économie de marché doit être conduite, pour chaque période considérée, au moment de la conclusion des contrats qui y sont afférents⁽¹³³⁾. Toute modification substantielle du cadre contractuel constitue donc une nouvelle mesure, pour l'octroi de laquelle il s'agit de déterminer si les autorités publiques se sont comportées comme un investisseur avisé.
260. A la lumière des informations à sa disposition, la Commission relève que le cadre contractuel conclu avec

Ryanair/AMS a subi de nombreuses modifications visant essentiellement à déterminer les contributions versées sur une base annuelle.

261. La Commission considère à ce stade que le comportement des autorités publiques dans leurs relations avec Ryanair/AMS doit être pris en considération à chaque modification substantielle des relations contractuelles entre les parties, à savoir:
- à la date de la signature du contrat de services aéroportuaires avec Ryanair, soit le 11 avril 2000
 - aux dates des courriers de novembre 2001 – février 2002 et mars 2004, qui modifient le contrat de service aéroportuaires conclu le 11 avril 2000 avec Ryanair,
 - à la date de signature du nouveau cadre contractuel composé du contrat de services aéroportuaires avec Ryanair et du contrat de services marketing avec AMS, soit le 10 octobre 2005
 - aux dates des deux avenants modifiant le contrat de services marketing conclu avec AMS le 10 octobre 2005, à savoir l'amendement n° 1 du 30 janvier 2006 et l'amendement n° 2 du 17 octobre 2006.
262. La Commission considère cependant à ce stade que l'amendement n° 1 du 30 janvier 2006 n'a fait qu'entériner le changement de cadre juridique de l'activité de la CCI-aéroport, et n'a donc pas modifié l'équilibre financier des relations entre les exploitants de l'aéroport et Ryanair/AMS.
263. La Commission observe de manière générale, qu'il n'existait, conformément aux indications des autorités françaises, aucune étude de marché et/ou business plan concernant les différents contrats conclus avec Ryanair/AMS et étayant économiquement la décision de l'aéroport de prendre de tels engagements vis-à-vis de Ryanair/AMS.
264. Les autorités françaises ont néanmoins souligné que la décision de la CCI repose sur la volonté d'une part à favoriser l'activité commerciale de l'aéroport et le maintien d'un équilibre financier global sur la plateforme, et d'autre part à contribuer au développement économique des territoires⁽¹³⁴⁾. Comme indiqué dans la section 5.1.3.3, la Commission relève que selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé.
265. La jurisprudence de la Cour de justice⁽¹³⁵⁾ impose à la Commission d'évaluer tout d'abord si le bénéficiaire présumé paie un prix de marché pour les services aéroportuaires de l'aéroport de Nîmes. Si les mesures en cause correspondaient à un tel prix de marché, Ryanair ne bénéficierait alors d'aucun avantage.
266. Les autorités françaises n'ont fourni aucun comparateur permettant d'apprécier si le prix payé par Ryanair correspondait au prix normal du marché.

⁽¹³¹⁾ Il est toutefois clair que les collectivités territoriales ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de Nîmes compte tenu du lien qui existe entre le développement du trafic aérien et le développement touristique et l'activité économique de la région.

⁽¹³²⁾ Dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008 *Ryanair c/ Commission* (T-196/04 Recueil 2008 pII-3643), concernant les accords conclus par la Région Wallonne et l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud avec la compagnie Ryanair, la Région Wallonne détenait directement ou indirectement à l'époque des faits 96,28 % des parts sociales de la société gestionnaire de l'aéroport et était également propriétaire de l'infrastructure. A la lumière des circonstances particulières et des liens de dépendance économiques et légaux entre la société gestionnaire de l'aéroport et la région Wallonne, le Tribunal a considéré qu'il est nécessaire, dans le cadre de l'application du critère de l'investisseur privé, d'envisager la transaction commerciale dans son ensemble, en vue de vérifier si l'entité étatique et l'entité contrôlée par celle-ci, prises ensemble, se sont comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché" (point 59).

⁽¹³³⁾ Selon la jurisprudence, "tant l'existence que l'importance d'une aide doivent être appréciés, compte tenu de la situation au moment de son octroi" (voir, par exemple, l'arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, *Freistat Thüringen c/ Commission*, T-318/00, Recueil pII-4179, paragraphe 125).

⁽¹³⁴⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

⁽¹³⁵⁾ Arrêt *Chronopost*, affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P [2003] I-6993, point 38.

267. Néanmoins, aux termes de l'arrêt Chronopost susmentionné, en l'absence de toute possibilité de comparer la situation de l'autorité octroyant les mesures en cause avec celle d'un groupe privé d'entreprises n'opérant pas dans un secteur réservé, la Commission devrait apprécier les «conditions normales de marché» par rapport à des éléments objectifs et vérifiables. L'étude des coûts encourus par l'exploitant de l'aéroport dans la prestation des services aéroportuaires en cause peut participer à cette appréciation.

268. A cet égard, la Commission estime que, en raison de l'application du principe de la caisse unique (single till) dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Nîmes, elle prendra en compte tant les redevances aéronautiques (redevances aéroportuaires et assistance en escale) que les revenus induits par l'activité non aéronautique de l'aéroport (commerces, parkings, navette, etc.).

269. Dans le cas d'espèce, les autorités françaises font valoir que le déficit des activités de l'aéroport (voir section 3.2) a été analysé comme un choix volontaire de soutien à cet instrument structurant du développement du territoire, sans objectif de rentabilité. De même, les coûts de l'assistance en escale n'ont pas été répercutés par la CCI dans la mesure où son objectif était de maintenir l'activité sur la plateforme.

270. A ce stade, la Commission fait observer qu'il est donc difficile d'établir dans quelle mesure les rabais et ristournes accordées sur les redevances aéroportuaires [...] ont été fixés par rapport aux coûts d'exploitation des infrastructures de l'aéroport, et donc aux coûts de la fourniture des services aéroportuaires.

271. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission a de forts doutes sur le fait que la CCI-aéroport ait agi comme un investisseur avisé en économie de marché dans le cadre de ses relations avec Ryanair.

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

6.1.3 Affectation du commerce et de la concurrence

273. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante⁽¹³⁶⁾, pour qu'une mesure fausse la concurrence,

il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

274. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993⁽¹³⁷⁾, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée.

275. Dans les Lignes directrices de 2005, la Commission a précisé que "les incitations financières au démarrage... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à «se délocaliser» d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission" (paragraphes 77 et 78).

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

6.1.4 Conclusion sur l'existence d'une aide

277. Au vu de ce qui précède, s'agissant des mesures antérieures à 2007, la Commission considère à ce stade que Ryanair a bénéficié d'aides d'État du fait des relations établies avec la CCI aux termes:

— du contrat de services aéroportuaire du 11 avril 2000 et des modifications substantielles qui y sont apportées par les courriers de novembre 2001 – février 2002 et mars 2004,

— du contrat de services aéroportuaires du 10 octobre 2005,

— du contrat de services marketing du 10 octobre 2005 et de ses deux amendements du 30 janvier et du 17 octobre 2006.

278. La Commission invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

5.2. Existence d'une aide pour les mesures postérieures à 2007

279. Depuis le 1^{er} janvier 2007, VTAN est devenu exploitant de la plateforme aéroportuaire de Nîmes dans le cadre de la CDSP. Comme indiqué à la section 5.1.3, la Commission ne saurait exclure à ce stade que tout ou partie des avantages octroyés à Veolia/VTAN aient été transmis à Ryanair, qui serait donc également bénéficiaire des mesures en cause (voir points 210 et 211).

⁽¹³⁶⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

⁽¹³⁷⁾ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

280. D'autre part, à compter de 2007, les versements de la société VTAN à Ryanair et sa filiale AMS ont été effectués sur la base d'un nouveau cadre contractuel (voir section 3.2.2), conclu directement avec Veolia/VTAN, exploitant de l'aéroport. Ces mesures, dont l'appréciation fait l'objet de la présente section, comprennent:

- les contrats de services aéroportuaires avec Ryanair, soit les 2 janvier 2007, 1er novembre 2007, et 27 août 2008, et l'avenant n° 1 du 25 août 2009 qui prolonge l'exécution du contrat du 27 août 2008 jusqu'au 31 décembre 2011;
- les contrats de services marketing avec AMS, soit les 2 janvier 2007, 1er novembre 2007, et 27 août 2008, et l'avenant n° 1 du 25 août 2009 qui prolonge l'exécution du contrat du 27 août 2008 jusqu'au 31 décembre 2011;
- les avenants modifiant substantiellement les contrats de services marketing conclus avec AMS, à savoir l'avenant du 1er août 2007, celui du 18 août 2010 et celui du 30 novembre 2010.

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

6.2.1 Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat

5.2.1.1. Présence de ressources d'Etat

282. Comme explicité au point 211, la contribution publique accordée à l'exploitant VTAN a été calculée sur la base d'un compte prévisionnel qui faisait figurer parmi les charges de l'exploitant les versements effectués au bénéfice de Ryanair et de sa filiale AMS. Ces charges ont été déterminées en référence aux contrats de services aéroportuaires et de services marketing du 10 octobre 2005, encore en vigueur. La Commission comprend donc qu'une partie des ressources publiques attribuées à la société VTAN était affectée aux versements consentis à Ryanair/AMS.

283. Compte tenu du raisonnement exposé à la section 5.1.2.1, la Commission ne saurait exclure à ce stade que, quoique Veolia Transport, et sa filiale à 100% VTAN, soient des entreprises privées, les mesures en faveur de Ryanair/AMS à compter de 2007 aient été financées par des ressources d'Etat à hauteur des compensations financières accordées à l'exploitant ⁽¹³⁸⁾.

284. La Commission invite les autorités françaises et les parties tierces intéressées à commenter ce point.

5.2.1.2. Imputabilité des mesures à l'Etat

285. Il résulte d'une jurisprudence constante que l'article 107, paragraphe 1, du TFUE englobe l'ensemble des aides accordées au moyen de ressources d'Etat, sans qu'il y ait

lieu de distinguer selon que l'aide est accordée par l'Etat ou par des organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne pour gérer l'aide. Une mesure financée par un tel organisme est ainsi imputable à l'Etat dès lors, essentiellement, que l'établissement de la mesure en cause est décidée par l'Etat, et que l'Etat définit les conditions d'utilisation, de gestion ou de répartition de ces ressources ⁽¹³⁹⁾.

286. En ce qui concerne les contrats conclus directement avec VTAN à compter de 2007, et pour lesquels les montants transférés à Ryanair/AMS excèdent les montants inscrits au compte prévisionnel annexé à la CDSP, la Commission relève que bien que l'exploitant ait eu toute latitude pour négocier ces contrats ⁽¹⁴⁰⁾ et qu'il en ait assumé seul la responsabilité financière, il a exprimé le souhait que cette négociation soit conduite "en totale coordination avec l'autorité déléguée" ⁽¹⁴¹⁾.

287. De plus, la Commission ne saurait écarter à ce stade que les compensations supplémentaires reçues par VTAN au titre de l'avenant n° 3 à la CDSP (voir section 3.1.3) aient été liées à des accords avec Ryanair/AMS, si "l'aide au développement du trafic touristique" ⁽¹⁴²⁾ accordée à VTAN était destinée à être reversée en tout ou partie à Ryanair/AMS.

288. La Commission invite donc les autorités françaises à préciser le cadre des négociations qui ont conduit à la conclusion des contrats avec Ryanair et AMS à compter du 2 janvier 2007. En particulier, la France est priée d'expliquer le rôle éventuel du SMAN et des collectivités territoriales intéressées dans ces négociations, et de produire tous les documents pertinents à cet égard.

289. Sur la base de l'ensemble des éléments ci-dessus, la Commission ne peut donc exclure à ce stade que la conclusion de tout ou partie du cadre commercial entre VTAN et Ryanair/AMS soit imputable à l'Etat.

6.2.2 Avantage sélectif

290. La Commission considère à ce stade que le raisonnement mené aux sections 6.1.2.1 et 6.1.2.2 s'applique *mutatis mutandis* aux mesures en cause. Elle considère donc que Ryanair et AMS ne constitueraient en fait qu'un unique bénéficiaire, et que les contrats de services aéroportuaires et de services marketing doivent être appréciés conjointement.

291. Elle invite néanmoins les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.

292. A la lumière des informations à sa disposition, la Commission considère à ce stade que le comportement des autorités publiques et de VTAN dans leurs relations avec Ryanair/AMS devrait être analysé aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage à chaque modification substantielle des relations contractuelles entre les parties, à savoir aux 2 janvier 2007, 1^{er} août 2007, 1^{er} novembre 2007, 27 août 2008, 25 août 2009, 18 août 2010 et 30 novembre 2010.

⁽¹³⁹⁾ Arrêt de la Cour du 22 mars 1977, C 78/76, Steinike, point 21 et suivants

⁽¹⁴⁰⁾ Aux termes de la CDSP.

⁽¹⁴¹⁾ Offre de la société Veolia Transport, réponses aux questions du 21 août 2006.

⁽¹⁴²⁾ Avenant 3 à la CDSP.

⁽¹³⁸⁾ Le compte d'exploitation prévisionnel annexé à la CDSP, et qui sert de base au calcul de la compensation publique accordée à VTAN, fait ainsi apparaître parmi les charges de l'exploitant des montants au titre des "contrats pub Ryanair" et "incentive scheme Ryanair".

293. La Commission considère que le raisonnement suivi aux points 263 et suivants est également applicable aux mesures en cause, et qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments permettant d'établir leur rentabilité *ex ante*.

294. Néanmoins, la Commission relève que l'exécution du nouveau cadre contractuel défini à compter de 2007 semble dégrader profondément la situation financière de l'exploitant. Comme l'indique une comparaison des chiffres des tableaux 5 et 6, la marge nette de la société VTAN, positive dans le compte d'exploitation prévisionnel, s'est en réalité avérée fortement négative, corrélativement à l'augmentation des charges associées à Ryanair/AMS.

295. La Commission note également que le volume de passagers transportés par Ryanair depuis Nîmes a diminué chaque année de 2006 à 2010, et que la compagnie aérienne a fermé la liaison vers East Midlands en 2009 et a réduit les rotations vers Liverpool en hiver sur la durée de la CDSP.

296. Les autorités françaises font valoir que la position de Veolia Transport d'entrant sur le marché de la gestion d'infrastructures aéroportuaires a justifié la nécessité pour cette société d'assurer la présence de Ryanair sur la plateforme, au besoin par une perte initiale, afin d'assurer sa crédibilité dans le domaine de la gestion d'aéroports⁽¹⁴³⁾.

297. La Commission, en lien avec ses interrogations sur le rôle des entités publiques dans la négociation et la conclusion des mesures en cause (voir section précédente), ne peut néanmoins exclure à ce stade que l'octroi des mesures en cause ne témoigne pas du comportement d'un investisseur avisé en économie de marché.

298. La Commission invite la France et les parties tierces à commenter ce point, et plus généralement à fournir toute information utile à l'appréciation de l'existence et de l'étendue d'un éventuel avantage à Ryanair. Elle invite en particulier les autorités françaises et les parties tierces à présenter les perspectives de rentabilité ou, à défaut, les derniers budgets prévisionnels de l'exploitant aéroportuaire établis antérieurement à la conclusion de chaque modification substantielle du cadre contractuel et commercial avec Ryanair/AMS.

6.2.3 Affectation du commerce et de la concurrence

299. Sur la base du raisonnement conduit à la section 6.1.3, la Commission considère à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

6.2.4 Conclusion sur l'existence d'une aide

300. Au vu de ce qui précède, la Commission ne saurait exclure à ce stade que Ryanair/AMS ait bénéficié d'aides d'Etat du fait du cadre contractuel et commercial établi après 2007.

La Commission invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

⁽¹⁴³⁾ Lettre des autorités françaises du 27 février 2012.

5.3. Compatibilité avec le marché intérieur

6.3.1 Aides éventuelles octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

301. Certaines des mesures en cause ont été octroyées avant la publication des Lignes directrices de 2005⁽¹⁴⁴⁾. Dans la mesure où les lignes directrices de 1994⁽¹⁴⁵⁾ sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission doit donc en principe évaluer la compatibilité des éventuels éléments d'aide qu'elle contient directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.

302. En l'espèce, les mesures concernées sont relatives au contrat de services aéroportuaires conclu avec Ryanair le 11 avril 2000, et aux courriers de février 2002 et mars 2004 qui en ont modifié substantiellement le contenu. Le raisonnement de cette section s'appliquerait *mutatis mutandis* à toute autre modification substantielle du cadre contractuel et commercial entre la CCI et Ryanair, contenant des éléments d'aide d'Etat et octroyée avant le 9 décembre 2005.

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

- la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme;

- le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif;

- la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire;

- elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne;

- elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

304. Quoique l'aéroport de Nîmes ait relevé de la catégorie D au sens des lignes directrices de 2005 (petit aéroport régional) de 2000 à 2012, la Commission ne dispose pas d'informations suffisantes pour évaluer la compatibilité des mesures en cause sur cette base. En particulier, la Commission ne peut à ce stade évaluer la viabilité à terme

⁽¹⁴⁴⁾ Voir section 3.2.2.1.

⁽¹⁴⁵⁾ Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'Etat dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5)

des lignes telle qu'envisagée au moment de l'octroi des mesures, et en conséquence la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif desdites mesures.

305. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité de la convention conclue avec Ryanair le 11 avril 2000, et des modifications substantielles qui y ont été apportées en 2002 et 2004, avec le marché intérieur.

306. La Commission invite les autorités françaises à indiquer ⁽¹⁴⁶⁾ sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, et à établir dans quelle mesure les conditions de compatibilité y afférentes étaient réunies.

6.3.2 Aides éventuelles octroyées après l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

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

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

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

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

6.3.2.1 Objectif des aides au démarrage

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

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

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

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

6.3.2.2 Conditions de compatibilité

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

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

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

316. Avec moins d'un million de passagers par an, l'aéroport de Nîmes a relevé tout au long de la période 1998-2012 de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) ⁽¹⁴⁷⁾, et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ.

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

Lien avec de nouvelles lignes

317. Le contrat de services aéroportuaires conclu le 11 avril 2000 avec Ryanair a pris effet au 1er juin 2000, concomitamment au lancement de la ligne opérée depuis Nîmes vers Londres Stansted. La Commission comprend à la lecture des courriers échangés entre la CCI et Ryanair entre novembre 2001 et février 2002, que la participation de la CCI aux frais de marketing de Ryanair a été augmentée à compter du 1^{er} janvier 2002 jusqu'au 31 octobre 2002, à condition que Ryanair opère la fréquence supplémentaire programmée vers Londres Stansted pour le service d'été. Il apparaît à la lecture des courriers échangés en mars 2004 que la contribution de la CCI a été augmentée à compter du 29 avril 2004 jusqu'au 30 octobre 2004, en lien avec l'ouverture de la fréquence d'été. Cette fréquence supplémentaire créée à l'été 2001 n'a pas été opérée à l'été 2003 selon les autorités françaises. Le contrat de services aéroportuaires et le contrat de services marketing conclus respectivement avec Ryanair et avec AMS le 10 octobre 2005, et entrés en vigueur à compter du 1er janvier 2005, semblent liés à la création d'une ligne vers Liverpool et au transfert de la ligne Nîmes – Stansted vers Luton en 2005.

⁽¹⁴⁶⁾ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

⁽¹⁴⁷⁾ Paragraphe 15 des lignes directrices.

318. Toutefois, les aides accordées concernaient en 2005 l'ensemble des lignes opérées par Ryanair depuis 2000, y compris Londres Stansted.
319. La Commission relève que les "packages" n° 2 et n° 3 prévus dans le contrat de services marketing conclu avec AMS le 10 octobre 2005 sont effectivement liés à l'ouverture de nouvelles lignes au départ de Nîmes. Toutefois les prestations de base (package n° 1) et les offre de promotion additionnelles ne semblent pas liées à l'ouverture de nouvelles liaisons.
320. Comme indiqué au point 262, l'amendement n° 1 du 30 janvier 2006 se contente de prolonger l'exécution du contrat, dans les mêmes termes, jusqu'au 31 décembre 2006, afin de tenir compte de l'extension de la période pendant laquelle la CCI a assuré l'exploitation de l'aéroport. A l'inverse, comme exposé précédemment, la Commission ne dispose pas d'informations précises sur les circonstances de l'amendement n° 2 du 17 octobre 2006, et s'interroge sur la participation éventuelle du SMAN au cadre contractuel entre l'exploitant de l'aéroport et Ryanair/AMS.
321. La Commission a donc des doutes, à ce stade, sur le fait que les subventions versées à Ryanair et à AMS au titre des activités de promotion l'aient été en considération de l'ouverture de nouvelles liaisons.
- Lien avec une augmentation du nombre de rotations sur des lignes existantes**
322. Le contrat de services aéroportuaires conclu en 2005 avec Ryanair contenait une clause de pénalité financière en cas de non-respect des objectifs de trafic agréés par la compagnie. Toutefois, la Commission comprend à ce stade que les objectifs de trafic sur lesquels Ryanair s'est engagé sont significativement inférieurs au trafic réalisé par la compagnie l'année considérée, ainsi que les années antérieures⁽¹⁴⁸⁾, ce qui affecte l'effectivité de la clause de pénalité en question.
323. Les sommes versées à AMS en application du contrat de services marketing du 10 octobre 2005 consistent en des montants forfaitaires, qui ne sont assorties d'aucun objectif en termes de trafic.
324. Compte tenu de ces éléments, et pour l'ensemble des mesures en cause, la Commission doute donc à ce stade que ce critère ait été rempli.
- (c) *Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.*
325. Dans leur ensemble, les mesures octroyées à Ryanair et AMS au titre de l'aide marketing ne sont pas dégressives. Au contraire, il ressort du tableau n° 11 que le montant des aides marketing a augmenté depuis 2000, à la fois globalement et au prorata du nombre de passagers transportés par Ryanair, à l'exception des années 2003, au cours de laquelle Ryanair a cessé d'opérer la fréquence d'été vers Londres, et 2006, pour laquelle la Commission n'a pas d'informations sur les conditions de la prise en charge des versements au profit de Ryanair (voir point 104).
326. Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un plan d'affaires a été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de ces mesures.
327. La Commission a donc des doutes quant à la viabilité à terme des lignes, en l'absence de financement public.
- (d) *Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.*
328. Il ne ressort pas des documents disponibles que le montant des aides supposées a été fixé en fonction de coûts additionnels de démarrage.
329. Pour l'ensemble des mesures en cause, la Commission a donc de forts doutes quant à la satisfaction de ce critère.
- (e) *Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.*
330. Le contrat de services aéroportuaires du 11 avril 2000 a été conclu pour une durée initiale de 10 ans, et a été exécuté pendant environ 5 ans. Le contrat de services aéroportuaires du 10 octobre 2005, ainsi que le contrat de services marketing conclu avec AMS le même jour, ont été exécutés pendant 2 ans, mais avaient été conclus pour une période initiale de 5 ans.
331. A ce stade, la Commission ne dispose pas des informations nécessaires pour lui permettre d'évaluer l'intensité de l'aide accordée au regard des coûts éligibles. Elle invite donc les autorités françaises à préciser la nature et le montant des coûts liés au démarrage des opérations de Ryanair sur l'aéroport de Nîmes et à indiquer quel pourcentage de ces coûts a été couvert par chacune des mesures d'aide éventuelle accordées à la compagnie aérienne.
- (f) *Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.*
332. Aux termes de la convention du 11 avril 2000, Ryanair a reçu une partie, fixée pour toute la durée de la convention sans considération du trafic réalisé, du produit de la redevance passager et du produit de la redevance d'atterrissage. Les courriers de février 2002 et mars 2004, qui conduisent à une augmentation de la contribution publique versée à Ryanair, semblent liés à l'opération d'une fréquence d'été sur la liaison vers Londres Stansted, mais ne s'appuient pas directement sur le nombre de passagers transportés. Dans le cadre du contrat de services aéroportuaires du 10 octobre 2005, la contribution versée à Ryanair est calculée comme une partie du produit de la redevance passager et une partie du produit de la redevance d'atterrissage, fixée pour toute la durée du contrat, sans considération pour le trafic réalisé. Ce dispositif est assorti d'une clause de pénalité financière dans l'hypothèse où les objectifs de trafic agréés par Ryanair ne seraient pas

⁽¹⁴⁸⁾ L'objectif de trafic pour 2005 était de [...] passagers, le trafic réalisé de 202 416 passagers; l'objectif de trafic pour 2006 était de [...] passagers et le trafic réalisé de 224 372 passagers.

réalisés. Or, comme explicité au point c), la Commission a des doutes sur l'effectivité de cette clause de pénalité financière. Il ne ressort pas des pièces du dossier que le montant des versements marketing effectués au titre du contrat de services marketing conclu avec AMS le 10 octobre 2005 soit lié au nombre de passagers transportés, dans la mesure où les paiements effectués le sont sur une base forfaitaire.

333. Pour les raisons exposées, la Commission doute à ce stade que le critère tenant au lien entre les versements envisagés et le développement des lignes est rempli.

(g) *Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.*

334. Selon la France, toutes les compagnies remplissant les critères précités ont eu la possibilité de se porter candidates à l'exploitation de la route concernée pour bénéficier de l'aide au démarrage. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(h) *Plan d'affaire démontrant la viabilité et l'analyse de l'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes.*

335. Les études présentées par les autorités françaises sur les retombées économiques de l'existence des lignes aériennes opérées par Ryanair analysent les caractéristiques de la clientèle Ryanair et les impacts qu'elle peut avoir sur le développement de la région. La Commission ne dispose d'aucun élément à ce stade lui permettant de supposer qu'un tel plan d'affaire a été élaboré pour démontrer la viabilité des nouvelles lignes et départ/à l'arrivée de Nîmes. Aucune analyse d'impact sur les lignes concurrentes n'a été présentée par les autorités françaises.

(i) *Publicité: Il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises aient prévu de publier la liste des routes subventionnées avec, pour chacune, l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.*

(j) *Recours:*

336. Le contrat de services aéroportuaires du 11 avril 2000 stipule à son article 7 qu'en cas de litige, les parties recherchent un règlement à l'amiable, s'il ne peut être atteint, le désaccord est porté à l'arbitrage d'un médiateur désignés conjointement par les parties ou à défaut désigné par le Président de l'International Air Transport Association.

337. Le contrat de services aéroportuaires du 10 octobre 2005, ainsi que le contrat de services marketing conclu le même jour, stipulent que les parties s'engagent à résoudre à l'amiable les conflits surgissant en lien avec cet accord. Les litiges non résolus à l'amiable seront soumis à la Cour anglaise d'arbitrage international.

(k) *Sanctions:*

338. Le contrat de services aéroportuaires du 10 octobre 2005 contenait une clause de pénalité financière en cas de non-

respect par la compagnie des objectifs de trafic. Toutefois, comme noté au point c), son effectivité n'est pas établie.

339. Aucun mécanisme de sanction n'était prévu dans le cadre du contrat du 11 avril 2000. Le contrat de services marketing conclu avec AMS en 2005 ne contenait aucun mécanisme de sanction ou de récupération de l'aide versée.

340. La Commission prend note des objectifs des mesures qui sont de pérenniser l'activité de l'aéroport et de contribuer plus largement au développement économique et touristique de la région de Nîmes.

341. Néanmoins, à la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité des éventuelles aides concernées, au vu des critères établis dans les Lignes directrices de 2005 pour les aides au démarrage.

342. Concernant la compatibilité des aides éventuelles à Ryanair procédant de l'octroi de la DSP (voir points 210 et suivants), la Commission rappelle que ces aides supposées reposent sur les montants inscrits au compte d'exploitation prévisionnel de la CDSP, établi en référence au cadre contractuel en vigueur jusqu'au 2 janvier 2007. Les critères établis ci-dessus s'appliquant *mutatis mutandis*, la Commission doute, à ce stade, qu'elles puissent être déclarées compatibles au vu des critères établis dans les Lignes directrices de 2005.

343. Le même raisonnement s'appliquerait, *mutatis mutandis*, aux aides éventuelles octroyées à partir de 2007 (voir partie 6.2).

344. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant à la France ainsi qu'aux parties intéressées de présenter leurs observations sur les mesures en cause.

345. La Commission invite donc les autorités françaises à indiquer sur quelle base les éléments d'aide à Ryanair contenus seraient compatibles avec le marché intérieur, et à exposer dans quelle mesure les critères de compatibilité associés sont remplis.

6. CONCLUSIONS

346. A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la qualification d'aide d'Etat de l'ensemble des mesures en cause et sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur.

347. Elle invite la France à fournir des informations détaillées sur l'ensemble des points mentionnés dans la présente décision, et tout particulièrement sur les points ci-dessous. Afin de faciliter la synthèse de ces informations, la Commission invite les autorités françaises à remplir le tableau de synthèse joint en annexe n° 1, qui reprend une partie significative des informations demandées ci-dessous, et pour la complétion duquel un questionnaire est joint en annexe n° 2.

