



Dansk udgave

Retsforskrifter

61. årgang

6. januar 2018

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSER

- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2018/6 af 12. december 2017 om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på baggrund af en ansøgning fra Grækenland — EGF/2017/003 GR/Attica retail** ..... 1
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2018/7 af 12. december 2017 om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på baggrund af en ansøgning fra Finland — EGF/2017/005 FI/Retail** ..... 3
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2018/8 af 12. december 2017 om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger til afhjælpning af de aktuelle udfordringer vedrørende migration, tilstrømningen af flygtninge og sikkerhedstrusler** ..... 5
- ★ **Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2018/9 af 12. december 2017 om ændring af afgørelse (EU) 2017/344 af 14. december 2016 om anvendelse af margenen til uforudsete udgifter i 2017** ..... 7
- ★ **Kommissionens afgørelse (EU) 2018/10 af 20. februar 2014 om sag SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Danmark — Aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair fra 1999 (meddelt under nummer C(2014) 871) <sup>(1)</sup>** ..... 9
- ★ **Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/11 af 5. januar 2018 om visse midlertidige beskyttelsesforanstaltninger over for afrikansk svinepest i Polen (meddelt under nummer C(2018) 59) <sup>(1)</sup>** ..... 24

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst.

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.



## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## AFGØRELSER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/6

af 12. december 2017

**om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på baggrund af en ansøgning fra Grækenland — EGF/2017/003 GR/Attica retail**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1309/2013 af 17. december 2013 om Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (2014-2020) og ophævelse af forordning (EF) nr. 1927/2006 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 15, stk. 4,

under henvisning til den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning <sup>(2)</sup>, særlig punkt 13,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) har til formål at yde støtte til arbejdstagere, der er blevet afskediget, og selvstændige erhvervsdrivende, hvis aktivitet er ophørt på grund af gennemgribende strukturelle ændringer i verdenshandelsmønstrene, der kan tilskrives globaliseringen, som følge af en fortsættelse af den internationale finansielle og økonomiske krise, eller som følge af nye internationale finansielle og økonomiske kriser, og hjælpe disse med at vende tilbage til arbejdsmarkedet.
- (2) EGF må ikke overstige et årligt beløb på 150 mio. EUR (i 2011-priser), jf. artikel 12 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 <sup>(3)</sup>.
- (3) Den 13. april 2017 indgav de græske myndigheder en ansøgning om at mobilisere EGF i forbindelse med afskedigelser i ni virksomheder, der opererer i detailsektoren i følgende regioner: Attika, Østmakedonien, Thrakien, Centralmakedonien, Vestmakedonien, Thessalien, Epiros, Vestgrækenland, Centralgrækenland, Peloponnes, De Sydægæiske Øer og Kreta i Grækenland. Den blev suppleret med yderligere oplysninger i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1309/2013. Ansøgningen opfylder kravene til fastlæggelse af størrelsen på et økonomisk støttebeløb fra EGF, jf. artikel 13 i forordning (EU) nr. 1309/2013.
- (4) I overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, i forordning (EU) nr. 1309/2013 vil ansøgningen fra Grækenland kunne godkendes, da afskedigelserne har en alvorlig indvirkning på beskæftigelsen og den lokale, regionale eller nationale økonomi.
- (5) Som følge af Grækenlands ansøgning bør EGF derfor mobiliseres til at yde en økonomisk støtte på 2 949 150 EUR.

<sup>(1)</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 855.

<sup>(2)</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).

- (6) For at minimere den tid, som det tager at mobilisere EGF-midlerne, bør denne afgørelse anvendes fra vedtagelsesdatoen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Inden for rammerne af Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret 2017 stilles der et beløb til rådighed fra Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på 2 949 150 EUR i forpligtelses- og betalingsbevillinger.

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 12. december 2017.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. december 2017.

*På Europa-Parlamentets vegne*

A. TAJANI

*Formand*

*På Rådets vegne*

K. SIMSON

*Formand*

---

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/7****af 12. december 2017****om mobilisering af Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på baggrund af en ansøgning fra Finland — EGF/2017/005 FI/Retail**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1309/2013