348. Les autorités françaises ont indiqué que la capacité de l'aéroport de Nîmes pouvait être estimée à 700.000 passagers par an. La Commission est consciente que ces chiffres sont à relativiser; néanmoins, les autorités françaises sont priées de fournir les informations mentionnées ci-dessous relatives à la capacité de l'aéroport de Nîmes:

- Comment a-t-elle été déterminée ? Merci de préciser sur quelle base la capacité est mesurée (nombre de passagers, mouvements d'avion ou autres). Quelles sont les principales limitations de la capacité de l'aéroport (par exemple liées aux conditions d'exploitation, au dimensionnement de l'aire de trafic, à la protection de l'environnement, établies dans une licence pour opérer l'aéroport, etc.) ?
 - Détaillez comment la capacité annuelle de l'aéroport a évolué pendant la période examinée et quels étaient les facteurs qui ont joué un rôle dans le changement éventuel de la capacité de l'aéroport.
 - Merci d'inclure les prévisions de développement de la capacité de l'aéroport et les investissements liés.
349. La Commission invite la France à préciser les obligations de service public dont étaient chargés les exploitants successifs de l'aéroport, et à justifier le calcul des compensations éventuellement perçues sur cette base sur toute la période 2000-2011.
350. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que chacune des activités et missions dont les coûts sont couverts par le dispositif de la taxe d'aéroport pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme des activités économiques. La Commission invite donc les autorités françaises à justifier en quoi chacune des activités identifiées contribue de manière indissociable à l'exécution de missions régaliennes, sur l'ensemble de la période considérée. La France est également priée de préciser si les activités financées par le produit de la taxe d'aéroport ont fait l'objet d'un compte d'exploitation séparé, et le cas échéant, d'en présenter les budgets annuels, ainsi que de justifier le périmètre des activités incluses dans ce compte.
351. Les autorités françaises sont invitées à préciser la nature et l'étendue des coûts supportés par la base aéronavale en lien avec l'exploitation civile de l'aéroport (voir sections 3.1.1 et 5.1.1.2), et les modalités de leur refacturation aux exploitants successifs de l'aéroport de Nîmes sur la période 2000-2011. En particulier, la Commission invite la France à présenter les conventions successives entre la base aéronavale et les exploitants de l'aéroport et/ou le SMAN.
352. La Commission invite également les autorités françaises à fournir le cahier des charges de la concession d'outillage public annexé à l'arrêté du 15 mars 1965.
353. La Commission invite les autorités françaises à fournir le cadre contractuel de l'ensemble des subventions à la CCI-aéroport jusqu'au 31 décembre 2006, ainsi que les délibérations des collectivités locales autorisant ces transferts. Elle invite en particulier la France à présenter les éventuels dossiers de demande de subventions déposés par les exploitants de l'aéroport de Nîmes entre 2000 et 2012.
354. La France est invitée à produire les statuts et les délibérations fondatrices du SMAN, ses comptes (bilans et comptes de résultat), ainsi que les procès-verbaux de ses délibérations et des délibérations afférentes de ses membres, depuis sa création.
355. Les autorités françaises sont priées de préciser le montant, la nature et les conditions de financement des investissements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du SMAN à partir de 2006. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour était attendu des éventuelles subventions destinées à financer l'infrastructure aéroportuaire tout au long de la période considérée (2000-2012). Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière des investissements et transferts consentis.
356. La Commission invite les autorités françaises à préciser le montant des avantages (subventions et avances du service général non remboursées) perçus par la CCI au titre de son activité d'exploitant de l'aéroport, et d'exposer, le cas échéant, en quoi ces subventions pourraient satisfaire le critère de l'investisseur avisé en économie de marché ou sur quelle base elles pourraient être déclarées compatibles avec le marché intérieur. La Commission invite également les autorités françaises à indiquer si le service général de la CCI a contribué à la gestion, par exemple administrative ou comptable, du service aéroport entre 2000 et 2006, et à préciser le cas échéant les facturations éventuelles pour ces services.
357. La Commission invite les autorités françaises à fournir le rapport annexé à la délibération d'attribution de la CDSP produite, l'ensemble des réponses aux questions posées lors de la procédure de négociation, ainsi que tous les éventuels documents préparatoires à l'attribution de la DSP à Veolia Transport (procès-verbaux de la commission d'appel d'offres, etc.).
358. Dans le cadre du suivi de la DSP par le SMAN, les autorités françaises sont invitées à fournir pour la période 2007-2012:
- les rapports annuels prévus à l'article 22-1 de la CDSP,
 - les ordres du jour, procès-verbaux et comptes-rendus des points trimestriels de suivi de la délégation prévus à l'article 22-2 de la CDSP,
 - les comptes-rendus des points d'information prévus à l'article 10.3 de la CDSP,
 - tout document permettant d'éclairer le partage des responsabilités entre le SMAN et les autres entités publiques d'une part, et Veolia/VTAN d'autre part, dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport et de la conclusion des accords commerciaux avec Ryanair/AMS à partir du 2 janvier 2007.
359. La France est priée de préciser le montant des éventuelles subventions publiques perçues par la société VTAN en application de l'avenant n° 3 à la CDSP, ainsi que les conditions d'utilisation d'éventuelles subventions. En particulier, la France est priée de fournir la convention concernant le fonctionnement général de l'aide au développement du trafic touristique figurant en annexe 1 de cet avenant n° 3.

360. Les autorités françaises sont également invitées à produire la liste des biens transférés à VTAN en application de l'avenant n° 4 à la CDSP, ainsi qu'à expliquer les conditions comptables et financières du transfert de ces biens.
361. La Commission invite les autorités françaises à préciser à quelles prestations correspondent les frais de siège facturés par Veolia Transport à la société VTAN.
362. La Commission n'a pas connaissance de l'existence de plans d'affaires réalisés par la CCI-aéroport concernant le cadre contractuel des relations avec Ryanair et AMS et évaluant la rentabilité prévisionnelle de ces accords. Elle invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, la France est priée de fournir les derniers budgets ou comptes prévisionnels de la CCI avant la signature des contrats du 11 avril 2000 et du 10 octobre 2005, et de chacun de leurs avenants (voir points 261 et 262).
363. La France est priée de présenter le schéma d'incitation au développement du trafic de passagers mentionné dans les états financiers de la CCI-aéroport pour 2005, de détailler le cas échéant les versements auxquels ce schéma aurait donné lieu en précisant l'identité des éventuels bénéficiaires ainsi que des entités publiques ayant concouru à leur financement.
364. La Commission invite les autorités françaises à détailler les versements effectués au titre des contrats du 10 octobre 2005 conclus avec Ryanair et avec AMS, et notamment, d'identifier l(es) entité(s) publiques ayant pris en charge financièrement ces versements pour l'année 2006.
365. Les autorités françaises sont priées de préciser les montants des versements effectués au profit de Ryanair/AMS à compter de 2007. La Commission relève à cet égard que les informations présentées dans les réponses aux questions n° 27 et 32 de la lettre du 27 février 2012 semblent contradictoires, et invite les autorités françaises à clarifier ce point.
366. La Commission n'a pas connaissance de l'existence d'études de marché ou de plans d'affaire concernant le cadre contractuel des relations avec Ryanair et avec sa filiale AMS et évaluant la rentabilité prévisionnelle de ces accords. Elle invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, la France est priée de fournir les derniers budgets ou comptes prévisionnels de la société VTAN avant la signature des contrats des 2 janvier 2007, 1^{er} novembre 2007, 27 août 2008 et de chacun des avenants ayant modifié substantiellement leurs stipulations, et notamment à chacune des dates listées au point 280.
367. La France est priée de produire les rapports d'exécution annuels produits par VTAN en application de l'article 10-2 de la CDSP, ainsi que les documents relatifs aux points d'information mensuels établis conformément à l'article 10-3 de la CDSP.
368. Les autorités françaises sont priées de préciser leur estimation des coûts et revenus variables pour l'aéroport liés à l'activité de Ryanair (en prenant en compte le niveau de services demandé), ainsi qu'une estimation des coûts opérationnels liés à l'activité de Ryanair (en prenant en compte le niveau de services demandé et en proportion des coûts opérationnels totaux).
369. Les autorités françaises sont aussi priées de préciser quels étaient les coûts que les redevances aéroportuaires payées par Ryanair avaient vocation à couvrir:
- Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts totaux (en proportion du niveau de l'utilisation de l'aéroport) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts opérationnels attribuables à Ryanair (ou le cas échéant, les coûts variables ?) Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts marginaux liés à l'accueil de Ryanair ?
370. La France est priée de préciser, le cas échéant, une autre clé de répartition des coûts par utilisateur de l'aéroport. Pour chaque catégorie de coûts mentionnés ci-dessus, il sera précisé quels sont les coûts à considérer selon les règles comptables en vigueur (i.e. coûts liés à l'entretien, à l'achat de matériel et de fourniture etc.).
371. La France et les parties tierces sont invitées à préciser au sein de quel marché (géographique et de produit) elles considèrent que les relations contractuelles entre l'aéroport de Nîmes et Ryanair se sont inscrites.
372. La Commission invite enfin les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de Nîmes) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les aides éventuelles faisant l'objet de la procédure d'examen confortent la position concurrentielle de l'aéroport de Nîmes.
- Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des aides et des mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La France transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.
- Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la France veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'Etat ⁽¹⁴⁹⁾.

⁽¹⁴⁹⁾ JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

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

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

ANNEXE 1 – TABLEAU DE SYNTHÈSE

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

ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE

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

— **Colonne 1**

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

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

— **Colonne 2**

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

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

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

— **Colonne 3**

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

— **Colonne 4**

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

— **Colonne 5**

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

— **Colonnes 6 et 7**

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

— **Colonnes 8 et 9**

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

— **Colonnes 11 à 14**

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

— **Colonne 15**

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

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

— **Colonnes 16 et 17**

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

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

STATSSTØTTE — TYSKLAND

Statsstøttesag nr. SA.27585 og SA.31149 (2012/C) (ex NN/2011, ex CP 31/2009 og CP 162/2010)
Påstået statsstøtte til Lübeck lufthavn, Infratil og flyselskaber, som benytter lufthavnen (Ryanair, Wizz Air m.fl.)

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EUF-traktatens artikel 108, stk. 2

(EØS-relevant tekst)

(2012/C 241/04)

Ved brev af 22. februar 2012, som gengives på det autentiske sprog efter dette resumé, har Kommissionen meddelt Tyskland, at den har besluttet at indlede proceduren efter EUT-traktatens artikel 108, stk. 2, over for den ovennævnte foranstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende eventuelle bemærkninger til den støtteforanstaltning, med hensyn til hvilken Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for statsstøtte
Kontor: J-70, 3/225
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 22961242

Alle bemærkninger vil blive videresendt til Tyskland. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

SAGSFORLØB

I januar 2009 og juni 2010 modtog Kommissionen to klager fra *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* med påstand om, at de tyske myndigheder, især *Hansestadt Lübeck* ("HL") havde ydet yderligere ulovlig statsstøtte til *Flughafen Lübeck GmbH* ("FLG"), som driver Lübeck lufthavn, og *Infratil Limited*⁽¹⁾ ("Infratil"), som er majoritetsaktionær i FLG. Den 17. oktober 2010 modtog Kommissionen en henvendelse fra Air Berlin med oplysninger, bl.a. avisartikler, som der allerede var blevet henvist til i de tidligere klager.

Ved breve af 5. februar 2009, 16. april 2009, 28. marts 2011, 20. maj 2011, 15. juni 2011 og 5. juli 2011 anmodede Kommissionen gentagne gange de tyske myndigheder om oplysninger angående Lübeck lufthavn. De tyske myndigheder svarede med breve af 5. marts 2009, 12. marts 2009, 9. juli 2009, 14. oktober 2010, 16. maj 2011, 7. juni 2011, 29. juni 2011 og 15. juli 2011.

Den 4. juli 2011 modtog Kommissionen oplysninger fra Ryanair. Oplysningerne fra Ryanair blev videresendt til de tyske myndigheder, som blev opfordret til at fremsætte sine bemærkninger til dem. Tyskland svarede med brev af 8. september 2011.

⁽¹⁾ *Infratil* er et infrastrukturinvesteringsselskab med hovedsæde i New Zealand. *Infratil*, som investerer i energisektoren, i lufthavne og i kollektiv transport, ejer og driver i dag følgende lufthavne: Wellington International airport, New Zealand; Glasgow Prestwick Airport og Kent International Airport, UK. I årene fra 2005 og til 2009 ejede og drev *Infratil* Lübeck lufthavn.

BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

Infratil havde ved udgangen af 2008 mulighed for at udøve en option på tilbagesalg af sin aktiepost på 90 % i FLG til HL. For at undgå dette gik HL med til at dække Infratils tab og investeringsomkostninger i perioden fra januar til oktober 2009, hvis Infratil undlod at udøve sin salgsoption før oktober 2009. I oktober 2009 besluttede Infratil endelig at træde ud af Lübeck lufthavn og tilbagesolgte sine aktier til HL.

Siden november 2009 har HL igen været FLG's enejer (med 100 % af aktierne) og skullet dække lufthavnens tab. For perioden 2010-2015 er der planlagt adskillige infrastruktur- og infrastrukturrelaterede foranstaltninger. Infrastrukturprojektet finansieres af HL og delstaten Schleswig-Holstein. Nogle af disse infrastrukturforanstaltninger ser ud til at være en forudsætning for, at Ryanair vil stationere sine fly i lufthavnen.

Med sin overtagelse af de 90 % af aktierne i FLG overtog HL også alle de aktionærlån, Infratil havde ydet FLG. HL har gjort disse aktionærlån til efterstillede lån, da FLG's revisorer ellers ville have nægtet at skrive årsregnskabet under og bekræfte, at FLG var en going concern. Revisorerne frygtede for, at FLG i nær fremtid ville blive ude af stand til at fortsætte sin drift.

De tyske myndigheder har gjort gældende, at de flyselskaber, der benytter lufthavnen, får faktureret FLG's udgifter til afisning af fly til priser, der ligger under de faktiske omkostninger. Efter deres opfattelse vil markedet ikke acceptere et højere prisniveau.

Den aktuelle taksttabel for Lübeck lufthavn blev udsendt i 2006. Den finder anvendelse på alle flyselskaber, der bruger lufthavnen, med undtagelse af en enkelt individuel aftale mellem FLG og Ryanair. 2006-taksttabellen indeholder undtagelser med hensyn til landingsafgifter for visse passagerfly og nytilkomne flyselskaber og desuden rabatter for nye flyselskaber i lufthavnen baseret på passagertal.

I marts 2010 undertegnede Ryanair og FLG et tillæg til deres oprindelige aftale. Ifølge denne aftale skal Ryanair betale en fast afgift for hver flyekspedition i lufthavnen, et passagergebyr pr. ankommende passager og et sikkerhedsgebyr pr. afrejsende passager. Til gengæld betaler eller krediterer FLG Ryanair et markedsføringsbeløb for hver passager, der ankommer til Lübeck lufthavn. Desuden skal FLG i hele marts 2010-aftalens løbetid betale eller kreditere Ryanair et yderligere beløb for hver passager, der ankommer til Lübeck lufthavn. Den 31. oktober 2010 undertegnede Ryanair og FLG et andet aftaletillæg, hvori parterne aftalte en forlængelse af den oprindelige aftale.

De her omhandlede foranstaltninger er mere vidtrækkende end dem, der var genstand for undersøgelsesproceduren i statsstøttesag C 24/2007.

VURDERING AF FORANSTALTNINGEN

Foranstaltningerne i relation til Infratil – karakter af statsstøtte og denne støttes forenelighed

De tyske myndigheder finder, at da HL besluttede at dække Infratils tab og investeringsomkostninger i perioden fra januar til oktober 2009, handlede den som en markedsøkonomisk investor. På indeværende stadium nærer Kommissionen tvivl om, hvorvidt en markedsøkonomisk investor ville have tilbudt at dække tab, investeringer og andre foranstaltninger for at fastholde Infratil i lufthavnen i 10 måneder mere. Desuden ser den pris, der rent faktisk blev betalt ved udøvelsen af optionen, ud til at være højere end den købspris, der blev aftalt i 2005, og den pris, der var fastsat i 2009-aftalen. Tyskland har ikke fremlagt nogen beregninger, der kan retfærdiggøre disse forskelle i købspris. I lyset af det ovenstående er det Kommissionens foreløbige vurdering, at den kompensation for FLG's tab, investeringer og andre foranstaltninger i perioden fra januar til oktober 2009, som Infratil modtog, og forskellene mellem de i 2005 og 2009 aftalte priser og den faktisk betalte pris udgør driftsstøtte, som er med til at nedbringe Infratils løbende udgifter. Ifølge Domstolens retspraksis er en sådan driftsstøtte i princippet uforenelig med det indre marked.

Foranstaltningerne i relation til FLG efter HL's overtagelse af FLG i november 2009 - karakter af statsstøtte og denne støttes forenelighed

HL's dækning af FLG's tab

De tyske myndigheder gør gældende, at de her omhandlede foranstaltninger er sikkerhedsforanstaltninger og derfor ikke

falder ind under EU's statsstøtteregler. Størsteparten af foranstaltningerne forekommer imidlertid at være nødvendige for de økonomiske aktiviteter, som en lufthavsoperatør udøver, og EU's statsstøtteregler finder derfor anvendelse. De tyske myndigheder fremfører tillige, at den kompensation, FLG modtager, skal betragtes som en kompensation for en forpligtelse til offentlig tjeneste. Kommissionen nærer på indeværende stadium betydelig tvivl om, hvorvidt alle FLG's aktiviteter skal betragtes som tjenesteydelser af almen økonomisk interesse ("SGEI"). Under alle omstændigheder er det tvivlsomt, om alle de nødvendige kriterier i SGEI-afgørelsen er opfyldt. Kommissionen nærer derfor alvorlig tvivl om den omhandlede foranstaltnings forenelighed med det indre marked.

HL's og delstaten Schleswig-Holsteins finansiering af FLG's infrastrukturprojekt

De omhandlede infrastrukturforanstaltninger forekommer ikke at falde ind under det offentlige opgaver og alene dreje sig om luftfartssikkerhed. I mangel af en forretningsplan og en redegørelse for HL's og delstatens afkastforventninger nærer Kommissionen alvorlig tvivl om, hvorvidt finansieringen af infrastrukturinvesteringerne foregik på normale markedsvilkår. Det er derfor Kommissionens foreløbige vurdering, at foranstaltningerne er forbundet med statsstøtte. På indeværende stadium nærer Kommissionen alvorlig tvivl om foranstaltningens forenelighed, da den ikke opfylder kriterierne i luftfartsretningslinjerne fra 2005, bl.a. med hensyn til, om der består en almen interesse, om der på mellemlang sigt er tilfredsstillende udsigter med hensyn til anvendelsen af infrastrukturen, især i lyset af den eksisterende infrastruktur i navnlig Hamburg lufthavn, om alle potentielle brugere på lige vilkår og uden forskelsbehandling har adgang til infrastrukturen, og om udviklingen i samhandelen ikke påvirkes i et omfang, der strider mod EU's interesse. Denne infrastruktur forekommer at være en forudsætning for, at Ryanair vil have base i lufthavnen. På indeværende stadium kan Kommissionen derfor ikke udelukke, at den omhandlede infrastruktur etableres for én bestemt virksomhed. Kommissionen nærer desuden tvivl om, hvorvidt støtten er begrænset til det nødvendige minimum og har en tilskyndelsesvirkning.

HL's efterstillede aktionærlån til FLG

HL gjorde sine aktionærlån til FLG til efterstillede lån uden at modtage yderligere vederlag, yderligere sikkerhed eller højere rente på de pågældende lån. Ingen markedsøkonomisk investor ville gå med til, at lånene blev efterstillet, uden at opnå et yderligere vederlag, især ikke i betragtning af FLG's finansielle vanskeligheder, truende likviditetskrise og alt for store gæld samt de stigende tab. Det er derfor Kommissionens foreløbige vurdering, at de efterstillede aktionærlån indebærer statsstøtte. På indeværende stadium nærer Kommissionen alvorlige betænkeligheder ved, om FLG muligvis har været en kriseramte virksomhed siden regnskabsåret 2008/2009, og om driftsfinansieringen af FLG og finansieringen af infrastrukturforanstaltningerne derfor bør vurderes på grundlag af retningslinjerne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder. Eftersom omstrukturingsstøtten blev ydet uden en

underliggende omstrukturingsplan, kan der i så fald ikke være tale om omstrukturingsstøtte, der er forenelig med det indre marked.

Foranstaltningerne i relation til flyselskaber – foranstaltningernes karakter af statsstøtte

Anvendelse af afgifter for afisning af fly, der ligger under de faktiske omkostninger

På indeværende stadium tvivler Kommissionen på, at en markedsøkonomisk investor ville levere afisningsydelser til en pris, der ligger under omkostningerne ved at levere ydelserne, og acceptere fortsatte tab uden nogen udsigt til profit. Det er Kommissionens foreløbige vurdering, at de flyselskaber, der benytter lufthavnen og afisningsydelserne, modtager statsstøtte, som reducerer disse flyselskabers driftsomkostninger, og at denne støtte derfor ikke kan anses for at være forenelig med det indre marked.

Lufthavnsafgiftstabellen fra 2006 og rabatterne

Kommissionen hæfter sig ved, at lufthavnsafgifterne i Hamburg lufthavn er betydeligt højere end i Lübeck lufthavn. Uden at

foregribe en nærmere vurdering af, om der er forskelle med hensyn til den service, der ydes, nærer Kommissionen tvivl om, hvorvidt de flyselskaber, som benytter Lübeck lufthavn, betaler markedsprisen. Kommissionen hæfter sig også ved, at 2006-niveauet i lufthavnsafgifterne og indtægterne fra anden virksomhed end lufthavnsvirksomhed siden 2006 ser ud til at have resulteret i underskud på FLG's regnskaber siden 2006. I mangel af en forretningsplan er det Kommissionens foreløbige vurdering, at 2006-taksttabellen er forbundet med statsstøtte, der ikke kan anses for forenelig med det indre marked.

Aftalerne mellem Ryanair og FLG fra marts og oktober 2010

Samme vurdering som for 2006-taksttabellen og rabatterne.

Foranstaltningerne forekommer ikke at opfylde betingelserne i nogen af traktatens andre undtagelsesbestemmelser. På indeværende stadium kan Kommissionen derfor ikke udelukke, at de udgør ulovlig og uforenelig statsstøtte.

BREVETS ORDLYD

»hiermit möchte die Kommission die Bundesrepublik Deutschland (im Folgenden ‚Deutschland‘) darauf hinweisen, dass sie nach Prüfung der von den deutschen Behörden zu der vorstehenden Maßnahme vorgelegten Informationen beschlossen hat, das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden ‚AEUV‘) einzuleiten.

1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 10. Juli 2007 hat die Kommission der Bundesrepublik Deutschland ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der Finanzierung des Flughafens Lübeck, der finanziellen Beziehungen zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil Limited ⁽²⁾ (im Folgenden ‚Infratil‘) sowie der finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen und Ryanair das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten ⁽³⁾. Das förmliche Prüfverfahren wurde unter der Nummer SA.21877 (C 24/2007) registriert.
- (2) Mit Schreiben vom 28. Januar 2009 übermittelte die *Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV* ⁽⁴⁾, eine Vereinigung von Privatpersonen, die von der Lärmbelästigung durch den Flughafen betroffen sind, (im Folgenden ‚der Beschwerdeführer‘), weitere Auskünfte zum laufenden förmlichen Prüfverfahren in der Beihilfesache SA.21877 (C 24/2007) und unterstellte, die deutschen Behörden würden zusätzliche rechtswidrige staatliche Beihilfen zugunsten des Flughafens Lübeck und von Infratil gewähren. Diese Beschwerde wurde als Beihilfesache unter der Nummer CP 31/2009 (SA.27585) registriert.
- (3) Mit Schreiben vom 5. Februar 2009 forderte die Kommission die deutschen Behörden auf, nähere Auskünfte über die Presseberichte im Zusammenhang mit dem Flughafen Lübeck zu erteilen. Nach diesen Informationen wurde die Hansestadt Lübeck (HL) die Verluste des Flughafenbetreibers für das Jahr 2009 ausgleichen, um sicherzustellen, dass sich der gegenwärtige Flughafenbetreiber Infratil nicht vor Oktober 2009 vom Flughafen zurückzog. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 5. März 2009 und vom 12. März 2009.
- (4) Mit Schreiben vom 16. April 2009 verlangte die Kommission von den deutschen Behörden weitere Auskünfte betreffend den Flughafen Lübeck. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 9. Juli 2009.
- (5) Mit Schreiben vom 22. Juni 2010 und vom 30. Juni 2010 reichte der Beschwerdeführer eine weitere Beschwerde ein, in der er geltend machte, dass die deutschen Behörden dem *Flughafen Lübeck* und Infratil weitere rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährten. Diese Beschwerde wurde als Beihilfesache unter der Nummer CP 162/2010 (SA.31149) registriert.
- (6) Mit Schreiben vom 7. Juli 2010 leitete die Kommission die Beschwerde in der Beihilfesache CP 162/2010 (SA.31149) an Deutschland weiter und verlangte nähere Auskünfte. Mit Schreiben vom 13. Juli 2010 erbat die deutschen Behörden eine Verlängerung der Antwortfrist. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 14. Oktober 2010.
- (7) Mit Schreiben vom 17. Oktober 2010 wurden der Kommission im Rahmen des laufenden förmlichen Prüfverfahrens SA.21877 (C 24/2007) weitere Auskünfte von Air Berlin übermittelt; dabei handelte es sich um eine Zusammenfassung öffentlich zugänglicher Informationen über die jüngsten Entwicklungen am Flughafen Lübeck. Die von Air Berlin erteilten Auskünfte stimmten mit den von der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm Lübeck und Umgebung eV übermittelten Informationen überein.
- (8) Mit Schreiben vom 28. März 2011 verlangte die Kommission weitere Auskünfte über die Finanzierung des Flughafens Lübeck, die geplanten Infrastrukturinvestitionen, den Preis, der Infratil für 90 % der Anteile an der FLG gezahlt wurde, und die finanziellen Beziehungen zwischen dem Flughafen Lübeck und den den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften. Mit Schreiben vom 8. April 2011 verlangte die Kommission von Ryanair Auskünfte über seine Verträge mit dem Flughafen Lübeck.
- (9) Die deutschen Behörden baten um eine Fristverlängerung bis zum 15. Juli 2011. Mit Schreiben vom 20. April 2011 forderte die Kommission Deutschland auf, sich bis zum 28. April 2011 zu den in Rede stehenden Beschwerden zu äußern. Mit Schreiben vom 21. April 2011 beantragten die deutschen Behörden eine Fristverlängerung. Mit Schreiben vom 27. April 2011 gewährte die Kommission die Verlängerung der Frist bis zum 16. Mai 2011. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 16. Mai 2011.
- (10) Allerdings war die Antwort der deutschen Behörden unvollständig. Daher übermittelte die Kommission mit Schreiben vom 20. Mai 2011 ein Erinnerungsschreiben gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 ⁽⁵⁾ (im Folgenden ‚die Verfahrensverordnung‘). Frist für die Antwort der deutschen Behörden war der 7. Juni 2011. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 7. Juni 2011, in dem sie zurückwiesen, dass es sich bei dem Schreiben vom 20. Mai 2011 um ein Erinnerungsschreiben im Sinne der Verfahrensverordnung gehandelt habe, da zwei der Fragen offenbar umformuliert worden waren und eine der Fragen ihres Erachtens neu war. Die deutschen Behörden legten keine weiteren Informationen vor.

⁽²⁾ *Infratil* ist eine neuseeländische Beteiligungsgesellschaft, die auf Infrastrukturinvestitionen in den Bereichen Energie, Flughäfen und öffentliches Verkehrswesen spezialisiert ist. Gegenwärtig ist Infratil Eigentümer und Betreiber insbesondere folgender Flughäfen: Wellington International Airport, Neuseeland; Glasgow Prestwick Airport und Kent International Airport, Vereinigtes Königreich.

⁽³⁾ Beschluss der Kommission vom 10. Juli 2007, Staatliche Beihilfe SA.21877 (C 24/2007) – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten von Lübeck Flughafen, Infratil und Ryanair (ABl. C 287 vom 29.11.2007, S. 27; Berichtigung veröffentlicht im ABl. C 295 vom 7.12.2007, S. 29).

⁽⁴⁾ Der *Beschwerdeführer* ist eine gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung bestimmter umweltbezogener Pläne und Programme und zur Änderung der Richtlinien 85/337/EWG und 96/61/EG des Rates in Bezug auf die Öffentlichkeitsbeteiligung und den Zugang zu Gerichten eingetragene Nichtregierungsorganisation.

⁽⁵⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

- (11) Mit Schreiben vom 15. Juni 2011 übermittelte die Kommission den deutschen Behörden ein zweites Erinnerungsschreiben gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verfahrensverordnung und räumte ihnen die Möglichkeit ein, bis zum 29. Juni 2011 Informationen vorzulegen. Andernfalls würde die Kommission eine Anordnung zur Auskunftserteilung in Betracht ziehen. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 29. Juni 2011 auf einige der Fragen und teilten der Kommission mit, die Antworten auf die übrigen Fragen würden im Laufe des Monats Juli 2011 nachgereicht.
- (12) Mit Schreiben vom 4. Juli 2011 erhielt die Kommission weitere Informationen von Ryanair. Ryanair übermittelte der Kommission auch eine Kopie seiner Verträge mit dem Flughafen.
- (13) Mit Schreiben vom 5. Juli 2011 übermittelte die Kommission den deutschen Behörden ein drittes Erinnerungsschreiben gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verfahrensverordnung und räumte ihnen die Möglichkeit ein, die noch offenen Fragen bis zum 15. Juli 2011 zu beantworten. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 15. Juli 2011. Allerdings legten die deutschen Behörden der Kommission keine Kopie des neuen Vertrags zwischen dem Flughafen und Ryanair vor.
- (14) Mit Schreiben vom 18. Juli 2011 leitete die Kommission die von Ryanair übermittelten Angaben an die deutschen Behörden weiter. Darauf forderten die deutschen Behörden die Übersetzung der Ausführungen von Ryanair ins Deutsche. Die Kommission leitete den deutschen Behörden die deutsche Fassung des Textes mit Schreiben vom 8. August 2011 zu.
- (15) Mit Schreiben vom 8. September 2011 nahmen die deutschen Behörden zu den Ausführungen von Ryanair Stellung.

2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

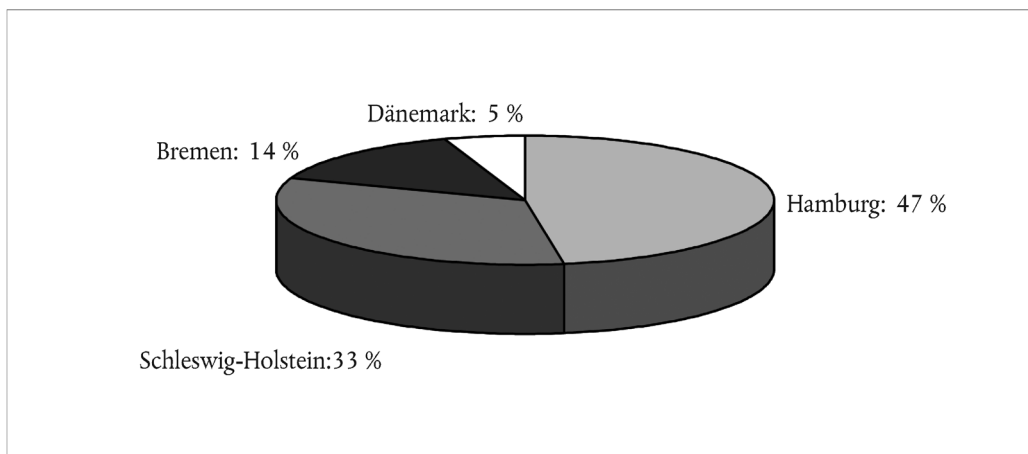
2.1. Allgemeine Informationen zum Flughafen Lübeck

Einzugsgebiet, Entwicklung des Passagieraufkommens und Fluggesellschaften, die den Flughafen anfliegen

- (16) Der Flughafen Lübeck liegt in Schleswig-Holstein in einer Entfernung von rund 73 km von Hamburg.
- (17) Der Flughafen selbst bezeichnet den Großraum Hamburg und Öresund (Großraum Kopenhagen/Malmö) als sein Einzugsgebiet. In dieser Region stehen folgende Flughäfen zur Verfügung:
- Flughafen Hamburg (~78 km vom Flughafen Lübeck entfernt, ~65 Min. Fahrzeit mit dem Auto),
 - Flughafen Rostock (~134 km vom Flughafen Lübeck, ~1 Std. Fahrzeit mit dem Auto),
 - Flughafen Bremen (~185 km vom Flughafen Lübeck, ~1 Std. 56 Min. Fahrzeit mit dem Auto),
 - Flughafen Hannover (~208 km vom Flughafen Lübeck, ~2 Std. 8 Min. Fahrzeit mit dem Auto), und
 - Flughafen Kopenhagen (~280 km vom Flughafen Lübeck, ~3 Std. Fahrzeit mit Auto und Fähre).
- (18) Nach einer Marktstudie des Flughafens aus dem Jahr 2009 kommt der überwiegende Teil der (abfliegenden) Passagiere des Flughafens Lübeck aus Hamburg (47,2 %). Der Flughafen rechnet mit einem Anstieg der dänischen (abfliegenden) Passagiere, sobald die feste Fehmarnbelt-Querung zwischen Deutschland und Dänemark fertig gestellt ist. Die folgende Abbildung vermittelt einen Überblick über die Herkunft der Fluggäste des Flughafens Lübeck.

Abbildung1

Herkunft der vom Flughafen Lübeck abfliegenden Passagiere (Marktstudie, 2009) ⁽⁶⁾



⁽⁶⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. Dezember 2009, S. 23.

- (19) Das Passagieraufkommen des Flughafens stieg von 48 652 im Jahr 1999 auf 546 146 im Jahr 2010 (siehe nachstehende Tabelle). Bis 2015 erwartet der Flughafen einen Anstieg der Fluggastzahlen auf 2,2 Millionen.

Tabelle 1

Passagieraufkommen am Flughafen Lübeck, 1999 bis 2010 ⁽⁷⁾

Jahr	Anzahl der Passagiere
1999	48 652
2000	142 586
2001	192 726
2002	244 768
2003	514 560
2004	578 475
2005	710 788
2006	677 638
2007	612 858
2008	544 339
2009	697 559
2010	546 146

- (20) Der Flughafen wird derzeit von Ryanair ⁽⁸⁾, Wizz Air ⁽⁹⁾ und Chartergesellschaften im Auftrag von Globalis Reisen ⁽¹⁰⁾ angefliegen. Auf Ryanair entfällt ein Anteil von rund [...] % des Passagieraufkommens ⁽¹¹⁾.

⁽⁷⁾ Siehe Website des Flughafens Lübeck: <http://www.flughafen-luebeck.de/unternehmen/zahlen-und-fakten/> (Stand: 3. Juni 2011).

⁽⁸⁾ Ryanair ist eine irische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billigfluggesellschaften (European Low Fares Airlines Association - ELFAA). Die Geschäftstätigkeit der Fluggesellschaft erstreckt sich auf sekundäre Regionalflughäfen. Ryanair fliegt gegenwärtig rund 160 europäische Zielflughäfen an und betreibt eine homogene Flotte, bestehend aus 272 Maschinen des Typs Boeing 737-800 mit 189 Sitzen. Ryanair führt derzeit vom Flughafen Lübeck 23 Flüge pro Woche nach 5 europäischen Zielflughäfen durch: London-Stansted, (VK), Mailand-Bergamo und Pisa (Italien), Palma de Mallorca (Spanien) und Stockholm-Skavsta (Schweden).

⁽⁹⁾ Wizz Air ist eine ungarische Fluggesellschaft und ebenfalls Mitglied der ELFAA. Die Wizz Air-Gruppe setzt sich aus drei Betreibergesellschaften zusammen, Wizz Air Ungarn, Wizz Air Bulgarien und Wizz Air Ukraine. Das Geschäftsmodell der Fluggesellschaft erstreckt sich auf sekundäre Regionalflughäfen. Wizz Air fliegt gegenwärtig rund 150 europäische Zielflughäfen an und betreibt eine homogene Flotte mit einem Durchschnittsalter von weniger als 3 Jahren, bestehend aus 34 Maschinen des Typs Airbus A 320 mit 180 Sitzen. Bis 2017 plant Wizz Air eine Erweiterung seiner Flotte auf 132 Flugzeuge. Wizz Air führt derzeit vom Flughafen Lübeck sechs Flüge pro Woche nach zwei Zielflughäfen durch: Danzig (Polen) und Kiew (Ukraine).

Weitere Einzelheiten sind abrufbar unter: http://wizzair.com/about_us/company_information/?language=EN (Stand: 1. Juni 2011).

⁽¹⁰⁾ Die wichtigsten Ziele der von Lübeck aus fliegenden Charterfluggesellschaften sind Island, Italien, Marokko, Jordanien und Israel.

⁽¹¹⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. Dezember 2009, S. 25.

Eigentumsverhältnisse

- (21) Der Flughafen Lübeck wird von der *Flughafen Lübeck GmbH* (im Folgenden ‚FLG‘) betrieben, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Die Eigentümer der FLG haben in den letzten Jahren mehrfach gewechselt. Bis zum 30. November 2005 befanden sich alle Anteile (100 %) der FLG im Besitz der Hansestadt Lübeck. Im Rahmen eines ‚Beteiligungsvertrags‘ veräußerte die Hansestadt Lübeck zum 1. Dezember 2005 90 % ihrer Anteile an der FLG an Infratil ⁽¹²⁾. Der verbleibende Minderheitsanteil von 10 % wurde weiterhin von der Hansestadt Lübeck gehalten. Der Beteiligungsvertrag enthielt eine Reihe von Konditionen sowie Put- und Call-Optionen für beide Parteien (nähere Einzelheiten dazu in Abschnitt 2.2).

- (22) Ende 2008 hatte Infratil die Möglichkeit, von seiner Put-Option Gebrauch zu machen und seine Anteile an die Hansestadt Lübeck zurückzugeben. Um Infratil als Flughafenbetreiber zu halten, hat sich Lübeck zur Übernahme der Verluste von Infratil während des Zeitraums Januar bis Oktober 2009 unter der Bedingung entschlossen, dass Infratil erst nach dem 22. Oktober 2009 von seiner Put-Option Gebrauch macht. Ende Oktober 2009 beschloss Infratil schließlich, sich aus dem Flughafen Lübeck zurückzuziehen, und verkaufte seine Anteile an die Hansestadt Lübeck.

- (23) Seit November 2009 ist die Hansestadt Lübeck wieder alleiniger Eigentümer (100 % der Anteile) der FLG. Im November 2009 beschloss die *Bürgerschaft* ⁽¹³⁾, dass bis Ende Februar 2010 ein neuer privater Investor für die FLG gefunden werden und dass der Flughafen keine weiteren Finanzierungsmittel erhalten sollte. Allerdings forderten die Befürworter des Flughafens einen Bürgerentscheid, ob der Flughafen erhalten und von der Stadt finanziert oder aber geschlossen werden sollte. Am 25. April 2010 sprachen sich die Bürger von Lübeck mehrheitlich dafür aus, das Überleben des Flughafens Lübeck zu sichern. Daher werden weitere Investitionen in die Flughafeninfrastruktur erforderlich. Lübeck plant die Privatisierung des Flughafens, sobald der Ausbau der Infrastruktur abgeschlossen ist.

- (24) In den folgenden Abschnitten wird im Einzelnen auf die Interventionen der deutschen Regionalbehörden im Zusammenhang mit Betrieb und Management des Flughafens Lübeck eingegangen.

2.2. Verträge zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil betreffend den Flughafen Lübeck

2.2.1. Ausgleich der Verluste der FLG im Betrag von höchstens [...] (*) EUR durch die Hansestadt Lübeck zugunsten von Infratil

- (25) Im Januar 2009 kamen die Hansestadt Lübeck und Infratil überein, dass die Stadt Infratil 2009 (Januar bis

⁽¹²⁾ Dieser Vertrag ist Gegenstand des laufenden förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache C 24/2007 – Flughafen Lübeck Blankensee, Beschluss der Kommission vom 10. Juli 2007 (ABl. C 287 vom 29.11.2007, S. 27, und Berichtigung vom 23. Oktober 2007, veröffentlicht im ABl. C 295 vom 7.12.2007, S. 29).

⁽¹³⁾ Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck setzt sich aus Vertretern der Bürger der Stadt zusammen.

(*) Vertrauliche Informationen.

Oktober) für die Verluste der FLG bis zu einem Betrag von höchstens [...] EUR entschädigt, sofern Infratil zu- sagt, von seiner ‚Put-Option‘⁽¹⁴⁾ erst zwischen dem 23. und dem 31. Oktober 2009 Gebrauch zu machen. Außerdem erklärte sich Lübeck auch bereit, die Kosten für die Planfeststellung und für Investitionen im Jahr 2009, die Air Berlin-Prozesskosten sowie weitere Kosten (z. B. 2008 vorfinanzierte Kosten für Investitionen, die erst 2009 durchgeführt wurde usw.) zu übernehmen.

- (26) Mit dem Vertrag von 2009 wurden die im Beteiligungsvertrag von 2005 vereinbarten Modalitäten der Put-Option von Infratil geändert. Nach dem Beteiligungsvertrag von 2005 haftete Infratil für die nach dem 1. Januar 2009 angefallenen Verluste und Investitionen, sofern von der Put-Option erst nach dem 31. Januar 2009 Gebrauch gemacht wird. In diesem Fall sollte das der FLG von Infratil zum Verlustausgleich gewährte Darlehen für [...] EURO an die Hansestadt Lübeck abgetreten werden.
- (27) Als Gegenleistung für die Änderung hat Infratil auf die Möglichkeit verzichtet, bis zum 22. Oktober 2009 von der Put-Option Gebrauch zu machen. Gleichzeitig kann die Hansestadt Lübeck ihre ‚Call-Option‘⁽¹⁵⁾ unverzüglich einlösen, und nicht erst ab dem 1. Februar 2010 wie im Beteiligungsvertrag von 2005 vorgesehen.
- (28) Die deutschen Behörden bestätigen ferner, dass Infratil der Hansestadt Lübeck als Minderheitsgesellschafter Entscheidungsbefugnisse einräumte, die über ihre 10 %ige Beteiligung an der FLG hinausgehen. Insbesondere kann die Stadt überprüfen, ob die vereinbarten Ziele der Wirtschafts- und Finanzplanung erreicht werden. Ryanair

⁽¹⁴⁾ Nach dem Beteiligungsvertrag von 2005 erhielt Infratil eine Put-Option, die dem Unternehmen das Recht auf Rückgabe seiner 90 % der Anteile an der FLG an die Hansestadt Lübeck einräumte und Infratil eine Ausstiegsstrategie sicherte. Für den Fall, dass Infratil von seiner Put-Option Gebrauch macht, würde die Hansestadt Lübeck für die Anteile von Infratil an der FLG folgenden Preis zahlen:

- (i) Rückzahlung des 2005 von Infratil gezahlten Kaufpreises,
- (ii) Übertragung des Darlehens in Höhe seiner Verwendung zur Finanzierung von Betriebsverlusten von höchstens [...] EUR, Investitionen von höchstens [...] EUR, Kosten für die Planfeststellung und Kosten für die Klage von Air Berlin sowie
- (iii) Zahlung eines jährlichen Zinssatzes von [...] % für das Darlehen.

Das Optionsrecht durfte nur ausgeübt werden, wenn die beiden nachstehend aufgeführten Bedingungen bis zum 31. Dezember 2008 nicht erfüllt waren:

- (i) Dem Flughafen wurde die bedingungslose und endgültige Planungsgenehmigung erteilt, oder es wurden Bauarbeiten im Wert von mindestens [...] EUR in Auftrag gegeben;
 - (ii) 2008 werden mindestens [...] Passagiere befördert (bzw. für den Fall, dass die Planungsgenehmigung bereits früher erteilt wird, werden im Jahr 2006 [...] Passagiere bzw. 2007 [...] Passagiere befördert).
- Die Put-Option erlischt spätestens am 31. Januar 2013.
- ⁽¹⁵⁾ Nach dem Beteiligungsvertrag von 2005 erhielt die Hansestadt Lübeck eine Call-Option, die der Stadt das Recht auf Rückkauf der Anteile von 90 % an der FLG einräumte. Für den Fall, dass Lübeck von dieser Option Gebrauch macht, würde sich der Kaufpreis auf den gleichen Betrag wie die Put-Option von Infratil belaufen. Die Call-Option kann nur eingelöst werden, wenn die Put-Option erlischt, spätestens jedoch am 31. Januar 2013.

sagte ferner zu, die Passagierzahlen am Flughafen Lübeck zu erhöhen (auf [...] Fluggäste im Jahr 2009 und [...] im Jahr 2010).

- (29) Nach Auffassung der deutschen Behörden verhielt sich die Hansestadt Lübeck bei der Unterzeichnung des Vertrags von 2009 wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber, da Infratil ohne den Vertrag unverzüglich von seiner Put-Option Gebrauch gemacht und Ryanair sich vom Flughafen zurückgezogen hätte.

2.2.2. Infratil gibt seine Anteile von 90 % an der FLG an die Hansestadt Lübeck zurück

- (30) Im Oktober 2009 beschloss Infratil, seine Put-Option einzulösen und gab seine Anteile von 90 % an die Hansestadt Lübeck zurück.
- (31) Nach dem Beteiligungsvertrag von 2005 war Lübeck verpflichtet, Infratil den gezahlten Kaufpreis zurückzuzahlen. Überdies war die Stadt wie vorstehend dargelegt (siehe Abschnitt 2.2.1) verpflichtet, die Verluste der FLG während des Zeitraums Januar bis Oktober 2009 auszugleichen.
- (32) Nach den vom Beschwerdeführer vorgelegten Informationen zu den Ausführungen vom 15. Oktober 2009 gegenüber der *Bürgerschaft* belief sich der Preis der Put-Option auf schätzungsweise [...] EUR, der sich, wie in der nachstehenden Tabelle aufgelistet, wie folgt zusammensetzt:

Tabelle 2

Preis der Put-Option von Infratil, Oktober 2009 – Kaufpreis für 90 % der Anteile an der FLG

Preis der Put-Option, Oktober 2009	in 1 000 EUR
Preis der Put-Option zum 31. Dezember 2008	[...]
+ [...] % Zinsen auf den Preis der Put-Option von 2008 für das Jahr 2009	[...]
+ Betriebsverluste 2009	[...]
+ Investitionen 2009	[...]
+ Kosten der Planungsgenehmigung 2009	[...]
+ Sonstige Aufwendungen 2009	[...]
+ Air Berlin-Prozesskosten	[...]
+ [...] % Zinsen auf Gesellschafterdarlehen für das Jahr 2009	[...]
Insgesamt	[...]

2.3. Finanzlage und Finanzierung des Flughafens Lübeck nach dem Ausstieg von Infratil

- (33) Die FLG wirtschaftet seit vielen Jahren defizitär. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Jahre 1995 bis 2010 ausgewiesenen Verluste des Flughafens.

Tabelle 3

Finanzergebnis der FLG, 1995 bis 2010 ⁽¹⁶⁾

Jahr	Verluste der FLG in 1 000 EUR	Jahr	Verluste der FLG in 1 000 EUR
1995	[...]	2003	[...]
1996	[...]	2004	[...]
1997	[...]	2005	[...]
1998	[...]	2006	[...]
1999	[...]	2007	[...]
2000	[...]	2008	[...]
2001	[...]	2009	5 605
2002	[...]	2010	4 264

- (34) Die in den Jahren 1995 bis 2004 erzielten Verluste wurden von der Hansestadt Lübeck nach einem Vertrag über die Gewinn- und Verlustübertragung ausgeglichen, der 1978 abgeschlossen und seither nicht geändert wurde. Dieser Vertrag von 1978 wurde erst 2005 nach der Veräußerung von 90 % der FLG-Anteile an Infratil beendet. Die Verluste der FLG in den Jahren 2005 bis 2008 wurden im Wesentlichen von Infratil gedeckt und sollten bis in Höhe eines Betrags von [...] EUR in den Kaufpreis einfließen, wenn Infratil sein Optionsrecht ausübt (siehe Fußnote 14). Die Verluste der FLG in der Zeit von Januar bis (einschließlich) Oktober 2009 gingen ebenfalls in den Kaufpreis ein (siehe Tabelle 2) und wurden von der Hansestadt Lübeck getragen. Ab November 2009 war die Hansestadt Lübeck als alleiniger Gesellschafter für die Finanzierung der Tätigkeiten der FLG verantwortlich. Der Geschäftsplan des Flughafens für die Jahre 2009 bis 2015 sieht erst ab 2014 positive Gewinne vor Steuern vor.

- (35) Die anhaltenden Verluste der FLG führten zu einem negativen Betrag des Eigenkapitals in Höhe von 11,5 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2010 gegenüber – 7,3 Mio. EUR im Jahr 2009. Die kumulierten Verluste der FLG belaufen

⁽¹⁶⁾ Bericht der FLG-Beteiligungsgesellschaft mbH vom 11. November 2009, S. 8; Finanzausweise der FLG, 31. März 2010, veröffentlicht im eBundesanzeiger unter https://www.ebundesanzeiger.de/ebanzwww/wexservlet?session.sessionid=6b87ba930438d1ca7f0399ff65ce6efc&page.navid=detailsearchlisttodetailsearchdetail&fts_search_list.selected=a8f39cb7c46cf0dd&fts_search_list.destHistoryId=05103.

sich auf 22,8 Mio. EUR. Die Verschuldung der FLG liegt bei 36,0 Mio. EUR. Bei den Fremdmitteln handelt es sich größtenteils um Gesellschafterdarlehen im Betrag von 35,8 Mio. EUR. Der Restbetrag setzt sich aus kurzfristigen Verbindlichkeiten zusammen. Die Bilanz weist zudem klar auf die hohe Anlagenintensität ⁽¹⁷⁾ des Unternehmens hin (im Geschäftsjahr 2009 97 % der Bilanzsumme, im Geschäftsjahr 2010 67 %). Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die wichtigsten Finanzzahlen der FLG.

Tabelle 4

Finanzzeckdaten der FLG, Geschäftsjahre 2009 und 2010 in 1000 EUR ⁽¹⁸⁾

In 1 000 EUR	Geschäftsjahr 2010	Geschäftsjahr 2009
Langfristige Aktiva	27 131	28 714
Eigenkapital	– 11 544	– 7 280
Kumulierte Verluste	22 792	17 188
Passiva	36 027	32 781
Erträge insgesamt	4 732	4 190
Personalaufwendungen	3 672	3 716
Abschreibungen	1 657	1 678
Gewinn/Verlust	– 4 264	– 5 605

2.3.1. Finanzierung des Betriebs des Flughafens Lübeck

- (36) Nach Auffassung der deutschen Behörden ist die Finanzierung des Betriebs des Flughafens Lübeck durch die Hansestadt Lübeck ein Ausgleich für Tätigkeiten, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, sowie für Dienstleistungen Tätigkeiten von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI“).
- (37) Seit November 2009 zahlt die Hansestadt Lübeck der FLG einen Ausgleich für die Tätigkeiten, die nach ihrer Auffassung in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die Tätigkeiten, die als in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallend angesehen werden.

⁽¹⁷⁾ Die Kennzahl der Anlagenintensität wird durch Division der langfristigen Aktiva durch die Bilanzsumme berechnet (Passiva insgesamt plus Eigenkapital gleich Bilanzsumme). Sie zeigt auf, welcher Anteil des verfügbaren Kapitals des Unternehmens langfristig gebunden ist.

⁽¹⁸⁾ Finanzausweise der FLG, 31. März 2010, veröffentlicht im eBundesanzeiger unter https://www.ebundesanzeiger.de/ebanzwww/wexservlet?session.sessionid=6b87ba930438d1ca7f0399ff65ce6efc&page.navid=detailsearchlisttodetailsearchdetail&fts_search_list.selected=a8f39cb7c46cf0dd&fts_search_list.destHistoryId=05103.

Tabelle 5

Tätigkeiten, die die Hansestadt Lübeck als in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallend angesehen werden⁽¹⁹⁾

Kostenkategorien		2009 in 1 000 EUR	2010 in 1 000 EUR	2011 in 1 000 EUR	2012 in 1 000 EUR	2013 in 1 000 EUR	2014 in 1 000 EUR	2015 in 1 000 EUR
Personal- kosten	A 1 – Flugsicherung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 2 – Feuerwehr	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 3 – Sicherheits-personal	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 4 – 20 % der indirekten / Fixkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sonstige Kosten	A 5 – 90 % der Pacht	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 6 – Enteisungsmittel (100 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 7 – Flugsicherung / Brandschutz (100 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 8 – Fahrzeugflotte (z. B Kehrmaschinen, Enteisungs-fahr- zeuge, Löschfahrzeuge usw. (90 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 9 – Wartung Instrumenten-landes- system	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 10 – Wartung Start- u. Landebahn einschl. Rollweg u. Vorfeld	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 11 – Sicherheitsdienste	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 12 – Leasinggebühr (Radar) Über- wachungsgerät	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 13 – Frequenzgebühren	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 14 – Wetterdienst	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 15 – Zuverlässigkeits-überprüfung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	A 16 – 20 % Indirekte / Gemeinkosten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Insgesamt		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
—	Landeentgelte	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
—	Erträge aus Flugzeugenteisung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Finanzierungslücke		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(38) Die Kostenpositionen für die Tätigkeiten A 1 bis A 4 umfassen Personalkosten für Fluglotsen, Feuerwehrleute, einen externen Sicherheitsbeauftragten von DEKRA/TÜV, der die Einhaltung der verschiedenen Sicherheitsstandards am Flughafen Lübeck überprüft sowie [...] % der indirekten/Gemeinkosten des Flughafens.

(39) Die deutschen Behörden vertreten den Standpunkt, dass der Pachtzins für das Gelände, das zu Luftverkehrszwecken genutzt wird, sowie die Wartung von Start- und Landebahn, Rollweg und Vorfeld in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen (Tätigkeiten A 5 und A 10). Nach dem Take-Off Konzept können auf dem Markt für Luftverkehrsdienstleistungen für das Enteisen von Flugzeugen keine höheren Entgelte verlangt werden (Tätigkeiten A 6 und A 8). Der Flughafen muss Zuverlässigkeitsüberprüfungen bei Personen mit Zugang zum Sicherheitsbereich vornehmen (Tätigkeit A 15).

⁽¹⁹⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. Dezember 2009, S. 39.

- (40) Die deutschen Behörden weisen darauf hin, dass dem Flughafen mit seiner Betriebsgenehmigung die gemeinschaftliche Verpflichtung auferlegt wurde, an 356 Tagen im Jahr rund um die Uhr Flughafendienste entsprechend den Sicherheitsanforderungen zu erbringen. Außerdem machen die deutschen Behörden geltend, dass der Flughafen Lübeck zu einer Entlastung des Flughafens Hamburg beiträgt.

2.3.2. Das Infrastrukturvorhaben und seine Finanzierung

- (41) Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die geplanten Infrastruktur- und damit zusammenhängende Projekte am Flughafen Lübeck.

Tabelle 6

Infrastruktur- und damit zusammenhängende Projekte am Flughafen Lübeck 2010 – 2015

Nummer	Bezeichnung	Veranschlagte Kosten (in EUR) ⁽²⁰⁾	Veranschlagte Kosten (in EUR) ⁽²¹⁾
M1	Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2 257 m	[...]	[...]
M2	Installierung u. Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems der Kategorie II (im Folgenden: „ILS CAT II“)	[...]	[...]
M3	Vorfeld-Parkpositionen	[...]	[...]
M4	Kfz-Parkplätze	[...]	[...]
Zwischensumme		[...]	[...]
M5	2. Tranche aus der Mediationsvereinbarung	[...]	
M6	Entwässerung	[...]	
M7	Lärmschutzmaßnahmen	[...]	
Insgesamt		[<20] Millionen	

⁽²⁰⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. Dezember 2009, S. 15.

⁽²¹⁾ Finanzierungsbeschluss des Landes Schleswig-Holstein, 31. März 2011, S. 2 u. 3.

- (42) **M1 – Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2 257 m:** Die Start- und Landebahn des Flughafens Lübeck ist gegenwärtig 2 102 m lang. Damit auch größere Flugzeuge Lübeck anfliegen können, ist die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2 257 m geplant.
- (43) **M2 – Installierung und Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems ILS CAT II:** Der Flughafen verfügt derzeit über

ILS CAT I ⁽²²⁾. Zur Ermöglichung von Präzisions-Instrumentenanflug und -landung mit einer Entscheidungshöhe von weniger als 61 m, aber mindestens 30 m über Aufsetzzonenhöhe und einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 300 bzw. 350 m bedarf es der Installation eines ILS CAT II.

- (44) **M3 – Vorfeld-Parkpositionen:** Geplant ist die Verlängerung des Vorfelds und die Einrichtung von Parkpositionen für neun Flugzeuge. Derzeit können nachts höchstens drei Flugzeuge geparkt werden.
- (45) **M4 – Kfz-Parkplätze:** Die FLG plant die Erweiterung der Parkmöglichkeiten auf 5 500 Parkplätze bis zum Jahr 2020. Die FLG hat bereits für [...] EUR Gelände für die Parkplätze erworben.
- (46) **M5 – 2. Tranche aus der Mediationsvereinbarung:** Nach der Mediationsvereinbarung mit Naturschutzverbänden muss die FLG insgesamt [...] EUR in die Naturschutzstiftung ‚Grönauer Heide‘ einzahlen. Die erste Zahlung ist bereits erfolgt. Der Restbetrag von [...] EUR ist bei Beginn der ersten Infrastrukturarbeiten fällig.
- (47) **M6 – Entwässerung:** Es muss in ein Entwässerungssystem investiert werden. Die Investitionskosten werden derzeit auf [...] EUR veranschlagt.
- (48) **M7 – Lärmschutzmaßnahmen:** Die Planungsgenehmigung sieht verschiedene Lärmschutzmaßnahmen vor. Die Gesamtkosten dieser Lärmschutzmaßnahmen belaufen sich auf rund [...] EUR. Außerdem gilt ein Nachtflugverbot (22:00 bis 6:00 Uhr) für Frachtflugzeuge, planmäßige Starts und Landungen sind nur bis 23:30 und ab 5:30 zulässig, und Triebwerktests dürfen nur tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) durchgeführt werden.
- (49) Die Maßnahmen M1 bis M5 sind offenbar Voraussetzungen dafür, dass Ryanair seine Flugzeuge am Flughafen Lübeck stationiert ⁽²³⁾.
- (50) Nach dem Finanzierungsbeschluss des Landes Schleswig-Holstein vom 31. März 2011 wird der Flughafen einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von [<2] Millionen EUR ([...] % der Gesamtkosten der Maßnahmen M1 und M2) erhalten. Die verbleibenden [<1] Million EUR ([...] % der Gesamtkosten der Maßnahmen M1 und M2) werden von der Hansestadt Lübeck getragen. Außerdem werden die Maßnahmen M3 und M2 ebenfalls von der Stadt finanziert.

- (51) Die deutschen Behörden gaben an, dass der Beschluss der Hansestadt Lübeck über die Finanzierung des Infrastrukturvorhabens nur für den Fall gilt, dass sich kein privater Investor für die Finanzierung des Vorhabens findet. Die deutschen Behörden machen ferner geltend, dass der Bau der Infrastruktureinrichtungen keine wirtschaftliche Tätigkeit darstelle.

⁽²²⁾ ILS CAT I gestattet Präzisions-Instrumentenanflüge und -landungen mit einer Entscheidungshöhe von mindestens 61 m über Aufsetzzonenhöhe und einer Bodensicht von mindestens 800 m und einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 550 m.

⁽²³⁾ Take-Off Konzept – Flughafen Lübeck GmbH, 21. Dezember 2009, S. 14.

2.3.3. Rangrücktrittserklärung für die von der Hansestadt Lübeck gewährten Gesellschafterdarlehen

- (52) Mit dem Kauf von 90 % der Anteile an der FLG übernahm die Hansestadt Lübeck auch die Gesellschafterdarlehen, die Infratil der FLG gewährt hatte. Nach Angaben der deutschen Behörden von Juli 2011 belaufen sich die Gesellschafterdarlehen gegenwärtig auf [...] EUR. Der Zinssatz für die Darlehen beträgt nach Angaben der deutschen Behörden [...] %. Infratil gewährte die Gesellschafterdarlehen zum gleichen Zinssatz.
- (53) Nach einer auf der Website der FLG veröffentlichten Pressemitteilung hat die Hansestadt Lübeck in Bezug auf ihre Gesellschafterdarlehen eine Rangrücktrittserklärung abgegeben⁽²⁴⁾. Ohne diesen Rangrücktritt der Gesellschafterdarlehen der Stadt wären die Wirtschaftsprüfer der FLG nicht bereit gewesen, den Jahresabschluss zu testieren und die Annahme der Unternehmensfortführung zu bestätigen. Ohne diesen Rangrücktritt befürchteten die Wirtschaftsprüfer, dass die FLG in naher Zukunft nicht mehr in der Lage wäre, ihre Geschäftstätigkeit weiter fortzuführen.

2.4. Entgelte für das Enteisen von Flugzeugen am Flughafen Lübeck

- (54) Die deutschen Behörden gaben an, dass die Entgelte, die die FLG von den Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, für Enteisungsleistungen verlangt, die tatsächlichen Kosten nicht decken. Ihrer Auffassung nach würden höhere Entgelte auf dem Markt nicht akzeptiert.

2.5. Entgeltordnung 2006 des Flughafens Lübeck

- (55) In Deutschland sind die Flughafenentgelte in einer Entgeltordnung verankert, die gemäß § 43a der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom jeweiligen Flughafenbetreiber (FLG) vorgelegt und von den zuständigen Behörden genehmigt wird. Im vorliegenden Fall ist die zuständige Behörde die Landesluftfahrtbehörde Schleswig-Holstein.
- (56) Die derzeit geltende Entgeltordnung des Flughafens Lübeck wurde 2006 erlassen und kann auf der Website des Flughafens eingesehen werden⁽²⁵⁾. Sie sieht ein Landeentgelt in Abhängigkeit vom Gewicht des Luftfahrzeugs, ein Passagierentgelt, ein Terminal- und Vorfeldentgelt sowie ein Sicherheitsentgelt vor.
- (57) Die Entgeltordnung von 2006 gilt für alle Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, es sei denn, es liegt ein Einzelvertrag vor. Nach Angaben der deutschen Behörden wurde lediglich ein Einzelvertrag zwischen Ryanair und der FLG abgeschlossen.

Landeentgelt

- (58) Das Landeentgelt wird auf Basis des Höchstabfluggewichts (im Folgenden ‚MTOW‘) eines Luftfahrzeugs berechnet. Die folgende Tabelle vermittelt einen Überblick über das Landeentgelt je angefangene metrische Tonne für Motorluftfahrzeuge mit einem MTOW über 5 700 kg.

Tabelle 7

Landeentgelt für Luftfahrzeuge mit über 5 700 kg MTOW am Flughafen Lübeck –Entgeltordnung 2006

	Luftfahrzeuge, die den Bedingungen nach ICAO Anhang 16, Band I, Teil II, Kapitel 3, 4, 5, 6, Kapitel 8 oder LSL, Kapitel II, V, VI.2.4 und Kapitel VIII entsprechen – je angefangene 1 000 kg		Luftfahrzeuge, die den Bedingungen nach ICAO Anhang 16, Band I, Teil II, Kapitel 2, 6, 10 oder LSL, Kapitel VI.2.3.X entsprechen – je angefangene 1 000 kg		
Ortszeit	6:00 – 23:59	24:00 – 05:59	06:00 – 21:59	22:00 – 23:59	24:00 – 05:59
Bestimmte Passagierluftfahrzeuge über 5 700 kg MTOW	0,00 EUR	5,00 EUR	8,50 EUR	23,50 EUR	38,50 EUR
Alle anderen Luftfahrzeuge über 5 700 kg MTOW	6,50 EUR	11,50 EUR	15,00 EUR	30,00 EUR	45,00 EUR

Passagierentgelt und entsprechende Rabatte

- (59) Das reguläre Passagierentgelt beträgt 3,60 EUR pro Passagier. Die Entgeltordnung von 2006 sieht folgende ‚Allgemeine Rabatte‘ nach Maßgabe des Passagieraufkommens vor:
- (a) Befördert eine Fluggesellschaft in einem Jahr mehr als 50 000 Passagiere vom Flughafen Lübeck, ermäßigt sich das Passagierentgelt auf 2,70 EUR pro abfliegender Passagier.

⁽²⁴⁾ Siehe Website der FLG: http://www.flughafenluebeck.de/fileadmin/Download/Presse/PM_Gemeinsame_Presseerklaerung_Aufsichtsrat_und_GF_der_FLG_07.06.2010.pdf (Stand: 14. Juni 2011)

⁽²⁵⁾ Siehe Website der FLG: http://www.flughafen-luebeck.de/fileadmin/Download/Entgeltordnung_Luebeck_15062006_deutsch.pdf (Stand: 2. Januar 2012)

(b) Befördert eine Fluggesellschaft in einem Jahr mehr als 250 000 Passagiere vom Flughafen Lübeck, ermäßigt sich das Passagierentgelt auf 1,35 EUR pro abfliegender Passagier.

(60) Dieser ‚Allgemeine Rabatt‘ wird nur dann gewährt, wenn vor dem Beginn des betreffenden Geschäftsjahres zwischen Fluggesellschaft und Flughafenbetreiber das voraussichtliche Passagieraufkommen für das kommende Geschäftsjahr schriftlich vereinbart wird. Grundlage dieser Vereinbarung ist ein von der Fluggesellschaft vorgeschlagener Flugplan und eine von ihr erstellte Passagierprognose (einschließlich Ladefaktoren), aus denen ersichtlich ist, ob in dem folgenden Geschäftsjahr ein Schwellenwert von 50 000 oder 250 000 abfliegenden Passagieren überschritten wird. Die Fluggesellschaft ist verpflichtet, bei einer Unterschreitung des vereinbarten voraussichtlichen Passagieraufkommens auf schriftliche Anforderung des Flughafenbetreibers nicht gerechtfertigte Rabatte zurückzuzahlen. Eine entsprechende Verpflichtung des Flughafenbetreibers bei Überschreitung des vereinbarten voraussichtlichen Passagieraufkommens besteht nicht.

(61) Zudem werden ein ‚New Business Rabatt‘ und ein ‚New Carrier Rabatt‘ angeboten, um neue Fluggesellschaften für den Flughafen Lübeck anzuwerben.

(62) Zuzüglich zu dem ‚Allgemeinen Rabatt‘ wird ein ‚New Business Rabatt‘ dergestalt gewährt, dass eine Fluggesellschaft, die nicht mehr als 250 000 abfliegende Passagiere vom Flughafen Lübeck befördert, in dem betreffenden Geschäftsjahr nur für die Anzahl von Passagieren ein Passagierentgelt zahlen muss, die sie im vorangegangenen Geschäftsjahr befördert hat. Dieser ‚New Business Rabatt‘ wird nur dann gewährt, wenn zwischen Fluggesellschaft und Flughafenbetreiber das voraussichtliche Passagieraufkommen schriftlich vereinbart wird.

(63) Zuzüglich zu dem ‚Allgemeinen Rabatt‘ und dem ‚New Business Rabatt‘ braucht eine Fluggesellschaft, die erstmals gewerblichen Flugverkehr vom Flughafen Lübeck aufnehmen will, für die im ersten Geschäftsjahr mit diesen Flugverbindungen beförderten Passagiere kein Passagierentgelt zu entrichten. Im zweiten Geschäftsjahr reduziert sich das Passagierentgelt um 50 %. Dieses reduzierte Passagierentgelt ist nur für die Anzahl der in diesem Geschäftsjahr abfliegenden Passagiere zu zahlen, die der Anzahl von abfliegenden Passagieren entspricht, die im ersten Geschäftsjahr befördert wurden.

Terminal- und Vorfeldentgelt und entsprechende Rabatte

(64) Für jeden Start eines Flugzeugs, mit dem im gewerblichen Luftverkehr Passagiere befördert werden, wird ein kombiniertes Terminal- und Vorfeldentgelt erhoben. Das reguläre Terminal- und Vorfeldentgelt beträgt 4,00 EUR pro Passagier, mindestens aber 50,00 EUR pro Start eines Flugzeugs.

(65) Das reguläre Terminal- und Vorfeldentgelt ermäßigt sich auf 2,00 EUR pro abfliegender Passagier, wenn (i) eine Fluggesellschaft während 40 Wochen des betreffenden Geschäftsjahres jeweils die gleiche Anzahl an Starts pro Woche durchführt oder (ii) die Fluggesellschaft während

40 Wochen des betreffenden Geschäftsjahres mindestens 50 % der Anzahl der Starts aus der verbindungsstärksten Woche in dem laufenden Geschäftsjahr durchführt.

Sicherheitsentgelt

(66) Für jeden Start eines Flugzeugs, mit dem im gewerblichen Luftverkehr Passagiere befördert werden, wird ein Sicherheitsentgelt erhoben. Das Sicherheitsentgelt beträgt 0,25 EUR pro Passagier.

2.6. Die Vereinbarung vom 29. März 2010 zwischen Ryanair und der FLG

(67) Am 29. März unterzeichneten Ryanair und die FLG eine Zusatzvereinbarung (im Folgenden die ‚Vereinbarung von März 2010‘ oder ‚Zusatzvereinbarung Nr. 1‘) zum Vertrag über die Flughafendienste, der am 29. Mai 2000 in Kraft trat (im Folgenden der ‚ursprüngliche Vertrag‘ oder ‚der Vertrag von 2000‘)⁽²⁶⁾. Mit der Vereinbarung von März 2010 wurde der ursprüngliche Vertrag, der am[...] auslaufen sollte, bis zum [...] verlängert.

(68) Nach dem ursprünglichen Vertrag zahlt Ryanair pro Flugzeugabfertigung am Flughafen Lübeck [...] EUR; dieser Betrag beinhaltet alle Flughafenentgelte einschließlich Landung und Start, Parken, etwaige Lärm- oder Nachtentgelte, örtliche Flugsicherung sowie Passagierabfertigung und Vorfeldabfertigung. Das Passagierentgelt beträgt [...] EUR pro ankommenden Passagier. Das Sicherheitsentgelt beläuft sich auf [...] EUR pro abfliegenden Passagier.

(69) Im Gegenzug zahlt oder verrechnet die FLG Ryanair nach dem ursprünglichen Vertrag für jeden am Flughafen Lübeck ankommenden Passagier [...] EUR für den Fall, dass bis zu Umläufe pro Woche anfallen, und ab Umläufen [...] EUR für Marketingleistungen.

(70) Zuzüglich zu der Erstattung der Passagierentgelte (Marketingunterstützung) ist die FLG nach der Zusatzvereinbarung verpflichtet, während der Geltungsdauer der Vereinbarung ([...] bis [...]) für jeden am Flughafen Lübeck ankommenden Passagier [...]EUR zu zahlen oder zu verrechnen.

2.7. Die Vereinbarung vom 31. Oktober 2010 zwischen Ryanair und der FLG

(71) Am 31. Oktober 2010 unterzeichneten Ryanair und die FLG eine zweite Zusatzvereinbarung (im Folgenden die ‚Vereinbarung von Oktober 2010‘ oder ‚Zusatzvereinbarung Nr. 2‘), in der die Vertragsparteien vereinbarten, die Bedingungen des ursprünglichen Vertrags bis zum [...] zu verlängern.

(72) Wie vorstehend bereits dargelegt, zahlt Ryanair nach dem ursprünglichen Vertrag pro Flugzeugabfertigung am Flughafen Lübeck [...] EUR; dieser Betrag beinhaltet alle Flughafenentgelte einschließlich Landung und Start, Parken, etwaige Lärm- oder Nachtentgelte, örtliche Flugsicherung

⁽²⁶⁾ Dieser Vertrag ist Gegenstand des laufenden förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache C 24/2007 – Flughafen Lübeck Blankensee.

sowie Passagierabfertigung und Vorfeldabfertigung. Das Passagierentgelt beträgt [...] EUR pro ankommenden Passagier. Das Sicherheitsentgelt beläuft sich auf [...] EUR pro abfliegenden Passagier. Im Gegenzug zahlt oder verrechnet die FLG Ryanair nach dem ursprünglichen Vertrag für jeden am Flughafen Lübeck ankommenden Passagier [...] EUR für den Fall, dass bis zu [...] Umläufe pro Woche anfallen, und ab [...] Umläufen EUR für Marketingleistungen.

- (73) 2010 führte Ryanair durchschnittlich [...] Umläufe pro Woche mit Maschinen des Typs Boeing 737-800 durch (67 000 MTOW).

3. DIE BESCHWERDEN

- (74) In seiner ersten Beschwerde vom 28. Januar 2009 macht der Beschwerdeführer geltend, dass die Hansestadt Lübeck durch den Abschluss der Zusatzvereinbarung von Januar 2009 Infratil weitere staatliche Beihilfen gewährt. Nach Auffassung des Beschwerdeführers ist diese Maßnahme als *neue* Beihilfe zu werten, da sie außerhalb des Geltungsbereichs des laufenden förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache C 24/07 liegt.
- (75) Der Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass die Vereinbarung von Januar 2009 Infratil im Vergleich zum ursprünglichen Vertrag mehrere zusätzliche Vorteile und Rechte für den Fall verschafft, dass das Unternehmen darauf verzichtet, vor dem 22. Oktober 2009 von seiner Put-Option Gebrauch zu machen. Erstens erklärt sich die Hansestadt Lübeck bereit, die Betriebsverluste der FLG aus der Zeit von Januar 2009 bis Oktober 2009 bis in Höhe von [...] EUR zu decken und die Gesellschafterdarlehen zu übernehmen, die Infratil der FLG während des gleichen Zeitraums gewährt hat. Zweitens erklärt sich die Hansestadt Lübeck bereit, für die Zeit von Januar 2009 bis Oktober 2009 Zinsen in Höhe von [...] % auf den Kaufpreis zu zahlen, wenn die 90 % der Anteile durch Ausübung der Call- bzw. der Put-Option von Infratil an Lübeck zurückgegeben werden. Drittens ist die Hansestadt Lübeck bereit, Infratil [...] EUR für nicht näher bestimmte Gebühren zu zahlen. Der Beschwerdeführer geht davon aus, dass sich die Summe dieser Vorteile auf [...] EUR beläuft.
- (76) Im Gegenzug habe die Hansestadt Lübeck keinerlei finanzielle Vorteile erhalten, sondern lediglich die Zusicherung, dass Infratil nicht von seiner Put-Option und bestimmten Gesellschafterrechten Gebrauch macht. Dies kann nicht als angemessene Gegenleistung erachtet werden und verschafft daher Infratil einen Vorteil.
- (77) Der Beschwerdeführer führt weiter an, dass die FLG ebenfalls neue staatliche Beihilfen für bestimmte Infrastrukturinvestitionen erhalten hat. In einer zweiten Beschwerde vom 22. Juni 2010, d. h. nach der Rückübertragung der von Infratil gehaltenen Anteile an der FLG an die Hansestadt Lübeck, bringt der Beschwerdeführer vor, dass die Hansestadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein die FLG mit weiteren staatlichen Beihilfen dergestalt unterstützen, dass die Betriebsverluste in unbegrenztem Umfang gedeckt und Mittel für Wartungsarbeiten und neue Infrastrukturinvestitionen bereitgestellt werden. Nach Auffassung des Beschwerdeführers stehen diese Maßnah-

men ohne mittelfristige Aussicht auf Rentabilität der FLG nicht mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers in Einklang.

- (78) Überdies macht er geltend, dass die Rangrücktrittserklärung der Hansestadt Lübeck für die Gesellschafterdarlehen an die FLG ebenfalls eine staatliche Beihilfe darstellt. Damit sollte die unmittelbare Zahlungsunfähigkeit der FLG vermieden werden, wodurch sich wiederum das Risiko erhöhte, dass die Hansestadt Lübeck im Falle einer endgültigen Zahlungsunfähigkeit Verluste erleidet.

4. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

- (79) Die Kommission ist der Ansicht, dass die folgenden Maßnahmen möglicherweise staatliche Beihilfen darstellen:
- (i) ... zugunsten von Infratil:
- Übernahme der Verluste, Investitionen und sonstigen Maßnahmen der FLG im Jahr 2009 (Januar bis Oktober) durch die Hansestadt Lübeck;
 - die Differenz zwischen dem 2005 und 2009 vereinbarten Preis der Put-Option für 90 % der Anteile an der FLG und dem von der Hansestadt Lübeck tatsächlich gezahlten Preis für die Put-Option.
- (ii) ... zugunsten der FLG:
- Ausgleich der Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck seit November 2009;
 - Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen durch die Hansestadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein;
 - Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen, die die Hansestadt Lübeck der FLG gewährt hat.
- (iii) ... zugunsten der Fluggesellschaften, die den Flughafen nutzen, d. h. Ryanair, Wizz Air und Chartergesellschaften im Auftrag von Globalis Reisen:
- Entgelte für das Enteisen der Flugzeuge unterhalb der tatsächlichen Kosten;
 - Entgeltordnung 2006 und entsprechende Rabatte;
 - Vereinbarungen mit Ryanair vom 29. März 2010 und 31. Oktober 2010.

- (80) Diese Maßnahmen sind nicht Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache SA.21877 (C 24/2007).

4.1. Vorliegen staatlicher Beihilfen

- (81) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art,

die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen⁽²⁷⁾.

- (82) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV genannten Kriterien verstehen sich kumulativ. Um bestimmen zu können, ob die angemeldeten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, müssen demnach die folgenden Bedingungen alle erfüllt sein, d. h. die finanzielle Unterstützung muss

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

4.1.1. Vorliegen einer Beihilfe in Form der Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (83) Zur Beurteilung der Frage, ob eine staatliche Beihilfe vorliegt, gilt es zunächst abzuklären, ob der Beihilfeempfänger einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit⁽²⁷⁾.
- (84) Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs umfasst im Rahmen des Wettbewerbsrechts der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung⁽²⁸⁾.
- (85) In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass Infratil als Begünstigter der Vereinbarung mit der Hansestadt Lübeck aus dem Jahr 2009 eine auf Infrastrukturinvestitionen spezialisierte Beteiligungsgesellschaft ist. Infratil investiert in den Bereichen Energie, Flughäfen und öffentliches Verkehrswesen mit dem Ziel der Maximierung der Erträge der von ihr verwalteten Mittel, und nicht etwa, um den Nutzern kostenlos Infrastruktureinrichtungen von gemeinsamem Interesse zur Verfügung zu stellen. Daher ist Infratil ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

⁽²⁷⁾ Rechtssache C-35/96 *Kommission/ Italien*, Slg. 1998, I-3851 und Rechtssache C-180/98 bis 184/98 *Pavlov*, Slg. 2000, I-6451.

⁽²⁸⁾ Rechtssache C-41/90 *Höfner und Elser*, Slg. 1991, I-1979, Randnr. 21; C-160/91 *Poucet und Pistre/ AGF und Cancava*, Slg. 1993, I-637, Randnr. 17; Rechtssache C-35/96 *Kommission gg. Italien*, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (86) Der Begriff der staatlichen Beihilfe umfasst jede Vergünstigung, die direkt oder indirekt aus staatlichen Mitteln finanziert und vom Staat selbst oder von Einrichtungen gewährt wird, die aufgrund eines staatlichen Mandats tätig sind⁽²⁹⁾.
- (87) Im vorliegenden Fall wurde die fragliche Vereinbarung von 2009 von der Hansestadt Lübeck selbst unterzeichnet. Daher stellt die Kommission fest, dass die Vereinbarung von 2009 mit Infratil, soweit sie die Mittel der Hansestadt Lübeck betraf, aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und dem Staat zuzurechnen ist.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (88) Zur Bewertung der Frage, ob die Vereinbarung von 2009 zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil unter normalen Marktbedingungen geschlossen wurde, hat die Kommission zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter vergleichbaren Bedingungen die gleichen oder ähnliche geschäftliche Abmachungen getroffen hätte wie die Hansestadt Lübeck.
- (89) Nach den in der Rechtsprechung verankerten Grundsätzen muss die Kommission das Verhalten der Hansestadt Lübeck mit dem eines von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleiteten marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichen⁽³⁰⁾. Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Hansestadt Lübeck rational gehandelt habe, haben der Kommission jedoch keinen entsprechenden Geschäftsplan oder Rentabilitätsberechnungen im Zusammenhang mit der in Frage stehenden Vereinbarung vorgelegt. Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, nähere Angaben in Bezug auf den der Vereinbarung zugrunde liegenden Geschäftsplan oder einschlägige Rentabilitätsberechnungen vorzulegen.
- (90) In seinem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* entschied der Gerichtshof, dass [...] *man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss*⁽³¹⁾.

- (91) Daher ist nach ständiger Rechtsprechung⁽³²⁾ zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter ähnlichen Umständen die gleichen oder ähnliche geschäftliche Abmachung getroffen hätte wie die Hansestadt Lübeck. Dabei gilt es insbesondere die verfügbaren Informationen und absehbaren Entwicklungen zu dem

⁽²⁹⁾ Rechtssache C-482/99 *Frankreich/ Kommission* (im Folgenden ‚*Stardust Marine*‘), Slg. 2002, I-4397.

⁽³⁰⁾ Rechtssache C-305/89 *Italien/Kommission (Alfa Romeo)*, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 20, Rechtssache T-296/97 *Alitalia/Kommission*, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84.

⁽³¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, *Frankreich/Kommission* (im Folgenden ‚*Urteil Stardust Marine*‘), Slg. 2002, I-04397, Randnr. 71.

⁽³²⁾ *Ibidem*, Randnr. 70; siehe auch Rechtssache C-261/89 *Italien/Kommission*, Slg. 1991, I-4437, Randnr. 8; Rechtssache C-42/93 *Spanien/Kommission*, Slg. 1994, I-4175, Randnr. 13.

Zeitpunkt zu berücksichtigen, als der Beschluss gefasst wurde, die Verluste der FLG von Januar bis Oktober 2009 auszugleichen, sofern Infratil darauf verzichtete, sich vor dem 22. Oktober 2009 vom Flughafen zurückzuziehen bzw. von seiner Put-Option Gebrauch zu machen.

- (92) Dabei sollten etwaige positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen gelegen ist, außer Acht gelassen werden, da die Kommission nur zu bewerten hat, ob eine bestimmte Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, indem sie generell prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“* ⁽³³⁾.
- (93) Bei der Prüfung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers muss sich die Kommission auf die Zeit beziehen, in der die Vereinbarung unterzeichnet wurde. Eine Kopie der zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil im Jahr 2009 getroffenen Vereinbarung liegt der Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. Nach den verfügbaren Informationen hat es den Anschein, dass die Vereinbarung Ende Januar 2009 rückwirkend zum 1. Januar 2009 unterzeichnet wurde. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, eine Kopie der Vereinbarungen zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil zur Änderung des ursprünglichen Beteiligungsvertrags von 2005 vorzulegen.
- (94) Bei ihrer Bewertung muss die Kommission ferner von den Informationen und Annahmen ausgehen, über die die Hansestadt Lübeck verfügte, als die Vereinbarung von 2009 unterzeichnet wurde. Die deutschen Behörden bringen vor, dass sich Infratil ohne den Verlustausgleich und die Übernahme der Investitionskosten bereits im Dezember 2008 vom Flughafen Lübeck zurückgezogen hätte. In diesem Fall hätte die Hansestadt Lübeck zu diesem Zeitpunkt 90 % der Anteile an der FLG zurückkaufen müssen und wäre ebenfalls zum Ausgleich der Verluste der FLG verpflichtet gewesen.
- (95) Der Kommission liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, ob sich die deutschen Behörden bei ihrer Entscheidung für die Übernahme der Verluste und Investitionskosten der FLG für die Zeit von Januar bis Oktober 2009 zugunsten von Infratil für die rentabelste und/oder kostengünstigste von verschiedenen zur Wahl stehenden Möglichkeiten entschieden haben.
- (96) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt erscheint es der Kommission fraglich, ob der Erwerb von 90 % der Anteile an der FLG bereits im Dezember 2008 tatsächlich höhere Kosten verursacht hätte als die Übernahme der Verluste und Investitionskosten im Zeitraum Januar bis Oktober 2009.
- (97) Daher hat die Kommission ernste Zweifel, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber Verluste von bis

zu [...] EUR decken würde, um Infratil bis zum 22. Oktober 2009 (d. h. für weitere 10 Monate) am Flughafen zu halten.

- (98) Angesichts der dauerhaft schwierigen Finanzlage der FLG hat die Kommission ferner Zweifel, ob die FLG nicht bereits zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung von 2009 ein Unternehmen in Schwierigkeiten war (siehe vorstehend Tabelle 3 und Tabelle 4). Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, ob Infratil oder die Hansestadt Lübeck eine Schließung des Flughafens als Alternative in Betracht gezogen haben. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und Dritte auf, sich zu einem etwaigen Schließungsszenario zu äußern und der Kommission eine Analyse der Schließungskosten vorzulegen, sofern eine derartige Analyse durchgeführt wurde.
- (99) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarung von 2009 mit Infratil nicht unter normalen Marktbedingungen geschlossen wurde. Daher kommt sie zu dem vorläufigen Schluss, dass sie Infratil einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.
- (100) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, ihr eine Kopie der Vereinbarung von 2009 zwischen der Hansestadt Lübeck und Infratil sowie alle sachdienlichen Informationen zu übermitteln, die sie für die Würdigung der fraglichen Maßnahmen benötigt.

Selektivität

- (101) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV muss eine Maßnahme, um als staatliche Beihilfe angesehen zu werden, *„bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige“* begünstigen. Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die Vereinbarung von 2009 ausschließlich Infratil betrifft. Daher ist sie als selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV anzusehen.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (102) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der EU, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden ⁽³⁴⁾. Nach ständiger Rechtsprechung ⁽³⁵⁾ ist es zur Verfälschung des Wettbewerbs aufgrund einer bestimmten Maßnahme ausreichend, wenn der Begünstigte der Beihilfe im Wettbewerb zu anderen Unternehmen auf dem Wettbewerb geöffneten Märkten steht.
- (103) Wie bereits dargelegt geht Infratil als eine auf Infrastrukturinvestitionen spezialisierte Beteiligungsgesellschaft einer wirtschaftlichen Tätigkeit nach ⁽³⁶⁾. Infratil ist Eigentümer und Betreiber des Flughafens Glasgow Prestwick, der 2010 rund 1,7 Millionen Passagiere abfertigte, und

⁽³⁴⁾ Rechtssache 730/79, Philip Morris, Slg. 1980, I-2671, Randnr. 11.

⁽³⁵⁾ Rechtssache T-214/95 Het Vlaamse Gewest/ Kommission, Slg. 1998, II-717, Randnr. 46.

⁽³⁶⁾ S. o. Erwägungsgrund (85).

⁽³³⁾ Siehe Flughafenleitlinien von 2005, Randnr. 46.

des Flughafens Kent International, beide im Vereinigten Königreich. Außerdem investiert Infratil in andere Infrastrukturprojekte. Sowohl Beteiligungsgesellschaften als auch verschiedene Flughafenbetreiber stehen miteinander im Wettbewerb.

- (104) In Anbetracht dessen verstärkt der wirtschaftliche Vorteil, der Infratil gewährt wird, seine Stellung gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem EU-Markt für Infrastrukturinvestitionen und Flughafendienste. Daher verfälscht die hier untersuchte öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt damit den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (105) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Soweit die Vereinbarung von 2009 eine unwiderrufliche Zusage enthält, mit der sich Deutschland vor dem Beschluss der Kommission verbindlich zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet, hätte sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten⁽³⁷⁾.

4.1.2. *Vorliegen einer Beihilfe in Form des tatsächlich gezahlten Preises der Put-Option für 90 % der Anteile an der FLG*

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (106) Die in Bezug auf die Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Infratil ist ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (107) Die fraglichen 90 % der Anteile an der FLG wurden von der Hansestadt Lübeck erworben. Daher wurde der Kaufpreis aus dem Staatshaushalt finanziert und ist auch dem Staat zuzurechnen.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (108) Die Kommission stellt fest, dass der tatsächlich gezahlte Kaufpreis für die 90 % der Anteile an der FLG nicht das Ergebnis eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Kaufprozesses war.
- (109) Die Kommission hat nun zu überprüfen, ob die 90 % der Anteile an der FLG von der Hansestadt Lübeck unter normalen Marktbedingungen erworben wurden.
- (110) Die deutschen Behörden haben keine Angaben zum tatsächlich gezahlten Kaufpreis für die Anteile von Infratil an der FLG vorgelegt. Deutschland vertritt die Auffassung, dass die Hansestadt Lübeck nach demeteiligungsvertrag von 2005 verpflichtet war, Infratil die Anteile an der FLG

zu einem bestimmten Preis abzukaufen. Nach Ansicht der deutschen Behörden beinhaltet der für die Put-Option von 2005 vereinbarte Preis keine staatlichen Beihilfen. Außerdem sei diese Frage Gegenstand des laufenden förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache SA.21877 (C 24/2007).

- (111) Unbeschadet der Frage, ob der imeteiligungsvertrag von 2005 vereinbarte Preis der Put-Option staatliche Beihilfen enthält, stellt die Kommission zunächst fest, dass die Hansestadt Lübeck nach dem beteiligungsvertrag von 2005 zur Zahlung folgender Beträge verpflichtet war: von Infratil 2005 gezahlter Kaufpreis [...] (EUR), für die Finanzierung der Betriebsverluste der FLG gewährtes Gesellschafterdarlehen bis in Höhe von [...] EUR und Investitionen bis zum Betrag von [...] EUR, Kosten für die Planungsgenehmigung bis zum Jahr 2008, bis zum Jahr 2008 anfallende Kosten im Zusammenhang mit der Klage von Air Berlin und Jahreszinsen auf das Darlehen in Höhe von [...] %.

- (112) Anhand der vom Beschwerdeführer vorgelegten Informationen stellt die Kommission fest, dass der tatsächliche gezahlte Preis der Put-Option den 2005 vereinbarten Kaufpreis insofern zu übersteigen scheint, als er Kosten für Betriebsverluste, Investitionen und die Planungsgenehmigung für das Jahr 2009 sowie weitere Elemente beinhaltet. Das von Infratil für die teilweise Deckung der Verluste des Flughafens Lübeck gewährte Gesellschafterdarlehen beläuft sich offenbar auf [...] EUR. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben darüber vor, ob das Gesellschafterdarlehen im Rahmen des Kaufpreises auf die Hansestadt Lübeck übertragen wurde.

- (113) Nach den in der Rechtsprechung verankerten Grundsätzen muss die Kommission das Verhalten der Hansestadt Lübeck mit dem eines von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleiteten marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichen. Mit anderen Worten gilt es zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter ähnlichen Umständen die gleichen oder ähnliche geschäftliche Abmachungen wie die Hansestadt Lübeck getroffen hätte. Dabei gilt es insbesondere die verfügbaren Informationen und absehbaren Entwicklungen zu dem Zeitpunkt zu berücksichtigen, als der Beschluss gefasst wurde, für die Put-Option einen Preis zu zahlen, der den im beteiligungsvertrag von 2005 vereinbarten Preis übersteigt. Dabei sollten etwaige positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen gelegen ist, wie etwa soziale, regionalpolitische oder sektorbezogene Erwägungen außer Acht gelassen werden.

- (114) Die deutschen Behörden haben der Kommission keinen Geschäftsplan oder Rentabilitätsberechnungen für die fragliche Vereinbarung vorgelegt. Angesichts der schwierigen Finanzlage der FLG (siehe vorstehend Tabelle 3 und 4 sowie Abschnitt 4.1.5) hat die Kommission ernste Zweifel, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber den für die Anteile an der FLG zu zahlenden Preis noch erhöhen würde. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, nähere Angaben und Bemerkungen zu dieser Transaktion zu machen und dazu Stellung zu nehmen.

⁽³⁷⁾ Rechtssache T-109/01 Fleuren Compost/Kommission, Slg. 2004, II-127, Randnr. 74.

Selektivitet

- (115) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die fragliche Maßnahme, d. h. die Differenz zwischen dem Beteiligungsvertrag von 2005 und dem tatsächlich gezahlten Optionspreis, nur Infratil betrifft. Daher handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (116) Die in Bezug auf die Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Die hier untersuchte öffentliche Finanzierung verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt damit den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (117) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass der von der Hansestadt Lübeck im Jahr 2009 tatsächlich gezahlte Preis für die Put-Option für 90 % der Anteile an der FLG staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Sofern sich nachweislich herausstellt, dass der tatsächlich gezahlte Preis der Put-Option staatliche Beihilfen beinhaltet, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.3. Vorliegen einer Beihilfe in Form der Übernahme der Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck seit November 2009

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (118) Zur Beurteilung der Frage, ob eine staatliche Beihilfe vorliegt, gilt es zunächst abzuklären, ob der Beihilfeempfänger einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht. In seinem Urteil in der Rechtssache *„Flughafen Leipzig/Halle“* bestätigte das Gericht, dass es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt, mit der der Bau der Flughafeninfrastruktur untrennbar verbunden ist⁽³⁸⁾. Sobald ein Flughafenbetreiber – ungeachtet seines rechtlichen Status oder der Art seiner Finanzierung – einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgeht, stellt er ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar; demnach gelten die Vertragsbestimmungen für staatliche Beihilfen⁽³⁹⁾.

- (119) In seinem Urteil in der Rechtssache *„Flughafen Leipzig/Halle“* führt das Gericht weiter aus, dass es unerheblich

ist, ob der Bau oder Ausbau eines Flughafens eine regional-, wirtschafts- oder verkehrspolitische Maßnahme ist. Aus der ständigen Rechtsprechung ergibt sich nämlich, dass es nicht um die Gründe oder Ziele bestimmter Maßnahmen geht, sondern um deren Wirkungen⁽⁴⁰⁾.

- (120) In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass die Infrastruktureinrichtung, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, von der FLG als dem Flughafenbetreiber auf gewerblicher Grundlage betrieben wird. Die Flughafenbetriebersgesellschaft FLG erhebt Entgelte für die Nutzung ihrer Infrastruktur, d. h. die Infrastruktur wird den Nutzern nicht etwa im gemeinsamen Interesse kostenlos zur Verfügung gestellt. Die FLG ist somit ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

- (121) Allerdings sind nicht alle Aktivitäten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. Vielmehr muss differenziert und festgestellt werden, in wie weit die einzelnen Aktivitäten wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen⁽⁴¹⁾.

- (122) Wie der Gerichtshof festgestellt hat, gehören Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art und unterliegen nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. Zu diesen Tätigkeiten zählen insbesondere die Bereiche Flugsicherung, Polizei, Zoll usw.⁽⁴²⁾. Die Finanzierung dieser Tätigkeiten im hoheitlichen Aufgabenbereich ist strikt auf den Ausgleich der dafür anfallenden Kosten zu beschränken und darf nicht stattdessen zur Finanzierung anderer wirtschaftlicher Tätigkeiten eingesetzt werden⁽⁴³⁾.

- (123) Daher stellt die Finanzierung von Funktionen, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, oder von damit verbundenen Infrastrukturen nach der ständigen Praxis der Kommission⁽⁴⁴⁾ keine staatliche Beihilfe dar. Das bedeutet, dass die Finanzierung von Infrastrukturen, die beispielsweise für die Kontrolle und Überwachung des Flugverkehrs und des Luftraums von wesentlicher Bedeutung sind, in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen können⁽⁴⁵⁾.

- (124) Daher hat die Kommission zu prüfen, welcher Art die Tätigkeiten der FLG sind, und ungeachtet der wirtschaftlichen Beschaffenheit dieser Aktivitäten festzustellen, ob für diese Tätigkeiten an allen deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten.

⁽⁴⁰⁾ Rechtssache Leipzig-Halle, Randnr. 102 f.

⁽⁴¹⁾ Rechtssache C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Slg. 1994, I-43.

⁽⁴²⁾ Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N309/2002, Luftsicherheit – Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽⁴³⁾ Rechtssache C-343/95 Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova, Slg. 1997, I-1547; Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002; Beschluss N438/2002 der Kommission vom 16. Oktober 2002, Subventionen zugunsten der Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben in Belgien.

⁽⁴⁴⁾ Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002, Luftsicherheit – Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽⁴⁵⁾ Siehe Beschluss der Kommission vom 7. März 2007, N 620/2006, Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen.

⁽³⁸⁾ Verbundene Rechtssachen T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission und T-443/08 Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, (im Folgenden *„Rechtssache Leipzig/Halle“*), Slg. 2011, I-00000, siehe auch Rechtssache T-128/89 Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, vom EuGH bestätigt; Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, S. I-9297, und Rechtssache T-196/04 Ryanair/Kommission, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 88.

⁽³⁹⁾ Rechtssache C-159/91 und Rechtssache C-160/91, Poucet/AGV und Pistre/Cancave, Slg. 1993, I-637.

(125) Die deutschen Behörden bringen vor, dass die betreffenden Tätigkeiten nicht in den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen fallen.

(126) Nach der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt⁽⁴⁶⁾, bezeichnet „Luftsicherheit“ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen“.

(127) Die gemeinsamen grundlegenden Normen für Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr stützen sich auf die derzeit geltenden Empfehlungen des Dokuments 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und sind im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 niedergelegt.

(128) In Deutschland ist das Luftfahrt-Bundesamt für die Überwachung der Sicherheitsmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs verantwortlich⁽⁴⁷⁾. Am 15. Januar 2005 trat das Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) in Kraft, das auf den Schutz der zivilen Luftfahrt vor terroristischen Anschlägen oder Sabotageakten ausgerichtet ist.

(129) Die Kommission stellt fest, dass die Mehrzahl der fraglichen Maßnahmen eine wesentliche Voraussetzung dafür zu sein scheinen, dass der Flughafenbetreiber seinen wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgehen kann, d. h. sie ermöglichen dem Flughafen die Ausübung seiner vorrangig wirtschaftlichen Tätigkeiten.

(130) Angesichts dessen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass nur wenige der Maßnahmen in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen und folglich nicht als Beihilfemaßnahmen einzustufen sind.

a) Maßnahmen A 1 – Flugsicherung, A 12 – Leasinggebühr (Radar) Überwachungsgerät, A 13 – Frequenzgebühren, A 14 – Wetterdienst:

(131) In Bezug auf Maßnahme A 1 stellt die Kommission fest, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs die Flugsicherung nicht als wirtschaftliche Tätigkeit gilt⁽⁴⁸⁾. Daher fällt der Ausgleich für Flugsicherungsdienste in den hoheitlichen Aufgabenbereich wie vom Gerichtshof definiert.

(132) Dementsprechend gehört auch Maßnahme A 12, soweit diese für die Flugsicherung erforderlich ist, zum hoheitlichen Aufgabenbereich, und der gezahlte Ausgleich fällt nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen.

(133) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, weitere Klarstellungen zu den Kosten und dem Einsatz der Maßnahmen A 13 und A 14 vorzunehmen. Ins-

besondere werden sie gebeten zu erläutern, welche Ausgaben auf die Gewährleistung eines sicheren Flughafenbetriebs ausgerichtet sind, und welche in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen. Dabei ist für jede der betreffenden Maßnahmen der aus öffentlichen Mitteln finanzierte Betrag anzugeben. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte weiter auf klarzustellen, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.

b) Maßnahmen A 11 - Sicherheitsdienste und A 15 – Zuverlässigkeitsüberprüfungen:

(134) Soweit die Maßnahmen A 11 und A 15 im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen (s. o. Erwägungsgrund (127)), fallen sie offenbar in den hoheitlichen Aufgabenbereich wie vom Gerichtshof definiert (s. o. Erwägungsgrund (122)).

(135) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission allerdings keine genauen Informationen darüber vor, ob der finanzielle Beitrag auf die angefallenen Kosten beschränkt ist, und ob die für Sicherheitsdienste gezahlten Passagierentgelte von den Kosten abgezogen werden. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, diesbezüglich nähere Angaben zu machen. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und Dritte ferner auf abzuklären, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.

(136) Angesichts dessen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass diese Maßnahmen, soweit sich ihre betriebliche Finanzierung auf die angefallenen Kosten abzüglich der gezahlten Entgelte beschränkt, möglicherweise keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

c) Maßnahmen A 2 – Feuerwehr, A 3 – Sicherheitspersonal, A 6 – Enteisungsmittel und A 8 – Fahrzeugflotte (90 %):

(137) In Bezug auf die Maßnahmen A 2 und A 8, soweit sie Löschfahrzeuge und sonstige Ausrüstungen betreffen, stellt die Kommission fest, dass nach deutschem Recht die Kosten für Betriebsfeuerwehren (einschließlich Flughafenfeuerwehr) von den betreffenden Unternehmen zu tragen sind.

(138) Die Kommission bezweifelt, dass es sich bei dem Ausgleich für die Feuerwehr und deren Ausrüstung um Kosten handelt, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen. Nach den ihr vorliegenden Informationen hat es den Anschein, dass die FLG wie jedes andere Unternehmen selbst für die Feuerwehr und deren Ausrüstung aufkommen muss. Daher handelt es sich offenbar um Kosten im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens und seinem laufenden Betrieb. Folglich vertritt

⁽⁴⁶⁾ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1

⁽⁴⁷⁾ http://www.lba.de/DE/Betrieb/Luftsicherheit/Luftsicherheit_node.html

⁽⁴⁸⁾ Rechtssache C-364/92 SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Slg. [1994] I-43; siehe auch Rechtssache T-128/89 Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, bestätigt vom EuGH, Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, S. I-9297.

die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Maßnahmen A 2 und A 8, soweit sie Feuerwehrfahrzeuge und sonstige Ausrüstungen betreffen, in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und Dritte auf abzuklären, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.

- (139) In Bezug auf den externen Sicherheitsbeauftragten von DEKRA/TÜV machen die deutschen Behörden geltend, dass Maßnahme A 3 erforderlich ist, um die Einhaltung der verschiedenen Sicherheitsstandards zu überprüfen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezweifelt die Kommission, dass die Maßnahme A 3 in den hoheitlichen Aufgabenbereich fällt. Eher hat es den Anschein, dass die Maßnahme untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit der FLG verbunden und eine Voraussetzung dafür ist, dass der Flughafenbetreiber seine Betriebsgenehmigung behält.
- (140) Die Kommission hat ferner Zweifel, in wie weit die Maßnahme A 3 dazu dient, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen. Daher vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die fragliche Maßnahme nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich zu fallen scheint. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und Dritte auf abzuklären, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.
- (141) In Bezug auf Maßnahme A 6 bringen die deutschen Behörden zum Thema Enteisierung vor, dass diese Maßnahmen insofern in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, als die Einnahmen aus den Enteisierungsdiensten des Flughafens nicht kostendeckend sind, höhere Entgelte jedoch auf dem Markt nicht durchzusetzen sind.
- (142) In seinem Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle wies der Gerichtshof jedoch darauf hin, dass *es im Rahmen der Einstufung einer Tätigkeit als wirtschaftliche Tätigkeit nicht darauf ankommt, dass sie nicht von privaten Wirtschaftsteilnehmern ausgeübt wird oder nicht rentabel sein mag*⁽⁴⁹⁾.
- (143) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen den Fluggesellschaften Enteisierungsdienste gegen Entgelt anbietet. Das Enteisen der Flugzeuge ist notwendig, um im Winter den Flugbetrieb gewährleisten zu können. Daher gelten diese Leistungen als Einnahmen schaffende wirtschaftliche Tätigkeiten, die folglich in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen.
- (144) In Bezug auf Maßnahme A 8 stellt die Kommission fest, dass die übrigen Fahrzeuge für die Wartung der Start- und Landebahn und sonstige wirtschaftliche Tätigkeiten des Flughafens genutzt werden. Da es sich bei der Start- und Landebahn sowie Rollweg und Vorfeld um gewerb-

lich nutzbare Infrastruktureinrichtungen handelt (siehe Erwägungsgründe (148) und (149)) können die Kosten für Fahrzeuge, die für die Wartung der Start- und Landebahn und sonstige wirtschaftliche Tätigkeiten genutzt werden, nicht als Kosten im Rahmen des hoheitlichen Aufgabenbereichs angesehen werden, da sie untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Flughafens verbunden sind.

- (145) In Anbetracht dessen betrachtet die Kommission Maßnahme A 8 in Bezug auf die übrigen Fahrzeuge als wirtschaftliche Tätigkeit, die folglich in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt.
- d) Maßnahmen A 7 – Flugsicherung / Brandschutz (100 %) und A 9 – Wartung des ILS:
- (146) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezweifelt die Kommission, dass die Maßnahmen A 7 und A 9 in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und Dritte auf, dazu nähere Angaben zu machen. Ferner fordert die Kommission die deutschen Behörden und Dritte auf abzuklären, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.
- (147) Angesichts dessen kann die Kommission nicht ausschließen, dass es sich bei den Maßnahmen A 7 und A 9 um wirtschaftliche Tätigkeiten handelt, die daher in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen könnten.
- e) Maßnahmen A 5 – 90 % der Pacht und A 10 – Wartung von Start- und Landebahn einschl. Rollweg und Vorfeld:
- (148) Start- und Landebahn, Rollweg, Vorfeld und Terminal werden vom Flughafenbetreiber auf gewerblicher Grundlage betrieben und sind damit gewerblich nutzbare Infrastruktureinrichtungen. Im vorliegenden Fall ermöglichen die 90 % der Pacht, die die FLG der Hansestadt Lübeck zahlt, sowie die Aufwendungen für die Wartung von Start- und Landebahn einschließlich Rollweg und Vorfeld es der FLG, Flughafendienstleistungen gegen Entgelt anzubieten; sie sind daher untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Flughafens verbunden⁽⁵⁰⁾.
- (149) Angesichts dessen betrachtet die Kommission die Maßnahmen A 5 und A 10 als wirtschaftliche Tätigkeiten, die folglich in den Anwendungsbereich der Vorschriften über staatliche Beihilfen fallen.
- f) Maßnahmen A 4 – [...] % der indirekten / fixen Personalkosten und A 16 – [...] % der indirekten / Gemeinkosten:
- (150) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Informationen über die Art der indirekten / fixen Personal- und sonstigen Kosten vor. Die deutschen Behörden führen an, dass die Einkünfte des Flughafens nicht

⁽⁴⁹⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 115.

⁽⁵⁰⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 88.

zur Deckung der indirekten / fixen Kosten ausreichen, so dass diese Aufwendungen in den hoheitlichen Aufgabebereich fallen.

(151) Wie bereits erwähnt wies der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Leipzig/Halle jedoch darauf hin, dass *es im Rahmen der Einstufung einer Tätigkeit als wirtschaftliche Tätigkeit nicht darauf ankommt, dass sie nicht von privaten Wirtschaftsteilnehmern ausgeübt wird oder nicht rentabel sein mag*⁽⁵¹⁾.

(152) Ausgehend von den ihr vorliegenden Informationen stellt die Kommission fest, dass es sich bei den indirekten / Gemeinkosten offenbar um Kosten im Zusammenhang mit der laufenden wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens handelt. Daher sind sie untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens verbunden.

(153) Angesichts dessen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Maßnahmen A 4 und A 16 wirtschaftliche Tätigkeiten sind, die folglich in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fallen.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(154) Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die Hansestadt Lübeck finanziert die betreffenden Maßnahmen aus ihrem Haushalt. Die Entscheidung über die Bereitstellung dieser staatlichen Mittel ist dem Staat zuzurechnen, da die Hansestadt Lübeck als alleiniger Gesellschafter beschlossen hat, die Verluste der FLG ab November 2009 auszugleichen.

Wirtschaftlicher Vorteil

(155) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs hat ein Flughafenbetreiber die Kosten für den Betrieb des Flughafens einschließlich der Infrastrukturkosten selbst zu tragen⁽⁵²⁾. Daher scheint die jährliche Finanzierung, die der FLG gewährt wurde, einen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten des Flughafenbetreibers darzustellen.

(156) Die deutschen Behörden machen geltend, die der FLG gezahlte Vergütung sollte als Ausgleich für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung angesehen werden.

(157) Im Hinblick auf die Entscheidung, ob der Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV bewirkt, hat der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Altmark⁽⁵³⁾ folgende Voraussetzungen formuliert:

1. Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (im Folgenden Altmark 1);

2. Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen (im Folgenden Altmark 2);

3. Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (im Folgenden Altmark 3);

4. Wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (im Folgenden Altmark 4).

(158) Die Altmark-4-Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn (a) die Empfänger des Ausgleichs nach einem Ausschreibungsverfahren ausgewählt wurden oder andernfalls (b) der Ausgleich anhand der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

(159) Im vorliegenden Fall wurde die FLG nicht nach einem Ausschreibungsverfahren ausgewählt.

(160) Außerdem haben die deutschen Behörden die Kommission nicht darauf hingewiesen, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten ermittelt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

(161) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezweifelt die Kommission, dass die FLG Flughafendienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringt.

(162) Überdies hat die Kommission Zweifel, ob alle Tätigkeiten der FLG als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angesehen werden können.

(163) Da die Altmark-Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein müssen, reicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Feststellung aus, dass das vierte Kriterium im vorliegenden Fall

⁽⁵¹⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 115.

⁽⁵²⁾ Urteil des Gerichts vom 24. März 2011 in den verbundenen Rechtssachen T-443/08 und T-445/08, Freistaat Sachsen u. a./Kommission, Slg. II-0000, Randnr. 107.

⁽⁵³⁾ Rechtssache C-280/00 - Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, Slg. 2003, I-7747.

nicht erfüllt ist. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen den Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen.

- (164) Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, ihr nähere Informationen sowie die einschlägigen Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Anwendung aller Altmark-Voraussetzungen auf den der FLG gewährten Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu übermitteln.

Selektivität

- (165) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich der FLG gewährt wurden. Da die öffentlichen Mittel nur einem Unternehmen zugute kamen, handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (166) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden. Nach ständiger Rechtsprechung⁽⁵⁴⁾ ist es zur Verfälschung des Wettbewerbs aufgrund einer bestimmten Maßnahme ausreichend, wenn der Begünstigte der Beihilfe im Wettbewerb zu anderen Unternehmen auf dem Wettbewerb geöffneten Märkten steht.
- (167) Wie bereits erläutert ist der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit⁽⁵⁵⁾. Die Flughafenbetreiber stehen miteinander im Wettbewerb. Gegenwärtig fertigt der Flughafen Lübeck pro Jahr rund 530 000 Passagiere ab.
- (168) Regionalflughäfen mit einem Passagieraufkommen von 530 000 Passagieren pro Jahr und einer Kapazität von bis zu 2 Millionen Passagieren stehen zueinander in Konkurrenz um die Anlockung von Fluggesellschaften. Wie unter Punkt 40 der Leitlinien von 2005 dargelegt können Regionalflughäfen der Kategorie D nicht aus dem Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgeschlossen werden. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Lübeck und seine Nähe zu anderen europäischen Flughäfen, insbesondere zu den Flughäfen Hamburg, Rostock, Bremen und Hannover lassen nicht die Annahme zu, dass keine Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten vorliegen dürfte. Auch die 2009 durchgeführte Marktstudie des Flughafens bestätigt, dass die Mehrzahl der (abfliegenden) Passagiere des Flughafens Lübeck aus dem Großraum Hamburg kommt, der 78 km vom Flughafen Lübeck entfernt liegt.
- (169) In Anbetracht dessen verstärkt der wirtschaftliche Vorteil, der der FLG erwächst, ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienstleistungen. Daher verfälscht die hier untersuchte

öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (170) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass der der FLG gewährte betriebliche Finanzierung staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet.

Etwaige Freistellung von der Anmeldepflicht

- (171) Soweit diese Finanzierungsmittel Gegenstand einer unwiderruflichen Zusage sind, mit der sich Deutschland vor dem Beschluss der Kommission rechtsverbindlich zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet hat, stellt sich die Frage, ob sich Deutschland an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten hat.
- (172) Die deutschen Behörden bringen vor, dass der der FLG seit 2009 gewährte jährliche Betriebsmittelzuschuss eine staatliche Beihilfe darstellt, die gemäß der Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag [nun Artikel 106 Absatz 2 AEUV] auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden⁽⁵⁶⁾, von der Anmeldepflicht befreit ist (im Folgenden ‚DAWI-Entscheidung von 2005‘).
- (173) Nach der DAWI-Entscheidung von 2005 sind staatliche Beihilfen von der Anmeldepflicht freigestellt, wenn diese in Form einer Ausgleichszahlung für eine von einem Flughafen erbrachte öffentliche Dienstleistung gewährt werden, wobei das jährliche Verkehrsaufkommen nicht höher als 1 Million Fluggäste liegen darf, oder wenn sie Flughafenbetreibern gewährt werden, deren Jahresumsatz mit allen Tätigkeiten vor Steuern in den beiden der Übernahme einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorausgehenden Rechnungsjahren insgesamt weniger als 100 Mio. EUR betragen hat, und die jährlich eine Ausgleichszahlung von weniger als 30 Mio. EUR für die erbrachte Dienstleistung erhalten⁽⁵⁷⁾. Um diese Ausnahme in Anspruch nehmen zu können, muss die Ausgleichszahlung für die Übernahme einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auch den Einzelbedingungen entsprechen, die in den Artikeln 4, 5 und 6 der DAWI-Entscheidung aufgeführt sind.
- (174) Nach Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 muss die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse dem jeweiligen Unternehmen im Wege eines oder mehrerer Verwaltungs- oder Rechtsakte übertragen werden, aus dem/denen unter anderem die Art und Dauer der Gemeinwohlverpflichtungen, die Parameter für die Berechnung, Überwachung und etwaige Änderung der Ausgleichszahlungen und die Vorkehrungen hervorgehen müssen, die getroffen wurden, damit keine Überkompensierung entsteht bzw. etwaige überhöhte Ausgleichszahlungen zurückgezahlt werden.

⁽⁵⁴⁾ Rechtssache T-214/95 Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717.

⁽⁵⁵⁾ S. o. Erwägungsgrund (118).

⁽⁵⁶⁾ ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67.

⁽⁵⁷⁾ Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a der DAWI-Entscheidung.

- (175) Nach Artikel 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 darf die Ausgleichszahlung nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die durch die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtung verursachten Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und einer angemessenen Rendite aus dem für die Erfüllung dieser Verpflichtungen eingesetzten Eigenkapital abzudecken.
- (176) Nach Artikel 6 der DAWI-Entscheidung von 2005 schließlich haben die Mitgliedstaaten in regelmäßigen Abständen Kontrollen durchzuführen oder regelmäßige Kontrollen zu veranlassen, um sicherzustellen, dass die Unternehmen keine Ausgleichszahlungen erhalten, die über die in Artikel 5 bestimmte Höhe hinausgehen.
- (177) Die deutschen Behörden bringen vor, der Betrieb der FLG sollte als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrachtet werden. Allerdings wurden der Kommission keinerlei Nachweise dafür vorgelegt, dass das vom Flughafen Lübeck erfasste Einzugsgebiet unzureichend mit dem Rest des Landes verbunden wäre, wenn man diese Verbindungen den Marktkräften allein überlassen würde. Mit anderen Worten: Die deutschen Behörden haben nicht nachgewiesen, dass ohne die Beihilfen das Einzugsgebiet des Flughafens vom Rest des Landes in einem Maße isoliert wäre, dass seine gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigt würde. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stellt die Kommission fest, dass das Einzugsgebiet des Flughafens Lübeck im Grunde auch von anderen Flughäfen in seiner Nähe bedient werden könnte, insbesondere vom Flughafen Hamburg, aber auch von den Flughäfen Rostock oder Bremen.
- (178) Wie vorstehend im Einzelnen dargelegt liegt der Flughafen Hamburg in einer Entfernung von weniger als 100 km vom Flughafen Lübeck. Nach ihrer Entscheidungspraxis ist die Kommission der Ansicht, dass das offensichtliche Überangebot an Flughäfen in bestimmten Regionen die Entwicklung anderer Flughäfen behindert kann⁽⁵⁸⁾. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt geht die Kommission davon aus, dass die Tätigkeit des Flughafens Lübeck nicht als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse angesehen werden kann, und dass jeder Rechts- oder Verwaltungsakt, mit dem dem Flughafen Lübeck derartige Dienstleistungen (DAWI) übertragen werden, offenkundig insofern fehlerhaft ist, als der Betrieb von Flughäfen als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse definiert wurde, ohne dass effektiv die Notwendigkeit einer besseren Anbindung des Einzugsbereichs des Flughafens Lübeck an den Rest des Landes besteht.
- (179) Darüber hinaus hegt die Kommission Zweifel, ob die Flughafendienste der FLG in einem Betrauungsakt klar als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 definiert wurden. Die deutschen Behörden argumentieren, dass dem Flughafen mit seiner Betriebsgenehmigung die Verpflichtung auferlegt wurde, seinen Betrieb an 356 Tagen im Jahr rund um die Uhr aufrecht zu erhalten. Die Kommission weist darauf hin, dass in diesem Fall alle Flughäfen in Deutschland bereits aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut wären. Daher bezweifelt die Kommission, dass eine Betriebsgenehmigung mit genauer Angabe der Verpflichtungen eines Unternehmens im Rahmen seiner Wirtschaftstätigkeit in einem stark regulierten Bereich bereits als Betrauungsakt betrachtet werden kann. Sie weist außerdem darauf hin, dass auch die anderen Bedingungen gemäß Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 nicht erfüllt sind.
- (180) Was den von den deutschen Behörden angeführten Ausgleichsmechanismus anbelangt, so sieht der Betrauungsakt nicht vor, dass die Differenz zwischen den Kosten und den Einnahmen des Flughafens gegebenenfalls aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden muss. Daher hat es den Anschein, dass die Bedingungen von Artikel 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 nicht erfüllt sind.
- (181) Wenn die Voraussetzungen der Artikel 4 und 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 nicht erfüllt sind, erscheint es schwierig, wenn nicht unmöglich, den Kontrollverpflichtungen gemäß Artikel 6 der DAWI-Entscheidung von 2005 nachzukommen.
- (182) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die in der DAWI-Entscheidung von 2005 niedergelegten Kriterien im vorliegenden Fall nicht erfüllt sind. Folglich geht die Kommission derzeit davon aus, dass die dem Flughafen jährlich gezahlten Betriebsbeihilfen nicht von der Anmeldepflicht ausgenommen waren und somit einen Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV darstellen. Des Weiteren macht die Kommission die deutschen Behörden darauf aufmerksam, dass die Befreiung von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 2 Buchstabe e des DAWI-Beschlusses von 2012 nur für Flughäfen gilt, die weniger als 200 000 Passagiere abfertigen⁽⁵⁹⁾. Nach Artikel 10 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2012 sind Beihilferegelungen, die vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wirksam wurden, mit dem Binnenmarkt vereinbar waren und von der Anmeldepflicht nach der Entscheidung 2005/842/EG befreit waren, für einen weiteren Zeitraum von zwei Jahren ab dem Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses von 2012 mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht befreit.
- (183) Daher wäre der Flughafen Lübeck selbst für den Fall, dass er nach der DAWI-Entscheidung von 2005 von der Anmeldepflicht befreit wäre, ab dem 31. Januar 2014 zur vorherigen Anmeldung verpflichtet, es sei denn, die Zahl der dort abgefertigten Passagiere liegt unter 200 000.

⁽⁵⁸⁾ Beschluss der Kommission vom 24. Mai 2011 in der Beihilfesache N 185/2010 Rumänische Regionalflughäfen, noch nicht im ABL veröffentlicht.

⁽⁵⁹⁾ Am 20. Dezember 2011 hat die Kommission ein neues Pakt von Regelungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse an genommen, das am 31. Januar 2012 in Kraft tritt. Siehe unter http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/sgei.html

4.1.4. *Vorliegen einer Beihilfe in Form der Finanzierung von Infrastruktureinrichtungen am Flughafen Lübeck durch die Hansestadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein*

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (184) Die in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe in Form des Ausgleichs der Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck ab November 2009 dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Die FLG ist ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.
- (185) Wie vorstehend in Abschnitt 4.1.3 erläutert sind nicht alle Aktivitäten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. Daher stellt die Finanzierung von Funktionen, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, oder von damit verbundenen Infrastrukturen nach der ständigen Praxis der Kommission⁽⁶⁰⁾ keine staatliche Beihilfe dar. Das bedeutet, dass die Finanzierung von Infrastrukturen, die beispielsweise aus Gründen der Sicherheit erforderlich oder für die Kontrolle und Überwachung des Flugverkehrs und des Luftraums von wesentlicher Bedeutung sind, in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen können⁽⁶¹⁾.
- (186) Daher gilt es zunächst zwischen den Tätigkeiten der FLG zu differenzieren und festzustellen, in wie weit die einzelnen Aktivitäten wirtschaftliche Tätigkeiten darstellen.
- (187) Die deutschen Behörden bringen vor, dass es sich bei den betreffenden Tätigkeiten um Sicherheitsmaßnahmen handelt, die folglich nicht in den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen fallen.
- (188) Die Kommission stellt fest, dass alle fraglichen Maßnahmen eine wesentliche Voraussetzung dafür zu sein scheinen, dass der Flughafenbetreiber seinen wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgehen kann, d. h. sie ermöglichen dem Flughafen die Ausübung seiner vorrangig wirtschaftlichen Tätigkeiten.
- (189) In Anbetracht dessen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die fraglichen Maßnahmen nicht als in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallend angesehen werden können. Folglich findet auf diese Maßnahmen Artikel 107 Absatz 1 AEUV Anwendung.
- a) M1 – Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2 257 m
- (190) Die deutschen Behörden bringen vor, dass durch die Verlängerung der Start- und Landebahn größere Flugzeuge auf dem Flughafen landen können und die Sicherheit des Flughafenbetriebs verbessert wird.
- (191) Die Start- und Landebahn wird vom Flughafenbetreiber FLG auf gewerblicher Grundlage betrieben und ist daher wie vom Gerichtshof bestätigt untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit Flughafens verbunden⁽⁶²⁾. Des Weiteren besteht das Hauptziel der Verlängerung in der Zulassung größerer Flugzeuge am Flughafen Lübeck. Die Verlängerung der Start- und Landebahn ist offenbar auch eine Voraussetzung dafür, dass Ryanair seine Flugzeuge am Flughafen Lübeck stationiert.
- (192) In Anbetracht dessen betrachtet die Kommission Maßnahme A 1 in Bezug auf die übrigen Fahrzeuge als wirtschaftliche Tätigkeit, die folglich in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt.
- b) M2 – Installation und Inbetriebnahme des Instrumentenlandesystems ILS CAT II:
- (193) Die deutschen Behörden führen an, dass sich durch die Modernisierung des Instrumentenlandesystems die Betriebssicherheit des Flughafens verbessert, da die Flugzeuge den Flughafen genauer anfliegen können und weniger Landungen abgebrochen werden müssen.
- (194) Dennoch stellt die Kommission fest, dass sich zwar durch die Modernisierung des Instrumentenlandesystems die Betriebssicherheit verbessert, das Hauptziel aber darin besteht, den Flughafen mit größeren Flugzeugen anfliegen zu können. Die Modernisierung des ILS-Systems ist offenbar ebenfalls eine Voraussetzung von Ryanair für die Stationierung seiner Flugzeuge am Flughafen Lübeck. Daher bezweifelt die Kommission, dass die Investitionen in das Instrumentenlandesystem ILS CAT II tatsächlich Tätigkeiten betreffen, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist. Ausgehend in den ihr vorliegenden Informationen vertritt die Kommission daher den vorläufigen Standpunkt, dass es bei den Investitionen eher um die Modernisierung der Flughafenausrüstung geht, die zu gewerblichen Zwecken eingesetzt wird, d. h. hier eine wirtschaftliche Tätigkeit vorliegt.
- (195) Angesichts dessen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Maßnahme M2 in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt.
- (196) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, in dieser Hinsicht nähere Informationen vorzulegen. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte des Weiteren auf abzuklären, ob für alle deutschen Flughäfen die gleichen Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollte mitgeteilt werden, ob bestimmte Flughäfen diese Kosten ganz oder teilweise selbst tragen müssen, während die Kosten bei anderen Flughäfen aus öffentlichen Mitteln bestritten werden.
- c) M3 – Vorfeld-Parkpositionen für Flugzeuge:
- (197) Die deutschen Behörden argumentieren, dass die Erweiterung des Vorfelds und die Einrichtung von neun Parkpositionen für Flugzeuge zur Optimierung der Bodenbewegungen am Flughafen dienen und sich somit die Unfallgefahr verringert. Darüber hinaus wird die Erweiterung des Vorfelds auch zu einer erhöhten Sicherheit für die

⁽⁶⁰⁾ Beschluss der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002, Luftsicherheit - Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001.

⁽⁶¹⁾ Siehe Beschluss der Kommission vom 7. März 2007, N 620/2006, Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen.

⁽⁶²⁾ Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 88.

- ein- und aussteigenden Passagiere beitragen, da diese am Flughafen Lübeck nicht mit Bussen zu den Flugzeugen gebracht werden.
- (198) Die von den deutschen Behörden vorgelegten Informationen bestätigen, dass die Baumaßnahmen im Wesentlichen der Erhöhung der Verkehrsströme dienen. Ohne die Baumaßnahmen könnten der Flughafen und die Fluggesellschaften nicht von dem zu erwartenden Anstieg der Verkehrsströme profitieren. Die Kommission stellt ferner fest, dass es sich bei den fraglichen Maßnahmen offenbar ebenfalls um eine Voraussetzung von Ryanair für die Stationierung seiner Flugzeuge am Flughafen Lübeck handelt.
- (199) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass das Vorfeld untrennbar mit der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens verbunden ist. Außerdem hat es nicht den Anschein, dass diese Maßnahme die Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen schützt. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die fragliche Maßnahme nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich des Staates fällt.
- (200) Angesichts dessen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die fragliche Maßnahme eine wirtschaftliche Tätigkeit ist, die folglich in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fällt.
- d) M4 – Kfz-Parkplätze:
- (201) Hinsichtlich der Finanzierung der Parkplätze ist die Kommission der Ansicht, dass es sich dabei um eine luftfahrtunabhängige wirtschaftliche Tätigkeit handelt, und dass die Finanzierung dieser Maßnahme nicht dem hoheitlichen Aufgabenbereich zugeordnet werden kann.
- (202) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahme M 4 unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt.
- e) M5 – 2. Tranche aus der Mediationsvereinbarung:
- (203) Die Kommission stellt fest, dass der Zweck der Mediationsvereinbarung mit den Naturschutzverbänden darin bestand, ein Einvernehmen über die Infrastrukturausbaupläne des Flughafens herbeizuführen. Folglich ist diese Maßnahme Bestandteil des Ausbauplans des Flughafens mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrsströme und der Anlockung von Fluggesellschaften.
- (204) Außerdem hat es nicht den Anschein, dass diese Maßnahme die Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen schützt. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die fragliche Maßnahme nicht in den hoheitlichen Aufgabenbereich des Staates fällt.
- (205) Angesichts dessen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die fragliche Maßnahme eine wirtschaftliche Tätigkeit ist, die folglich in den Anwendungsbereich der Vorschriften für staatliche Beihilfen fällt.
- f) M6 – Entwässerung:
- (206) Die FLG muss in Entwässerungssysteme investieren. Die Investitionskosten werden gegenwärtig auf[...] EUR geschätzt.
- (207) Diese Investitionen betreffen keine Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist; vielmehr tragen sie zur Modernisierung der Infrastruktur bei, die zu gewerblichen Zwecken genutzt wird und stellen folglich eine wirtschaftliche Tätigkeit dar.
- g) M7 – Lärmschutzmaßnahmen:
- (208) Nach Angaben der deutschen Behörden fallen diese Maßnahmen in den Aufgabenbereich der öffentlichen Hand, da sie im Sinne des EU-Rechts als sicherheitsrelevant gelten. Sie bringen vor, dass diese Maßnahmen insbesondere zum Schutz der Anwohner und der Umwelt dienen und demnach die Sicherheit erhöhen.
- (209) Die Kommission ist der Ansicht, dass sich die Finanzierung auf Kosten erstreckt, die alle Flughäfen – unabhängig davon, ob sie sich in privatem oder staatlichem Eigentum befinden – zu tragen hätten, da sie mit der Erfüllung von verwaltungsrechtlichen Auflagen einhergehen. Die Lärmschutzmaßnahmen tragen zur Verbesserung der Flughafeninfrastruktur bei. Ohne diese Maßnahmen dürfte der Flughafen Lübeck den Flugbetrieb nicht aufrechterhalten. Daher werden mit diesen Maßnahmen Flughafendienste bereitgestellt. Sie verbessern die Wettbewerbsposition des Flughafens gegenüber anderen konkurrierenden Flughäfen.
- (210) Die Kommission weist darauf hin, dass die genannten Lärmschutzmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbelästigung dienen. Lärmbelästigungen können als vom Verursacher durch die unmittelbare oder mittelbare Schädigung der Umwelt hervorgerufene Schäden betrachtet werden, oder in diesem Fall als die Schaffung der Voraussetzungen dafür, dass das Wohlergehen des Menschen darunter leidet. Lärmschutzmaßnahmen betreffen jedoch nicht notwendigerweise die Luftfahrt an sich und dienen keinesfalls dem Schutz der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen.
- (211) Angesichts dessen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass Lärmschutzmaßnahmen nicht in die Kategorie der Sicherheitsmaßnahmen und folglich unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (212) Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck finanzieren die betreffenden Maßnahmen aus ihrem Haushalt. Die Entscheidung über die Bereitstellung dieser staatlichen Mittel ist dem Staat zuzurechnen, da das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck als alleiniger Gesellschafter beschlossen haben, die betreffenden Infrastrukturinvestitionen zu finanzieren.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (213) Durch die vom Land Schleswig-Holstein und der Hansestadt Lübeck gewährte Finanzierung verringern sich die Investitionskosten, die die FLG als Flughafenbetreiber und

Eigentümer der Infrastruktur normalerweise zu tragen hätte. Insofern stellen sie einen wirtschaftlichen Vorteil für die FLG dar.

- (214) Allerdings könnte geltend gemacht werden, dass die der FLG gewährte Finanzierung keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, sofern sich nachweisen lässt, dass in diesem Fall das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers anwendbar ist.
- (215) In dieser Hinsicht erklärte der Europäische Gerichtshof im Urteil Stardust Marine, dass ‚Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind‘⁽⁶³⁾.
- (216) Die Kommission hat sodann zu prüfen, ob sich das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck als alleiniger Gesellschafter der FLG bei der Finanzierung des Ausbaus des Flughafens wie private Kapitalgeber verhalten haben. Folglich ist zu untersuchen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber zur Finanzierung von Infrastruktur- oder infrastrukturbezogenen Vorhaben unter vergleichbaren Bedingungen die gleichen oder ähnliche geschäftliche Abmachungen eingegangen wäre wie das Land Schleswig-Holstein die Hansestadt Lübeck.
- (217) Der Gerichtshof erklärte in seinem Urteil in der Rechtsache Stardust Marine, *„dass [...] man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“*⁽⁶⁴⁾.
- (218) Das Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers wird von Rentabilitätsaussichten geleitet⁽⁶⁵⁾. Das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers ist in der Regel dann erfüllt, ‚wenn die Verfassung und Zukunftsaussichten eines Unternehmens eine gemessen an einem vergleichbaren privaten Unternehmen übliche Verzinsung (auf dem Wege der Dividendenzahlung oder des Kapitalzuwachses) in einem absehbaren Zeitraum erwarten lässt‘.
- (219) Dabei sollten positive Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen gelegen ist, außer Acht gelassen werden, da die Kommission nur beurteilt, ob die fraglichen Maßnahmen eine Beihilfe darstellen, indem sie abzuwägen hat, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“*⁽⁶⁶⁾.

- (220) Um das Kriterium des privaten Kapitalgebers anwenden zu können, muss sich die Kommission in die Lage der Behörden zum Zeitpunkt der Entscheidung zugunsten der Investitionen versetzen.
- (221) Die Kommission stellt fest, dass die deutschen Behörden keine Informationen dahingehend vorgelegt haben, dass die Finanzierung durch die Hansestadt Lübeck auf der Grundlage eines Geschäftskonzepts und langfristiger Rentabilitätsaussichten erfolgte. Im Gegenteil: Die deutschen Behörden argumentieren, dass die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur nicht auf der Grundlage von Rentabilitätsaussichten erfolgte. Ohne Rentabilitätsaussichten bezweifelt die Kommission jedoch, dass sich die Hansestadt Lübeck wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat.
- (222) Da das Land Schleswig-Holstein nicht Gesellschafter der FLG ist und die Finanzierung in Form eines direkten nicht rückzahlbaren Zuschusses an die FLG ohne jede Vergütung für das der FLG bereitgestellte Kapital erfolgt ist, stellt die Kommission fest, dass kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber einen derartigen Zuschuss ohne jede Vergütung bereitgestellt hätte. Des Weiteren weist die Kommission darauf hin, dass der Finanzierungsbeschluss des Landes auf dem Programm zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region basierte. Folglich bezweifelt die Kommission, dass das Land als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unanhängig von allen sozialen, regionalpolitischen und sektorbezogenen Erwägungen agiert hat.
- (223) Unter diesen Voraussetzungen kann nicht geschlossen werden, dass die Investition marktkonform war. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzierung durch die Hansestadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein der FLG einen Vorteil verschafft hat.

Selektivität

- (224) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich der FLG gewährt wurden. Da die öffentlichen Mittel nur einem Unternehmen zugute kamen, handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (225) Die in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe in Form des Ausgleichs der Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck ab November 2009 dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Daher verstärkt der wirtschaftliche Vorteil, der der FLG aus der Finanzierung der verschiedenen Ausbau- und Erweiterungsinfrastrukturprojekte am Flughafen Lübeck erwächst, ihre Stellung gegenüber den Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafenendienste. Folglich verfälscht die hier untersuchte öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

⁽⁶³⁾ Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, Randnr. 69.

⁽⁶⁴⁾ Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, Randnr. 71.

⁽⁶⁵⁾ Rechtssache T-296/97 Alitalia/ Kommission, Slg. 2000, II-3871, Randnr. 84; C-305/89 Italien/Kommission, Slg. 1991, I-1603, Randnr. 20.

⁽⁶⁶⁾ Siehe Flughafenleitlinien von 2005, Randnr. 46.

Schlussfolgerung

(226) Aus den vorstehend dargelegten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass die von der Hansestadt Lübeck und dem Land Schleswig-Holstein bereitgestellte Finanzierung staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Soweit die Finanzierung der Infrastruktureinrichtungen und Ausrüstungen Gegenstand einer unwiderruflichen Zusage sind, mit der sich Deutschland vor dem Beschluss der Kommission rechtsverbindlich zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet hat, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.5. *Vorliegen einer Beihilfe in Form der Rangrücktrittserklärung für die der FLG von der Hansestadt Lübeck gewährten Gesellschafterdarlehen*

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

(227) Die in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe in Form der Finanzierung von Infrastruktureinrichtungen am Flughafen Lübeck durch die Hansestadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Die FLG ist ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(228) Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die Rangrücktrittserklärung für die Darlehen beinhaltet einen potenziellen Verlust von Mitteln durch den Staat und ist somit der öffentlichen Hand zurechenbar.

Wirtschaftlicher Vorteil

(229) Im vorliegenden Fall hat die Kommission zu prüfen, ob die Rangrücktrittserklärung für die von der Hansestadt Lübeck gewährten Gesellschafterdarlehen der FLG unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Lage einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

(230) Die deutschen Behörden machen geltend, dass im vorliegenden Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vollständig eingehalten wurde. Des Weiteren weisen sie darauf hin, dass Infratil als private auf Infrastrukturvorhaben spezialisierte Beteiligungsgesellschaft in Bezug auf seinen Darlehen an die FLG gleichermaßen eine Rangrücktrittserklärung abgegeben habe, als dieses Unternehmen Mehrheitsgesellschafter war.

(231) Die Kommission stellt fest, dass Infratil über eine Put-Option zum Verkauf seiner Anteile an der FLG an die Hansestadt Lübeck zu dem im Beteiligungsvertrag von 2005 festgelegten Preis verfügte. Angesichts dieser Put-Option und unbeschadet des laufenden förmlichen Prüfverfahrens in der Beihilfesache C 24/2007 bezweifelt die Kommission, dass das Verhalten von Infratil für einen Vergleich des Verhaltens der Hansestadt Lübeck mit dem eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers

herangezogen werden kann. Erstens hat Infratil die Rangrücktrittserklärung für seine Gesellschafterdarlehen zu einem anderen Zeitpunkt abgegeben und zweitens bestand das Ziel von Infratil in der Vermeidung des Konkurses der FLG und in der Nutzung seiner Put-Option zum Wiederverkauf seiner Anteile zu einem vereinbarten Preis an die Hansestadt Lübeck.

(232) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben zur Höhe der Besicherung der Gesellschafterdarlehen der Hansestadt Lübeck vor. Dennoch stellt die Kommission fest, dass der Umfang der Besicherung nach der Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen zurückgegangen ist. Allerdings scheint sich diese Veränderung in der Höhe der Besicherung nicht in der Risikomarge der Gesellschafterdarlehen niedergeschlagen zu haben. Der Zinssatz des Gesellschafterdarlehens beläuft sich auf [...] % pro Jahr und wurde nach der Rangrücktrittserklärung nicht verändert.

(233) Nach den der Kommission vorliegenden Informationen lässt sich feststellen, dass die Hansestadt Lübeck nach Abgabe ihrer Rangrücktrittserklärung für die Darlehen an die FLG keine weitere Vergütung, zusätzliche Garantien oder höhere Zinsen auf die fraglichen Darlehen erhielt. Die Kommission stellt fest, dass kein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber Darlehen im Rang zurückstufen würde, ohne dafür eine zusätzliche Vergütung zu fordern. Dies gilt insbesondere angesichts der schwierigen Finanzlage der FLG und der Gefahr der Zahlungsunfähigkeit, der Überschuldung und steigender Verluste (siehe vorstehend Tabelle 3 und Tabelle 4).

(234) Aus den vorliegenden Informationen geht nicht klar hervor, ob die Behörden eine Schließung des Flughafens als Alternative in Betracht gezogen haben. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, sich zu einem etwaigen Schließungsszenario zu äußern und der Kommission eine Analyse der Schließungskosten vorzulegen, sofern eine derartige Analyse durchgeführt wurde.

(235) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die Kommission nicht eindeutig schlussfolgern, dass die Abgabe einer Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen unter normalen Marktbedingungen erfolgte.

(236) Aus diesen Gründen muss die Kommission im gegenwärtigen Stadium des Prüfverfahrens Zweifel daran äußern, dass die Maßnahmen der Hansestadt Lübeck mit denen eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers verglichen werden können und insofern keine Beihilfe an die FLG beinhalten würden.

(237) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die vorstehend genannte Rangrücktrittserklärung für die Darlehen unter Marktbedingungen erfolgt ist. Daher bittet die Kommission Deutschland, ihr alle einschlägig relevanten Angaben zu unterbreiten, insbesondere zur Beurteilung des Kreditrisikos, zur Festsetzung des Zinssatzes und zur Risikomarge sowie zur Besicherung. Die Kommission fordert außerdem beteiligte Dritte auf, sich ebenfalls zu diesen Aspekten zu äußern.

- (238) Des Weiteren fordert die Kommission die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob es sich bei der FLG um ein Unternehmen in Schwierigkeiten handelt, und für jedes Jahr des Zeitraums 2005 bis 2011 folgende Kostenübersichten vorzulegen: Gesamtkosten für den Flughafen, aufgeschlüsselt nach Betriebskosten und Kapitalkosten (z. B. Abschreibungen, Zinszahlungen usw.), Anteil der Erträge aus der Luftfahrt und der luftfahrtunabhängigen Erträge an der Deckung der Gesamtkosten des Flughafens, Gesamterträge des Flughafens, aufgeschlüsselt nach Erträgen aus dem Luftverkehrsgeschäft und luftfahrtunabhängige Erträgen, Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen sowie sämtliche Kapitalflussrechnungen.

Selektivität

- (239) Da die öffentliche Finanzierung einem einzelnen Unternehmen – der FLG - zugute kommt, handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (240) Die in Bezug auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe in Form des Ausgleichs der Verluste der FLG durch die Hansestadt Lübeck ab November 2009 dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Daher verstärkt der wirtschaftliche Vorteil, der der FLG aus der Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen erwächst, ihre Stellung gegenüber den Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Flughafendienstleistungen. Folglich verfälscht die hier untersuchte öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (241) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Soweit die Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen Gegenstand einer unwiderruflichen Zusage sind, mit der sich Deutschland vor dem Beschluss der Kommission rechtsverbindlich zur Gewährung der Beihilfe verpflichtet hat, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.6. Entgelte für die Enteisung von Flugzeugen, die den Fluggesellschaften seit November 2009 in Rechnung gestellt wurden, decken nicht die tatsächlichen Kosten der erbrachten Dienstleistungen

- (242) Nach Angaben der deutschen Behörden und öffentlich zugänglichen Informationen wird der Flughafen von Ryanair, Wizz Air und Charterflüge für Globalis Reisen (im Folgenden die ‚Fluggesellschaften‘) genutzt.

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (243) Die Kommission stellt fest, dass die Fluggesellschaften Luftverkehrsdienstleistungen gegen Vergütung auf dem Luftverkehrsmarkt anbieten⁽⁶⁷⁾. Daher gehen sie einer wirtschaftlichen Tätigkeit nach und sind folglich Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (244) Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Anhand der der Kommission vorliegenden Informationen hat es den Anschein, dass die Entgelte für das Enteisen der Flugzeuge unter den tatsächlichen Kosten zu liegen. Die Finanzierungslücke zwischen den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen aus den Enteisungsdiensten wird offenbar von der öffentlichen Hand ausgeglichen.
- (245) Demnach vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass der Ausgleich der Finanzierungslücke zwischen den tatsächlichen Kosten und den Einnahmen aus den Enteisungsdiensten am Flughafen Lübeck aus staatlichen Mitteln in Form von direkten Zuschüssen aus dem Staatshaushalt erfolgt und somit dem Staat zurechenbar ist.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (246) Bei der Prüfung der Frage, ob die Entgelte für das Enteisen auf ein Niveau festgelegt wurden, das auch unter normalen Marktbedingungen in Betracht kommen könnte, hat die Kommission zu untersuchen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter vergleichbaren Bedingungen die gleichen oder ähnliche geschäftliche Abmachungen eingegangen wäre wie die Hansestadt Lübeck am Flughafen Lübeck.
- (247) Wie vorstehend erwähnt geben die deutschen Behörden an, dass der von den Fluggesellschaften akzeptierte Preis für das Enteisen der Flugzeuge am Flughafen Lübeck unter den Kosten für Enteisungsflüssigkeit, Ausrüstung und Personalaufwand liegt. Die deutschen Behörden sind der Ansicht, dass der Markt keinen Preis akzeptieren würde, der alle anfallenden Kosten einschließlich eines vertretbaren Gewinns abdeckt.
- (248) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezweifelt die Kommission, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber Enteisungsdienste gegen eine Vergütung unterhalb der tatsächlichen Kosten anbieten und fortwährende Verluste ohne Rentabilitätsaussichten hinnehmen würde.
- (249) Des Weiteren bezweifelt die Kommission, dass der Preis für die Enteisungsdienste einem Marktpreis entspricht. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, detaillierte Angaben zur Festsetzung der Enteisungsentgelte am Flughafen Lübeck und an anderen vergleichbaren Flughäfen in Deutschland vorzulegen. Außerdem fordert die Kommission die deutschen

⁽⁶⁷⁾ Rechtssache C-35/96 Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851 und Rechtssachen C-180/98 bis 184/98 Pavlov, Slg. 2000, I-6451.

Behörden und beteiligte Dritte zur Klärung der Frage auf, welche Flughäfen in wie weit mit dem Flughafen Lübeck vergleichbar sind.

- (250) Da die von der Hansestadt gewährte und über die FLG geleitete Finanzierung die Betriebskosten reduziert, die normalerweise von den den Flughafen Lübeck nutzenden Fluggesellschaften zu tragen wären, verschafft sie diesen Fluggesellschaften einen Vorteil.

Selektivität

- (251) Die Kommission stellt fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich den Fluggesellschaften zugute kommen, die den Flughafen Lübeck nutzen. Daher handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (252) Die Enteisungsentgelte reduzieren die normalen Betriebskosten von Fluggesellschaften, die den Flughafen Lübeck nutzen. Daher können sie die Wettbewerbsposition dieser Fluggesellschaften auf dem Markt stärken. Außerdem zeichnet sich der Luftverkehrssektor durch einen intensiven Wettbewerb zwischen Betreibern aus verschiedenen Mitgliedstaaten aus, insbesondere nach Inkrafttreten der dritten Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket“) am 1. Januar 1993. Daraus folgt, dass die Enteisungsentgelte am Flughafen Lübeck den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälschen oder zu verfälschen drohen.

Schlussfolgerung

- (253) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die unterhalb der tatsächlichen Kosten für die Bereitstellung von Enteisungsdiensten festgelegten Enteisungsentgelte eine staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhalten. Sofern sich nachweislich herausstellt, dass die Enteisungsentgelte staatliche Beihilfen beinhalten, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.7. Vorliegen einer Beihilfe in Form der Flughafenentgelte nach der Entgeltordnung von 2006 und der entsprechenden Rabatte

- (254) Nach Angaben der deutschen Behörden wird der Flughafen von den Fluggesellschaften genutzt, ein Einzelvertrag wurde nach den vorliegenden Informationen jedoch nur mit Ryanair abgeschlossen.
- (255) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, näher auf die Bedingungen für die Nutzung des Flughafens Lübeck durch die Fluggesellschaften einzugehen.

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (256) Bei den Fluggesellschaften, die den Flughafen Lübeck nutzen, handelt es sich um Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (257) Zum Zeitpunkt der Einführung der Entgeltordnung von 2006 befand sich der Flughafenbetreiber mehrheitlich in Privateigentum. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs schließt dies jedoch nicht aus, dass staatliche Beihilfen gewährt wurden. So urteilte der Gerichtshof in der Rechtssache Steinicke ⁽⁶⁸⁾:

„Das in Artikel 92 Absatz 1 enthaltene Verbot erfasst sämtliche staatlichen oder aus staatlichen Mitteln gewährten Beihilfen, ohne dass danach zu unterscheiden ist, ob die Beihilfe unmittelbar durch den Staat oder durch von ihm zur Durchführung der Beihilferegulierung errichtete oder beauftragte öffentliche oder private Einrichtungen gewährt wird. Bei der Anwendung des Artikels 92 sind im Wesentlichen die Auswirkungen der Beihilfe auf die begünstigten Unternehmen oder Erzeuger und nicht die Stellung der für die Verteilung und Verwaltung der Beihilfe zuständigen Einrichtungen zu berücksichtigen.“

- (258) Im vorliegenden Fall hat die Kommission demnach nachzuweisen, dass die betreffende private Einrichtung, d. h. der Flughafen Lübeck, vom Staat mit der Durchführung der Beihilferegulierung beauftragt worden war.

- (259) In dieser Hinsicht stellt die Kommission - unbeschadet des Beihilfecharakters des im Rahmen der Put-Option an Infratil gezahlten Kaufpreises - zunächst fest, dass Infratil die Möglichkeit hatte, von seiner Put-Option Gebrauch zu machen. In diesem Fall würden seine Verluste in vollem Umfang mit öffentlichen Mitteln aus dem Haushalt der Hansestadt Lübeck gedeckt. Die Kommission vertritt den vorläufigen Standpunkt, dass die private Einrichtung Infratil kein finanzielles Risiko in Bezug auf seine eigenen Mittel eingeht. Außerdem stellt sich die Kommission die Frage, ob Infratil unabhängig handelt, oder lediglich vom Staat bereitgestellte Mittel verwaltet.

- (260) Nach deutschem Recht müssen die Entgeltordnungen regelmäßig neu genehmigt werden. Im vorliegenden Fall wurde die Entgeltordnung von 2006 von der zuständigen regionalen Aufsichtsbehörde, dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, genehmigt. Demnach hat es den Anschein, dass der Staat die Höhe der von der FLG verlangten Entgelte kontrollieren kann und an wichtigen Entscheidungen über die wirtschaftliche Nutzung des Flughafens beteiligt war.

- (261) Außerdem ist die Hansestadt Lübeck seit November 2009 alleiniger Eigentümer der FLG. Daher übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Die jährlichen Verluste des Flughafens werden von der öffentlichen Hand ausgeglichen.

- (262) Daher vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die Entgeltordnung von 2006 und die entsprechenden Rabatte direkt aus staatlichen Mitteln finanziert wurden, und dass nicht auszuschließen ist, dass sie auch dem Staat zurechenbar sind.

⁽⁶⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 2. März 1977 in der Rechtssache 78/76, Slg. 1977, 595, Randnr. 21

Wirtschaftlicher Vorteil

- (263) Bei der Prüfung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, ist zu untersuchen, ob dem begünstigten Unternehmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, den es unter normalen Bedingungen nicht erhalten hätte. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs hat die Kommission dabei zu bewerten, ob die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften dafür einen Marktpreis zahlen. Falls ein Marktpreis gezahlt wird, wird den Fluggesellschaften kein Vorteil verschafft.
- (264) Hinsichtlich der Frage, ob die Flughafenentgelte dem Marktpreis entsprechen, stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall der Flughafen Lübeck Fluggesellschaften, die Direktflüge (Point-to-Point-Verbindungen) durchführen, Flughafendienste (bzw. Luftverkehrsdienste) bereitstellt, die in Infrastrukturdienste und Bodenabfertigungsdienste für Fluggesellschaften unterteilt werden können. Demnach scheint der sachlich relevante Markt Flughafendienste für Direktflüge anbietende Fluggesellschaften zu umfassen.
- (265) Die Kommission weist darauf hin, dass der Flughafen Hamburg⁽⁶⁹⁾ in einer Entfernung von weniger als 100 km (78 km) zum Flughafen Lübeck liegt - ca. 1 Stunde Fahrzeit mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Des Weiteren kommen nach einer Marktstudie von 2009 (siehe vorstehend Abbildung1) 47 % der von Lübeck abfliegenden Fluggäste aus Hamburg und 33 % aus Schleswig-Holstein. Demnach sind die Flughäfen Lübeck und Hamburg offenbar im gleichen räumlich relevanten Markt gelegen.
- (266) Außerdem bietet auch der Flughafen Hamburg Direktfluggesellschaften Flughafendienste an und wird von Air Berlin, Germanwings, easyJet, TUIfly und anderen Direktfluggesellschaften genutzt. Air Berlin, Germanwings, easyJet und TUIfly sind Fluggesellschaften, die ähnlich wie Ryanair und Wizz Air Direktflugdienste im Niedrigpreissegment anbieten. Darüber hinaus werden 6 der 7 von Lübeck aus angeflogenen Zielflughäfen auch durch Direktflüge vom Flughafen Hamburg bedient (Danzig wird von keiner der Fluggesellschaften direkt angeflogen). Daher vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass der Flughafen Hamburg und der Flughafen Lübeck den gleichen sachlich relevanten Markt bedienen. Dennoch kann das Serviceniveau unterschiedlich hoch sein, auch wenn die beiden Flughäfen auf dem gleichen sachlich relevanten Markt aktiv sind. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, nähere Auskünfte zum Serviceniveau an den Flughäfen Hamburg und Lübeck zu erteilen.
- (267) Die Kommission stellt fest, dass die Flughafenentgelte am Flughafen Hamburg deutlich höher als am Flughafen Lübeck sind⁽⁷⁰⁾. Die Flughafenentgelte am Flughafen Hamburg bestehen aus einem Start- und Landeentgelt ein-
- schließlich der Entgelte für Lärmschutz, Passagierabfertigung, Flugzeugpositionen, Sicherheit und einer PRM-Gebühr (für Personen mit eingeschränkter Mobilität). Im Gegensatz zum Flughafen Lübeck werden die Start- und Landeentgelte für jeden Start und jede Landung getrennt erhoben und belaufen sich für Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von über 2 000 kg (pro metrischer Tonne) auf 2,45 EUR. Für einen Flugzeugtyp wie die Boeing 737 wird eine Lärmschutzabgabe von 55 EUR erhoben. Das Passagierabfertigungsentgelt liegt zwischen 7,25 EUR und 8,70 EUR, das Sicherheitsentgelt bei 0,85 EUR. Unbeschadet einer etwaigen Differenzierung des Umfangs der angebotenen Dienste bezweifelt die Kommission, dass die den Flughafen Lübeck nutzenden Fluggesellschaften Marktpreise zahlen. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, zu diesen Aspekten Stellung zu nehmen und nähere Informationen vorzulegen.
- (268) Dennoch kann ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber aus geschäftlichen Gründen Rabatte gewähren. In jedem Fall sollten Preisnachlässe und Rabatte so ausgestaltet werden, dass sie Größenvorteile oder andere Kosteneinsparungen für den Flughafenbetreiber widerspiegeln bzw. in irgend einer Weise einer ökonomischen Logik folgen, so dass es für den Flughafenbetreiber wirtschaftlich von Vorteil ist, sie zu gewähren⁽⁷¹⁾.
- (269) Darüber hinaus würden Rabatte, die dazu führen, dass die von den Fluggesellschaften gezahlten Entgelte niedriger sind als die Kosten der zugrundeliegenden Dienstleistungen, die der Flughafen den Fluggesellschaften erbringt, wirtschaftlich gesehen keinen Sinn machen, insbesondere wenn sich der Betreiber in finanziellen Schwierigkeiten befindet, da dies nur zu einer weiteren Steigerung der Verluste des Flughafenbetreibers führen würde. Daher würde ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter normalen Marktbedingungen keine derartigen Rabatte gewähren. Folglich verschaffen derartige Rabatte den betreffenden Fluggesellschaften einen Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würden.
- (270) Um beurteilen zu können, ob die Entgeltordnung von 2006 einschließlich der entsprechenden Rabatte unter Marktbedingungen erstellt wurde, muss die Kommission prüfen, ob sie unter Bedingungen zustande kam, die für einen marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber angesichts der verfügbaren Informationen und der voraussichtlichen Entwicklungen zum Zeitpunkt der Einführung der Flughafenentgeltordnung akzeptabel gewesen wären, so dass auch er die Vereinbarungen über Rabatte für die Fluggesellschaften eingegangen wäre.
- (271) Der Kommission liegen keine Hinweise dahingehend vor, dass die deutschen Behörden die voraussichtlichen Einnahmen und Kosten des Flughafens über die Dauer der Gültigkeit der vorliegenden Entgeltordnung vorausberechnet haben. Insbesondere legten die deutschen Behörden nie einen Geschäftsplan als Grundlage für die Einführung

⁽⁶⁹⁾ Der Flughafen Hamburg wird von der Flughafen Hamburg GmbH betrieben, die sich zu 51 % im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und zu 49 % im Eigentum von HOCHTIEF Concessions befindet.

⁽⁷⁰⁾ Dies versteht sich unbeschadet etwaiger nicht angemeldeter Beihilfen zugunsten der Flughafen Hamburg GmbH oder zugunsten der den Flughafen Hamburg nutzenden Fluggesellschaften.

⁽⁷¹⁾ Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2011, staatliche Beihilfe NN 26/2009 - Griechenland - Entwicklung des Flughafens Ioannina.

der Flughafenentgeltordnung von 2006 und der entsprechenden Rabatte in den Jahren ab 2006 durch die FLG vor. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben darüber vor, wie die Einnahmen- und Kostenpositionen in den getroffenen Abmachungen ermittelt wurden.

(272) Die Kommission weist darauf hin, dass die Höhe der Flughafenentgelte von 2006, der Enteisungsentgelte und der luftverkehrsunabhängigen Erträge seit 2006 offensichtlich zu negativen finanziellen Ergebnissen der FLG geführt hat (siehe vorstehend Tabelle 3). Es ist fraglich, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber Passagierflugzeuge von über 5 700 kg Höchststartgewicht, die bestimmte Lärmschutzvorgaben erfüllen und den Flughafen zwischen 6:00 und 23:59 Uhr nutzen, ebenfalls von den Landeentgelten befreit hätte, und ob er auf diese Weise die Kosten decken könnte, die ihm als Flughafenbetreiber im Zuge der Erbringung seiner Dienstleistungen entstehen. Die Kommission stellt außerdem fest, dass der Flughafen bereits seit 1995 Verluste erwirtschaftet, die jedoch nach der Einführung der Entgeltordnung von 2006 stetig weiter angestiegen sind.

(273) Folglich hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber erwägen müssen, ob eine Schließung des Flughafens nicht günstiger als die Fortsetzung des Flughafenbetriebs wäre. Die deutschen Behörden werden aufgefordert, Informationen über die Kosten einer Schließung im Vergleich zu den Kosten der Fortsetzung des Flughafenbetriebs vorzulegen.

(274) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission Zweifel, ob die durch die Entgeltordnung von 2006 und die entsprechenden Rabatte entstehenden Vorteile für die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften auch unter normalen Marktbedingungen gewährt würden. Daher geht die Kommission davon aus, dass die den Fluggesellschaften vom Flughafen Lübeck gewährten Vergünstigungen einen wirtschaftlichen Vorteil darstellen.

(275) Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, sich zum finanziellen Verhältnis zwischen dem Flughafen und den ihn nutzenden Fluggesellschaften und insbesondere zu allen vertraglichen Vereinbarungen über die Anwendung der Entgeltordnung von 2006 zu äußern und dazu nähere Angaben zu machen. Dies gilt auch für den zugrunde liegenden Geschäftsplan oder alle sonstigen Berechnungen zur Festsetzung der Höhe der Flughafenentgelte und jeder anderen Form von Unterstützung, die Methode der Ermittlung der Höhe der Entgelte oder alle weiteren einschlägigen Informationen.

(276) Des Weiteren werden die deutschen Behörden und beteiligte Dritte aufgefordert, für jedes Jahr ab 2006 die Gesamtkosten für die FLG aufgeschlüsselt nach Investitions- und Betriebskosten anzugeben und zu den Investitionskosten, den Abschreibungskosten und den Kosten für die Finanzierung der Anlageinvestitionen weitere Einzelangaben vorzulegen, ergänzt durch folgende Angaben:

— Jährliche Kapazität gemessen an der Anzahl der Passagiere und der Flugzeugabfertigungen am Flughafen für die Zeit ab 2006 unter Berücksichtigung von Kapazitätsengpässen wie Slots, Sicherheit, Umweltschutz und anderer Elemente;

— jährlicher Anteil der von den Fluggesellschaften genutzten Flughafenkapazität pro Fluggast und pro Flugzeugabfertigung im gleichen Zeitraum (für jede Fluggesellschaft einzeln);

— jährlicher Betrag der vom Flughafen im gleichen Zeitraum getragenen Investitionskosten;

— Anteil der jährlichen Investitionen des Flughafens, den die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften tatsächlich getragen haben (für jede Fluggesellschaft einzeln);

— jährlicher Betrag der vom Flughafen im gleichen Zeitraum getragenen Betriebskosten;

— Anteil der jährlichen Betriebskosten des Flughafens, der tatsächlich von den ihn nutzenden Fluggesellschaften getragen wurde (für jede Fluggesellschaft einzeln);

— luftfahrtunabhängige Erträge, die pro Ryanair-Fluggast und pro Passagier der anderen Fluggesellschaften in jedem Betriebsmonat generiert wurden.

(277) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, sich zu den unterschiedlichen Flughafenentgelten in der Entgeltordnung von 2006 verglichen mit dem Vertrag mit Ryanair zu äußern.

(278) Die deutschen Behörden werden des Weiteren aufgefordert, genau anzugeben, welche Zahlungen die Fluggesellschaften seit 2006 nach der Entgeltordnung von 2006 pro Dienstleistung und pro Monat geleistet haben (für jede Fluggesellschaft einzeln).

Selektivität

(279) Die Kommission stellt fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich den Fluggesellschaften zugute kommen, die den Flughafen Lübeck nutzen. Daher handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(280) Die in Bezug auf die nicht die tatsächlichen Kosten der erbrachten Dienstleistungen deckenden Entgelte für die Enteisung der Flugzeuge, die den Fluggesellschaften seit November 2009 in Rechnung gestellt wurden, (siehe Abschnitt 4.1.6.) trifft auch hier zu. Daraus folgt, dass die Entgeltordnung des Flughafens Lübeck von 2006 den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälscht oder zu verfälschen droht.

Schlussfolgerung

(281) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Entgeltordnung am Flughafen Lübeck von 2006 staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV enthält. Sofern sich nachweislich herausstellt, dass die Entgeltordnung am Flughafen Lübeck von 2006 staatliche Beihilfen beinhaltet, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.8. *Vorliegen einer Beihilfe in Form der Vereinbarung zwischen Ryanair und der FLG vom 29. März 2010*

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

(282) Ryanair ist ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

(283) Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Seit November 2009 befindet sich die FLG zu 100 % im Eigentum der Hansestadt Lübeck und ist folglich ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen⁽⁷²⁾.

(284) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die von der FLG gewährte Finanzierung aus staatlichen Mitteln erfolgte.

(285) Allerdings erklärte der Gerichtshof in seiner Rechtsprechung ebenfalls, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Zu diesem Aspekt wies der Gerichtshof darauf hin, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann⁽⁷³⁾.

(286) Weitere Indizien wären etwa die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus

des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind⁽⁷⁴⁾.

(287) Die Kommission bezweifelt, dass eine so weitreichende Entscheidung wie der Abschluss einer Vereinbarung mit Ryanair mit einem Passagieranteil von [...] % angesichts der finanziellen Schwierigkeiten des Flughafens Lübeck und der fortwährenden Unterstützung durch die Hansestadt Lübeck ohne Beteiligung des öffentlichen Gesellschafters zustande gekommen wäre.

(288) Aus diesen Erwägungen heraus hat es den Anschein, dass der Staat die Tätigkeit der FLG im Bereich des wirtschaftlichen Betriebs des Flughafens durchaus kontrollieren kann. Daher vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarung mit Ryanair von März 2010 der öffentlichen Hand zurechenbar ist.

Wirtschaftlicher Vorteil

(289) Zur Beurteilung der Frage, ob die Vereinbarung mit Ryanair von März 2010 eine staatliche Beihilfe darstellt, ist zunächst zu prüfen, ob Ryanair ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, den die Gesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würde. Mit anderen Worten: Wenn die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften einen Marktpreis zahlen, entsteht ihnen kein Vorteil.

(290) Bei der Bewertung des Marktpreises der Flughafenentgelte stellt die Kommission fest, dass im vorliegenden Fall der Flughafen Lübeck Direktfluggesellschaften Flughafen- oder Luftverkehrsdienste anbietet, die sich in die Bereitstellung der Flughafeninfrastruktur und die Bereitstellung von Bodenabfertigungsdienste für Fluggesellschaften unterteilen lassen. Demnach scheint der sachlich relevante Markt Flughafenentgelte für Direktflüge anbietende Fluggesellschaften zu umfassen.

(291) Ryanair bringt vor, dass die fragliche Vereinbarung keinen Beihilfecharakter hat und unter normalen Marktbedingungen zustande kam, da Ryanair am Flughafen Lübeck einen höheren Preis zahlt als an in Privateigentum befindlichen Flughäfen im Vereinigten Königreich.

(292) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezweifelt die Kommission, dass die Flughäfen im Vereinigten Königreich mit dem Flughafen Lübeck vergleichbar sind und zur Ermittlung des Marktpreises für Flughafenentgelte für Direktfluggesellschaften herangezogen werden können. Außerdem stellt die Kommission an dieser Stelle fest, dass Verträge mit Fluggesellschaften und ihre inhaltliche Ausgestaltung bei jedem Flughafen anders ausfallen können, und dass

⁽⁷²⁾ ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

⁽⁷³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16.5.2002 in der Rechtssache Frankreich/Kommission, Slg.2002, S.I-4397.

⁽⁷⁴⁾ Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, Randnrn. 55 und 56.

dies auch von der Attraktivität des Standorts für die jeweilige Fluggesellschaft und ihre Wettbewerber sowie vom Umfang der angebotenen Dienstleistungen abhängen kann.

- (293) Wie bereits erwähnt liegt der Flughafen Hamburg in einer Entfernung von weniger als 100 km (78 km) zum Flughafen Lübeck - ca. 1 Stunde Fahrzeit mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Des Weiteren kommen 47 % der von Lübeck abfliegenden Fluggäste aus Hamburg und 33 % aus Schleswig-Holstein. Demnach sind die Flughäfen Lübeck und Hamburg offenbar im gleichen räumlich relevanten Markt gelegen.
- (294) Außerdem bietet auch der Flughafen Hamburg Direktfluggesellschaften Flughafendienste an und wird von Air Berlin, Germanwings, easyJet, TUIfly und anderen Direktfluggesellschaften genutzt. Air Berlin, Germanwings, easyJet und TUIfly sind Fluggesellschaften, die ähnlich wie Ryanair und Wizz Air Direktflugdienste im Niedrigpreis-

segment anbieten. Darüber hinaus werden alle von Ryanair von Lübeck aus angeflogenen Zielflughäfen auch durch Direktflüge vom Flughafen Hamburg bedient. Daher vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass der Flughafen Hamburg und der Flughafen Lübeck den gleichen sachlich relevanten Markt bedienen. Dennoch kann das Serviceniveau unterschiedlich hoch sein, auch wenn die beiden Flughäfen auf dem gleichen sachlich relevanten Markt aktiv sind. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, nähere Auskünfte zum Serviceniveau an den Flughäfen Hamburg und Lübeck zu erteilen.

- (295) Die Flughafenentgelte am Flughafen Hamburg sind derzeit offenbar höher als am Flughafen Lübeck ⁽⁷⁵⁾.

- (296) Die nachstehende Tabelle enthält ein Beispiel für Flughafenentgelte, wie sie am Flughafen Hamburg und nach der Vereinbarung von März 2010 am Flughafen Lübeck praktiziert werden:

Flughafenentgelte	Flughafen Hamburg	Flughafen Lübeck – gemäß Vertrag mit Ryanair von März 2010
Flugzeugabfertigungsentgelt	438 EUR = $[(67 * 2.45 + 55)*2]$	[...] EUR
Abfertigungsentgelt pro Passagier	zwischen 7 EUR und 8 EUR	[...] EUR
Sicherheitsentgelt pro abfliegender Passagier	0,85 EUR	[...] EUR

- (297) Daher bezweifelt die Kommission, dass Ryanair einen Marktpreis zahlt. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, zu diesen Aspekten Stellung zu nehmen und nähere Informationen vorzulegen.
- (298) Des Weiteren ist die Kommission der Ansicht, dass die Frage, ob die Vereinbarung von März 2010 Ryanair einen Vorteil verschafft, nur in Bezug auf die Bedingungen am Flughafen Lübeck beurteilt werden kann. Nach den in der Rechtsprechung verankerten Grundsätzen hat die Kommission das Verhalten der FLG mit dem eines marktwirtschaftlichen handelnden Kapitalgebers zu vergleichen, der sich von den zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung im März 2010 vorliegenden Informationen und der voraussichtlichen Entwicklung der Rentabilitätsaussichten leiten lässt.
- (299) Allerdings kann ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber aus geschäftlichen Gründen Rabatte gewähren, wenn diese z. B. von begrenzter Dauer sind, dabei keine Diskriminierung zwischen den Nutzern der Flughafeninfrastruktur entsteht, und wenn dadurch die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flughafens nicht gefährdet, sondern eher gestärkt wird. In jedem Fall sollten Preisnachlässe und Rabatte so ausgestaltet werden, dass sie Größenvorteile oder andere Kosteneinsparungen für den Flughafenbetreiber widerspiegeln bzw. in irgend einer Weise einer ökonomischen Logik folgen, so dass es für den Flughafenbetreiber wirtschaftlich von Vorteil ist, sie zu gewähren ⁽⁷⁶⁾.

- (300) Darüber hinaus würden Rabatte, die dazu führen, dass die von den Fluggesellschaften gezahlten Entgelte niedriger sind als die Kosten der zugrunde liegenden Dienstleistungen, die der Flughafen den Fluggesellschaften erbringt, wirtschaftlich gesehen keinen Sinn machen, insbesondere wenn sich der Betreiber in finanziellen Schwierigkeiten befindet, da dies nur zu einer weiteren Steigerung der Verluste des Flughafenbetreibers führen würde. Daher würde ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber unter normalen Marktbedingungen keine derartigen Rabatte gewähren. Folglich verschaffen derartige Rabatte den betreffenden Fluggesellschaften einen Vorteil, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würden.

- (301) Der Kommission liegen keine Hinweise dahingehend vor, dass die deutschen Behörden die voraussichtlichen Einnahmen und Kosten des Flughafens über die Dauer der Gültigkeit der Vereinbarung von März 2010 vorausgerechnet haben. Insbesondere legten die deutschen Behörden nie einen Geschäftsplan als Grundlage für die Entscheidung der FLG zum Abschluss der Vereinbarung von März vor. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission keine Angaben darüber vor, wie die Einnahmen- und Kostenpositionen in den betreffenden Vereinbarungen ermittelt wurden.

- (302) Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass das Passagierabfertigungsentgelt von [...] EUR nach der Vereinbarung von März 2010 von der FLG mit [...] EUR erstattet wird (Rabatt nach dem ursprünglichen Vertrag von

⁽⁷⁶⁾ Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2011, staatliche Beihilfe NN 26/2009 - Griechenland – Entwicklung des Flughafens Ioannina.

⁽⁷⁵⁾ Diese Angaben verstehen sich unbeschadet etwaiger nicht angemeldeter Beihilfen zugunsten der Flughafen Hamburg GmbH oder zugunsten der Fluggesellschaften, die den Flughafen Hamburg nutzen.

[...] EUR + neuer Rabatt nach der Vereinbarung von März 2010 von [...] EUR), was für Ryanair einen positiven Saldo von [...] EUR pro Passagier ergibt. Durch diesen positiven Saldo verringert sich für Ryanair das Flugzeugabfertigungsentgelt ganz erheblich. Des Weiteren fragt sich die Kommission, ob die Enteisungsentgelte in dem Flugzeugabfertigungsentgelt enthalten sind oder getrennt in Rechnung gestellt werden.

- (303) Daher bezweifelt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber angesichts der instabilen Finanzlage der FLG die Vereinbarung mit Ryanair von März 2010 eingegangen wäre. Folglich hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber erwägen müssen, ob eine Schließung des Flughafens nicht günstiger als die Fortsetzung des Flughafenbetriebs wäre. Die deutschen Behörden werden aufgefordert, Informationen zu den Kosten der Schließung im Vergleich zu den Kosten der Fortsetzung des Flughafenbetriebs vorzulegen.
- (304) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befürchtet die Kommission, dass die Vereinbarung von März 2010 Ryanair einen Vorteil verschafft, den die Fluggesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (305) Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, nähere Einzelheiten über die Vereinbarung von März 2010 und insbesondere den zugrunde liegenden Geschäftsplan oder jedwede andere Berechnung zur Festsetzung der Höhe der Flughafenentgelte und entsprechenden Rabatte, über die Methode zur Ermittlung der Höhe der Entgelte oder sonstige einschlägige Informationen vorzulegen. Die deutschen Behörden werden ferner aufgefordert, die tatsächlichen Zahlungen pro Dienstleistung und Monat nach der Vereinbarung von März 2010 offenzulegen und Zahlenangaben zu den beförderten Passagieren vorzulegen.

Selektivität

- (306) Die Kommission stellt fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich Ryanair gewährt werden. Daher handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (307) Durch die Vereinbarung von März 2010 reduzieren sich die laufenden Betriebskosten von Ryanair. Daher kann sie die Wettbewerbsposition von Ryanair auf dem Markt für Passagierflugdienste stärken. Außerdem zeichnet sich der Luftverkehrssektor durch einen intensiven Wettbewerb zwischen Betreibern aus verschiedenen Mitgliedstaaten aus, insbesondere nach Inkrafttreten der dritten Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket“) am 1. Januar 1993. Daraus folgt, dass die Vereinbarung von März 2010 den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälscht oder zu verfälschen droht.

Schlussfolgerung

- (308) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarung von März 2010 zwischen der FLG und Ryanair staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV enthält. Sofern sich nachweislich herausstellt, dass die Vereinbarung von März 2010 staatliche Beihilfen beinhaltet, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.1.9. Vorliegen einer Beihilfe in Form der Vereinbarung zwischen der FLG und Ryanair vom 31. Oktober 2010

Die Begriffe des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit

- (309) Ryanair ist ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (310) Die in Bezug auf den Beihilfecharakter der Vereinbarung zwischen Ryanair und der FLG vom 29. März 2010 dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Im vorliegenden Fall übte der Staat praktisch zu jeder Zeit direkt oder indirekt Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Daher wurde die Maßnahme mit Hilfe staatlicher Mittel durchgeführt und ist dem Staat zuzurechnen.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (311) Wie vorstehend bereits dargelegt (siehe Abschnitt 4.1.1) bezweifelt die Kommission, dass die Vereinbarung von Oktober 2010 zwischen der FLG und Ryanair unter normalen Marktbedingungen zustande kam. Daher gilt hier die gleiche Argumentation wie für den Beihilfecharakter der Vereinbarung von März 2010 zwischen Ryanair und der FLG (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.8 above).
- (312) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befürchtet die Kommission, dass die Vereinbarung von Oktober 2010 Ryanair einen Vorteil verschafft, den die Fluggesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.
- (313) Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, nähere Einzelheiten über die Vereinbarung von Oktober 2010 und insbesondere den zugrunde liegenden Geschäftsplan oder jedwede andere Berechnung zur Festsetzung der Höhe der Flughafenentgelte und entsprechenden Rabatte, über die Methode zur Ermittlung der Höhe der Entgelte oder sonstige einschlägige Informationen vorzulegen. Die deutschen Behörden werden ferner aufgefordert, die tatsächlichen Zahlungen pro Dienstleistung und Monat nach der Vereinbarung von Oktober 2010 offenzulegen und Zahlenangaben zu den beförderten Passagieren vorzulegen.

Selektivität

- (314) Die Kommission stellt fest, dass die betreffenden Vorteile ausschließlich Ryanair gewährt werden. Daher handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (315) Die in Bezug auf den Beihilfecharakter der Vereinbarung zwischen Ryanair und der FLG vom 29. März 2010 dargelegte Argumentation (siehe vorstehend Abschnitt 4.1.1) trifft auch hier zu. Die Vereinbarung von Oktober 2010 beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälscht den Wettbewerb im Luftverkehrssektor oder droht ihn zu verfälschen.

Schlussfolgerung

- (316) Aus den vorstehend dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Vereinbarung von Oktober 2010 zwischen der FLG und Ryanair staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Sofern sich nachweislich herausstellt, dass die Vereinbarung von Oktober 2010 staatliche Beihilfen beinhaltet, hat sich Deutschland nicht an das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gehalten.

4.2. Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt

4.2.1. Vereinbarkeit der in der Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck und in der von Lübeck an Infratil gezahlten Put-Option enthaltenen staatlichen Beihilfen mit dem Binnenmarkt

- (317) Die Kommission hat zu prüfen, ob die vorstehend festgestellten Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs hat der Mitgliedstaat mögliche Gründe für die Vereinbarkeit der Beihilfe anzuführen und nachzuweisen, dass die Bedingungen vor die Vereinbarkeit erfüllt sind⁽⁷⁷⁾.
- (318) Was die der FLG bereitgestellten öffentlichen Mittel angeht, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, stellt die Kommission Folgendes fest: Da die deutschen Behörden diese nicht als staatliche Beihilfen betrachten, wurden keine Argumente für deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vorgebracht.
- (319) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die in der Vereinbarung von 2009 zwischen Infratil und der Hansestadt Lübeck und in dem tatsächlich von Lübeck an Infratil gezahlten Preis für die Put-Option enthaltenen Beihilfen eine Betriebsbeihilfe darstellen, die eine Verringerung der laufenden Ausgaben von Infratil bewirken. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs verfälschen derartige Betriebsbeihilfen grundsätzlich die Wettbewerbsbedingungen⁽⁷⁸⁾. Daher fordert die Kommission Deutschland und beteiligte

Dritte auf, sich zur Vereinbarkeit der in der Vereinbarung von 2009 enthaltenen Beihilfen mit dem Binnenmarkt zu äußern.

4.2.2. Vereinbarkeit der der FLG seit November 2009 gewährten Betriebsmittelzuschusses mit dem Binnenmarkt

- (320) Die Kommission hat zu prüfen, ob die vorstehend festgestellten Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs hat der Mitgliedstaat mögliche Gründe für die Vereinbarkeit der Beihilfe anzuführen und nachzuweisen, dass die Bedingungen für die Vereinbarkeit erfüllt sind⁽⁷⁹⁾.
- (321) Deutschland hat als Grund für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt angeführt, dass es sich um einen Ausgleich für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt. Diesbezüglich heißt es in den Flughafenleitlinien von 2005, dass bestimmte Tätigkeiten eines Flughafens als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angesehen werden können. In diesem Fall erlegen die Behörden dem Flughafenbetreiber eine Reihe gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf. Für die zusätzlichen Kosten, die ihm im Rahmen seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehen, kann ihm sodann ein Ausgleich gewährt werden. In den Flughafenleitlinien von 2005 heißt es jedoch auch, dass nur in Ausnahmefällen auch der Betrieb eines Flughafens insgesamt als ein Dienst von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrachtet werden kann. Derartige Ausnahmefälle betreffen insbesondere Flughäfen in einer abgelegenen Region⁽⁸⁰⁾. Ferner heißt es, dass bestimmte Tätigkeiten, die nicht eindeutig mit den Kernfunktionen eines Flughafens verbunden sind, nicht als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gelten und damit nicht subventioniert werden können. Anhand der vorliegenden Informationen wurden offenbar alle Kosten sämtlicher Tätigkeiten der FLG subventioniert. Im Betrauungsakt sind keine Bestimmungen zur Beschränkung der förderfähigen Kosten auf die Kerntätigkeiten des Flughafens vorgesehen. Schon aus diesem Grund hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob die Betriebsbeihilfe als Ausgleich für eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und somit als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.
- (322) Außerdem können Betriebsbeihilfen nach Randnummer 63 der Flughafenleitlinien von 2005 gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV unter bestimmten Voraussetzungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, sofern sie für die Erbringung eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse notwendig sind und die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft. Diese Voraussetzungen sind in den Randnummern 64 bis 68 der Leitlinien von 2005 aufgeführt und stimmen weitgehend mit den in der DAWI-Entscheidung von 2005 genannten Bedingungen überein. Aus den vorstehend in den Erwägungsgründen 173 bis 181 dargelegten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass diese Bedingungen nicht erfüllt sind.

⁽⁷⁷⁾ Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Randnr. 20.

⁽⁷⁸⁾ Rechtssache T-459/93 *Siemens SA/Kommission*, Slg. 1995, II-01675, Randnr. 48. Siehe in diesem Zusammenhang auch das Urteil vom 8. Juli 2010 in der Rechtssache, T-396/08 Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Randnrn. 4648, und in der Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. 2000, S. I-6857, Randnr. 30.

⁽⁷⁹⁾ Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Randnr. 20.

⁽⁸⁰⁾ Siehe Flughafenleitlinien von 2005, Randnr. 34

- (323) Die Kommission macht die deutschen Behörden und beteiligte Dritte darauf aufmerksam, dass die in den Randnummern 63 bis 68 der Leitlinien von 2005 enthaltenen Regelungen seit dem 31. Januar 2012 durch den DAWI-Rahmen von 2012 ergänzt werden⁽⁸¹⁾. In Randnummer 69 des DAWI-Rahmens von 2012 heißt es, dass die Grundsätze dieser Mitteilung auf alle rechtswidrigen Beihilfen angewendet werden, über die die Kommission nach dem 31. Januar 2012 entscheidet, selbst wenn die Beihilfe vor dem genannten Datum gewährt wurde. In diesem Fall finden bestimmte Grundsätze jedoch keine Anwendung. Die deutschen Behörden hatten noch nicht die Möglichkeit, von diesen Grundsätzen Kenntnis zu nehmen, da sie erst zum 31. Januar 2012 in Kraft traten. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden nun dazu auf.
- (324) Die Kommission macht die deutschen Behörden und beteiligte Dritte ferner darauf aufmerksam, dass die Zahlungen für den Fall, dass sie nach der DAWI-Entscheidung von 2005 von der Anmeldepflicht freigestellt waren, dies aber nach dem DAWI-Beschluss von 2012⁽⁸²⁾ nicht mehr zutrifft, noch für eine weitere Dauer von zwei Jahren, d. h. bis spätestens zum 31. Januar 2014 (2 Jahre nach Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses) als mit dem Binnenmarkt vereinbar von und der Anmeldepflicht befreit gelten. Für die Zeit ab dem 31. Januar 2014 müsste der Ausgleich für den Fall, dass die Zahlungen nach dem DAWI-Beschluss von 2012 nicht mehr von der Anmeldepflicht befreit sind, nach Maßgabe der Randnummern 64 bis 68 der Flughafenleitlinien von 2005 und des DAWI-Rahmens von 2012 auf ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt hin geprüft werden. In diesem Fall würde die Betriebsbeihilfe ab dem 31. Januar 2014 als neue Beihilfe angesehen, für die alle Bestimmungen des DAWI-Rahmens von 2012 gelten.
- (325) Die fragliche Maßnahme scheint auch nicht für eine der anderen Ausnahmen nach dem Vertrag in Betracht zu kommen. Daher betrachtet die Kommission die von der Hansestadt Lübeck an die FLG geleistete Finanzhilfe für ihre betrieblichen Verluste seit November 2009 zum gegenwärtigen Zeitpunkt als eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe.
- (326) Des Weiteren stellt sich die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt ernsthaft die Frage, ob die FLG nicht seit dem Geschäftsjahr 2008/2009 als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden muss; daher sollten die Betriebsbeihilfen auch nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gewürdigt werden.
- (327) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, sich zur Vereinbarkeit der seit November 2009 an die FLG geleisteten Betriebsbeihilfen mit dem Binnenmarkt zu äußern.
- 4.2.3. *Vereinbarkeit der Finanzierung der Infrastruktur der FLG durch das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck mit dem Binnenmarkt*
- (328) Hinsichtlich der Finanzierung der Infrastruktur der FLG durch das Land Schleswig-Holstein und die Hansestadt Lübeck machen die deutschen Behörden geltend, dass die Beihilfen gemäß der genehmigten Regelung für deutsche Regionalflughäfen⁽⁸³⁾ gewährt wurden und demnach als bestehende Beihilfen nach Artikel 1 Buchstabe b Unterabsatz ii der Verordnung (EG) Nr. 659/99 des Rates von März 1999⁽⁸⁴⁾ (im Folgenden die ‚Verfahrensverordnung‘) zu betrachten seien.
- (329) Die Kommission stellt fest, dass sich die von ihr genehmigte Regelung zur Förderung von deutschen Regionalflughäfen auf den Zeitraum 1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2011 erstreckt. Der Finanzierungsbeschluss des Landes Schleswig-Holstein trägt das Datum 31. März 2011, und auch die Hansestadt Lübeck traf ihren Finanzierungsbeschluss allem Anschein nach erst nach dem 31. Dezember 2006.
- (330) Außerdem war der Flughafen Lübeck in der gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Verfahrensverordnung vorgelegten Liste der Begünstigten, die von der Regelung profitierten, nicht enthalten.
- (331) Demnach ist die Kommission der Ansicht, dass die der FLG vom Land Schleswig-Holstein und von der Hansestadt Lübeck gewährten öffentlichen Finanzmittel keine bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz ii der Verfahrensverordnung, sondern neue Beihilfen darstellen, die Deutschland gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV hätte anmelden müssen.
- (332) Die Kommission hat nun zu prüfen, ob die vorstehend genannte Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann. Artikel 107 Absatz 3 AEUV sieht bestimmte Ausnahmen von der allgemeinen Regel der Unvereinbarkeit gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV vor.
- (333) Die fragliche Beihilfe kann nur anhand von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV gewürdigt werden, der besagt, dass ‚Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft‘ als mit dem Binnenmarkt

⁽⁸¹⁾ Mitteilung der Kommission, Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 23-27.

⁽⁸²⁾ Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind; ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3-10.

⁽⁸³⁾ Entscheidung der Kommission vom 19. Januar 2005 in der Beihilfesache N 664/j/2002 – Deutschland Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur nach Teil II Ziffer 7 des Rahmenplans der Gemeinschaftsaufgabe ‚Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur‘ – Bau oder Ausbau von Regionalflughäfen, ABl. C 126 vom 25.5.2005, S. 12

⁽⁸⁴⁾ ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

- vereinbar angesehen werden können. In diesem Zusammenhang liefern die Flughafenleitlinien von 2005 einen Rahmen zur Beurteilung der Frage, ob Beihilfen an Flughafenbetreiber als gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. Dort werden eine Reihe von Kriterien genannt, die die Kommission zu berücksichtigen hat.
- (334) Nach Randnummer 61 der Flughafenleitlinien von 2005 hat die Kommission insbesondere zu prüfen,
- (i) ob der Bau und der Betrieb der Infrastruktur einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dient (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit, usw.);
 - (ii) ob die Infrastruktur für die Erreichung des angestrebten Ziel notwendig und angemessen ist;
 - (iii) ob die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, zufrieden stellend sind;
 - (iv) ob alle potenziellen Nutzer einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten;
 - (v) ob die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt wird, das dem EU-Interesse zuwiderläuft.
- (i) *Der Bau und der Betrieb der Infrastruktur dienen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit, usw.)*
- (335) Die Infrastrukturprojekte zielen auf die Verbesserung der Start- und Landebahn und des Vorfelds des Flughafens ab. Der Flughafen wird hauptsächlich von Ryanair genutzt (85 % der Fluggäste am Flughafen Lübeck).
- (336) Die deutschen Behörden bringen vor, dass die Durchführung des Vorhabens mit einer positiven Wirkung für die gesamte Region verbunden sein wird und ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung beeinflussen wird. Insbesondere wird die Region für Investoren und Besucher attraktiver und die Privatisierung des Flughafens erleichtert. Dies dürfte einen positiven Beschäftigungseffekt mit sich bringen. Nach Ansicht der deutschen Behörden erleichtert das fragliche Investitionsvorhaben eine bessere, sicherere und rationeller Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und trägt somit zu mehr Sicherheit und Effizienz bei der Nutzung des Flughafens bei.
- (337) Die Kommission weist darauf hin, dass der räumlich relevante Markt des Flughafens Lübeck auch vom Flughafen Hamburg bedient wird, der sich in einer Entfernung von weniger als 100 km (78 km) zum Flughafen Lübeck - ca. 1 Stunde Fahrzeit mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln befindet. Des Weiteren kommen nach einer Marktstudie von 2009 (siehe vorstehend Abbildung 1) 47 % der von Lübeck abfliegenden Fluggäste direkt aus Hamburg und 33 % aus Schleswig-Holstein. Vom Flughafen Lübeck aus werden derzeit nur 7 Zielflughäfen angefliegen. Darüber hinaus werden 6 der 7 von Lübeck aus angeflogenen Flughäfen auch durch Direktflüge vom Flughafen Hamburg bedient (Danzig wird von keiner der Fluggesellschaften direkt angefliegen). Der Flughafen Hamburg bietet derzeit Flüge nach über 100 nationalen und internationalen Zielflughäfen an.
- (338) Daher hat die Kommission ernste Zweifel, ob das Infrastrukturvorhaben am Flughafen Lübeck die Zugänglichkeit einer bereits gut angebundenen Region weiter verbessert. Dementsprechend hegt die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, ob die öffentliche Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur des Flughafens Lübeck einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dient. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, sich zum Begriff eines klar definierten Ziels von allgemeinem Interesse zu äußern.
- (ii) *Die Infrastruktur ist für die Erreichung des angestrebten Ziels notwendig und angemessen*
- (339) Wie vorstehend ausgeführt fertigt der Flughafen gegenwärtig zwischen 500 000 und 700 000 Fluggäste pro Jahr ab. Die deutschen Behörden führen an, es sei davon auszugehen, dass der Flughafen bis 2020 ca. 3,25 Millionen Passagiere abfertigen wird. Die deutschen Behörden geben außerdem zu bedenken, dass der Flughafen Lübeck der einzige internationale Flughafen im Bundesland Schleswig-Holstein ist. Die Kommission bezweifelt allerdings, dass die Fluggastzahlen in den nächsten 8 Jahren tatsächlich in dem vorhergesagten Umfang ansteigen werden.
- (340) Außerdem haben die deutschen Behörden vorgebracht, alle geplanten und finanzierten Infrastrukturvorhaben seien zur Erreichung der angestrebten Ziele erforderlich, und das Vorhaben sei nicht unangemessen umfangreich oder aufwändig.
- (341) Aus den vorstehenden Erwägungen heraus hat die Kommission erhebliche Zweifel an der Notwendigkeit der fraglichen Infrastrukturvorhaben.
- (342) Ohne ein klar definiertes Ziel von allgemeinem Interesse ist die Kommission nicht in der Lage zu beurteilen, ob die Infrastrukturvorhaben am Flughafen Lübeck zur Erreichung der angestrebten Ziele angemessen sind. Folglich hat die Kommission auch erhebliche Zweifel an der Angemessenheit der Infrastrukturvorhaben.
- (343) Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, sich zur Notwendigkeit und Angemessenheit der fraglichen Infrastrukturvorhaben zu äußern.
- (iii) *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bereits vorhandenen, sind zufrieden stellend*
- (344) Die deutschen Behörden bringen vor, dass die Infrastruktur eine zufrieden stellende mittelfristige Perspektive für die Nutzung aufweist. Dennoch haben die deutschen Behörden nie eine Vorausberechnung für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Flughafen Lübeck oder einen Geschäftsplan für den Flughafen vorgelegt.

- (345) Ryanair war offenbar über längere Zeit hinweg die einzige Fluggesellschaft, die den Flughafen nutzte. Derzeit werden von Wizz AIR und Ryanair nur 7 planmäßige Verbindungen vom Flughafen Lübeck aus angeboten.
- (346) Die Kommission hegt ernste Zweifel, dass angesichts der vorhandenen Infrastruktur wie beispielsweise des Flughafens Hamburg zufrieden stellende mittelfristige Nutzungsperspektiven für den Flughafen Lübeck bestehen.
- (347) Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, einen Plan vorzulegen und sich zur Zukunft und den zufrieden stellenden mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung des Flughafens Lübeck und insbesondere auch zur Entwicklung der Kapazitäten des Flughafens Hamburg zu äußern.
- (iv) *Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur*
- (348) Die Kommission stellt fest, dass einige Fluggesellschaften Flughafenentgelte nach der veröffentlichten Entgeltordnung von 2006 zahlen, während andere diesbezüglich Einzelverträge abgeschlossen haben. Daher hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt erhebliche Zweifel, dass alle Fluggesellschaften diskriminierungsfreien und einheitlichen Zugang zur Infrastruktur haben.
- (349) Darüber hinaus sind einige der Infrastrukturinvestitionen offenbar Voraussetzung für die Stationierung von Flugzeugen von Ryanair am Flughafen Lübeck. Demnach würde die FLG die Investitionen in Erfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber Ryanair vornehmen. Ryanair ist Hauptnutzer und war in einigen Jahren alleiniger Nutzer des Flughafens. Daher entsteht der Eindruck, dass die Infrastrukturinvestitionen eigens für Ryanair bestimmt sind.
- (350) Angesichts dessen hat die Kommission ernste Zweifel, dass dieses Kriterium erfüllt ist.
- (v) *Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem EU-Interesse zuwiderläuft*
- (351) Die deutschen Behörden machen geltend, dass die öffentlichen Finanzhilfen keine staatlichen Beihilfen darstellen, da der Flughafen Lübeck der Kategorie D angehört und damit nach den Leitlinien von 2005 (Randnummern 15 und 39) nicht dem Wettbewerbsrecht unterliegt.
- (352) Die Kommission weist jedoch aus den vorstehend dargelegten Gründen darauf hin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Finanzierung einem Flughafen zugute kommt, der in direktem Wettbewerb mit anderen Flughäfen im gleichen Einzugsbereich steht. In diesem Fall dürfte die Entwicklung des Handels in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem EU-Interesse zuwiderläuft. Darüber hinaus können Auswirkungen auf die den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften nicht ausgeschlossen werden.
- (353) Daher hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel, dass dieses Kriterium erfüllt ist.

Notwendigkeit der Beihilfe und Anreizeffekt

- (354) Neben der Notwendigkeit der Erfüllung bestimmter Vereinbarkeitskriterien nach den Leitlinien von 2005 sollten staatliche Beihilfen an Flughäfen oder jede andere staatliche Beihilfemaßnahme notwendig und angemessen zur Erreichung des angestrebten legitimen Ziels sein, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden zu können⁽⁸⁵⁾.
- (355) Die Kommission hat zu prüfen, ob die FLG als das begünstigte Unternehmen durch die Gewährung staatlicher Beihilfen ihr Verhalten dergestalt geändert hat, dass sie Aufgaben wahrnimmt, die zur Erreichung eines Ziels von öffentlichem Interesse beitragen, die sie ohne die Beihilfe nicht oder nur in eingeschränkter oder anderer Form wahrgenommen hätte. Darüber hinaus kann die Beihilfe nur dann als angemessen erachtet werden, wenn das gleiche Ergebnis mit einer geringeren Beihilfe und geringerer Verfälschung des Wettbewerbs nicht hätte erreicht werden können. Höhe und Intensität der Beihilfe müssen folglich auf das Minimum beschränkt bleiben, welches zur Durchführung der geförderten Aufgabe erforderlich ist.
- (356) Darüber hinaus scheint die FLG aufgrund ihrer Verpflichtungen gegenüber Ryanair zur Durchführung der Infrastrukturinvestitionen gezwungen zu sein. Dies wirft erhebliche Zweifel an der Notwendigkeit und dem Anreizeffekt der Beihilfen auf. Die Kommission bezweifelt, dass von staatlichen Beihilfen für die Finanzierung von Investitionen von Flughäfen im Hinblick auf die Erfüllung verbindlicher Standards, die Befolgung von Urteilen nationaler Gerichte oder sonstiger rechtlicher Anforderungen Anreizeffekte ausgehen. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, nähere Auskünfte darüber zu erteilen, ob und in wie weit die öffentliche Finanzierung der fraglichen Maßnahme auf eine Änderung des Verhaltens des Beihilfeempfängers abzielte. Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte ferner auf, ihr alle sachdienlichen Unterlagen oder Informationen vorzulegen, die als Nachweis für die Angemessenheit der beanstandeten Beihilfemaßnahme relevant sein könnten.
- (357) Daher hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel an der Notwendigkeit und Angemessenheit der Beihilfen.

Schlussfolgerung

- (358) Aus den vorstehenden Erwägungen heraus hat die Kommission erhebliche Zweifel, dass die fünf Kriterien der Leitlinien von 2005 und die allgemeinen Grundsätze der Notwendigkeit und der Angemessenheit im vorliegenden Fall erfüllt sind, und dass die Infrastrukturinvestitionen gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.

⁽⁸⁵⁾ Nach ständiger Rechtsprechung kann die Kommission eine Beihilfe nur dann als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären, wenn sie für die Erreichung eines legitimen Ziels erforderlich ist (siehe Rechtsache 730/79, *Philipp Morris*, Randnr. 17; Rechtsache C-390/06, *Nuova Agricast*, Randnr. 68; Rechtsache T-162/06, *Kronoply*, Randnr. 65).

(359) Des Weiteren stellt sich die Kommission ernsthaft die Frage, ob die FLG nicht seit dem Geschäftsjahr 2008/2009 als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden muss; daher sollten die Betriebsbeihilfen auch nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gewürdigt werden.

4.2.4. Vereinbarkeit der Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen an die FLG mit dem Binnenmarkt

(360) Die Kommission hat auch zu prüfen, ob die Entscheidung der deutschen Behörden zur Abgabe einer Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen an die FLG als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.

Ist die FLG ein Unternehmen in Schwierigkeiten?

(361) Ohne das Eingreifen der Hansestadt Lübeck wären die Wirtschaftsprüfer der FLG offenbar nicht bereit gewesen, den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008/2009 zu testieren und die Annahme der Unternehmensfortführung zu bestätigen, wonach das fragliche Unternehmen seine Geschäftstätigkeit fortführt und in nächster Zukunft (in der Regel innerhalb eines Jahres) nicht Konkurs anmelden oder in Abwicklung gehen muss.

(362) Daher hat die Kommission angesichts der Finanzlage der FLG (siehe dazu insbesondere Tabelle 3 und Tabelle 4) erhebliche Zweifel, ob die FLG ohne die Entscheidung zugunsten der Rangrücktrittserklärung für die Gesellschafterdarlehen nach deutschem Recht nicht bereits gezwungen gewesen wäre, Konkurs anzumelden.

(363) Des Weiteren weist die FLG deutliche Symptome eines Unternehmens in Schwierigkeiten wie zunehmende Verluste, negatives Eigenkapital und ein hohes Verschuldungsniveau auf (siehe Tabelle 3 und Tabelle 4).

(364) Angesichts der ihr gegenwärtig vorliegenden Informationen kann die Kommission nicht ausschließen, dass die FLG zum Zeitpunkt der Rangrücktrittserklärung für das Gesellschafterdarlehen der Hansestadt Lübeck nicht bereits als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten⁽⁸⁶⁾ (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) einzustufen war. Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, hierzu nähere Auskünfte zu erteilen.

(365) Des Weiteren stellt sich die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt ernsthaft die Frage, ob die FLG nicht seit dem Geschäftsjahr 2008/2009 als Unternehmen in Schwierigkeiten betrachtet werden sollte; in diesem Fall müssten auch die Betriebsbeihilfen an die FLG (siehe Abschnitt 4.2.2 above) und die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen (siehe Abschnitt 4.2.3 above) nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geprüft werden.

Allgemeine Voraussetzungen für die Genehmigung von Umstrukturierungsbeihilfen

(366) Da bislang kein Umstrukturierungsplan vorgelegt wurde, wie dies nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien für die Genehmigung von Umstrukturierungsbeihilfen erforderlich wäre, muss die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Schluss ziehen, dass die Rangrücktrittserklärung für das Gesellschafterdarlehen der Hansestadt Lübeck und die anderen Maßnahmen zugunsten der FLG nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbare Umstrukturierungsbeihilfen angesehen werden können.

(367) Außerdem wurde kein Umstrukturierungsplan angemeldet. Anhand der zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen ist die Kommission nicht in der Lage festzustellen, ob die langfristige Rentabilität des Unternehmens innerhalb eines vertretbaren Zeitraums wiederhergestellt werden kann, ob die Beihilfe auf das strikte Minimum der erforderlichen Umstrukturierungskosten beschränkt war, ob von der FLG ein hinreichender Eigenbeitrag von mindestens 50 % geleistet wird und ob genügend Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb ergriffen werden.

(368) Die Kommission fordert die deutschen Behörden und beteiligte Dritte auf, sich zur Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfen an die FLG mit den einschlägigen Leitlinien zu äußern.

4.2.5. Vereinbarkeit des in den Enteisungsentgelten, der Entgeltordnung von 2006 und den entsprechenden Rabatten am Flughafen Lübeck enthaltenen Beihilfeelements mit dem Binnenmarkt

(369) Bezüglich der öffentlichen Mittel für Fluggesellschaften, die den Flughafen nach der Entgeltordnung von 2006 nutzen, und den entsprechenden Rabatten sowie der Enteisungsentgelte stellt die Kommission fest, dass die deutschen Behörden diese nicht als staatliche Beihilfen betrachten und folglich keine Argumente für ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vorgebracht haben.

(370) Im gegenwärtigen Stadium des Prüfverfahrens vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass das in den am Flughafen Lübeck für Fluggesellschaften geltenden Enteisungsentgelten enthaltene Beihilfeelement eine Betriebsbeihilfe darstellt, die die laufenden Ausgaben der den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften verringern. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind derartige Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar. Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, sich zur Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt zu äußern.

4.2.6. Vereinbarkeit der in den Vereinbarungen mit Ryanair von März 2010 und Oktober 2010 enthaltenen staatlichen Beihilfen mit dem Binnenmarkt

(371) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die betreffenden Vereinbarungen Betriebsbeihilfen zugunsten von Ryanair darstellen, die eine Verringerung der laufenden Ausgaben

⁽⁸⁶⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

bewirken. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind derartige Betriebsbeihilfen grundsätzlich mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Bisher hat Deutschland unter Verweis darauf, dass die Vereinbarung nicht Gegenstand des Verfahrens in der Beihilfesache C 24/2007 sei, die Stellungnahme zu dieser Frage verweigert. Da die Vereinbarungen von 2010 nun einen wesentlichen Aspekt des laufenden Verfahrens bilden, werden Deutschland und beteiligte Dritte aufgefordert, sich zu der Frage zu äußern, ob derartige Beihilfen für Fluggesellschaften nach den Flughafenleitlinien als mit dem Binnenmarkt vereinbare Anlaufbeihilfen betrachtet werden könnten.

- (372) In Bezug auf die Beihilfen, die Ryanair im Rahmen der Vereinbarungen von März 2010 und von Oktober 2010 gewährt wurden, stellt die Kommission Folgendes fest: Da die deutschen Behörden zunächst der Auffassung waren, dass diese Vereinbarungen nicht Gegenstand des Verfahrens sind, und sie diese auch nicht als staatliche Beihilfen ansahen, wurden keine Argumente für deren Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vorgebracht.
- (373) Im gegenwärtigen Stadium der Prüfung vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass es sich bei den in den Vereinbarungen von März 2010 und von Oktober 2010 enthaltenen Beihilfeelementen um Betriebsbeihilfen handelt, die eine Verringerung der laufenden Kosten der den Flughafen nutzenden Fluggesellschaften bewirken. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs sind derartige Betriebsbeihilfen grundsätzlich mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Die Kommission fordert Deutschland und beteiligte Dritte auf, sich zur Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt zu äußern.

5. BESCHLUSS

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen fordert die Kommission Deutschland gemäß dem Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen

Union auf, innerhalb eines Monats nach Erhalt dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Maßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird der Kommission eine nichtvertrauliche Fassung seiner Stellungnahme und der übermittelten sachdienlichen Informationen vorlegen. Andernfalls wird die Kommission einen Beschluss auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen erlassen.

Die Kommission fordert Deutschland auf, den etwaigen Begünstigten der Beihilfen unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zu übermitteln. In diesem Zusammenhang muss Deutschland sicherstellen, dass den betreffenden Unternehmen keine Informationen über andere Unternehmen offengelegt werden, die nach der Mitteilung der Kommission C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen unter das Berufsgeheimnis fallen.

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

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

ABONNEMENTSPRISER 2012 (ekskl. moms, inkl. normale forsendelsesomkostninger)

EU-Tidende, L- + C-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	1 200 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, papirudgave + årlig dvd	22 officielle EU-sprog	1 310 EUR pr. år
EU-Tidende, L-udgaven, kun papirudgave	22 officielle EU-sprog	840 EUR pr. år
EU-Tidende, L- + C-udgaven, månedlig kumulativ dvd	22 officielle EU-sprog	100 EUR pr. år
Supplement til EUT (S-udgaven), udbud og offentlige kontrakter, dvd, 1 udgave pr. uge	Flersproget: 23 officielle EU-sprog	200 EUR pr. år
EU-Tidende, C-udgaven — udvælgelsesprøver	Sprog iht. udvælgelsesprøve(r)	50 EUR pr. år

Den Europæiske Unions Tidende, der udkommer på EU's officielle sprog, fås i abonnement i 22 sprogudgaver. EU-Tidende omfatter L-udgaven (retsforskrifter) og C-udgaven (meddelelser og oplysninger).

Der abonneres særskilt på hver sprogudgave.

I henhold til Rådets forordning (EF) nr. 920/2005, offentliggjort i EU-Tidende L 156 af 18. juni 2005, er Den Europæiske Unions institutioner midlertidigt fritaget for forpligtelsen til at udarbejde og offentliggøre alle retsakter på irsk. Irske udgaver af EU-Tidende vil derfor blive markedsført særskilt.

Abonnementet på supplementet til EU-Tidende (S-udgaven (udbud og offentlige kontrakter)) omfatter alle udgaver på de 23 officielle sprog på én dvd.

Abonnenter på *Den Europæiske Unions Tidende* kan uden ekstra omkostninger rekvirere eksemplarer af diverse bilag til EU-Tidende (C ... A-udgaver). Abonnenterne gøres opmærksom på udgivelsen af bilagene ved hjælp af »meddelelser til læserne« i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Salg og abonnementer

Betalingsabonnementer på diverse tidsskrifter, som f.eks. *Den Europæiske Unions Tidende*, kan købes gennem vore salgsganter. Listen over salgsganterne findes på internettet:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) giver direkte og gratis adgang til EU-retten. Via dette netsted kan man konsultere *Den Europæiske Unions Tidende*, og netstedet indeholder endvidere traktaterne, retsforskrifter, retspraksis og forberedende retsakter.

Yderligere oplysninger om Den Europæiske Union findes på: <http://europa.eu>



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA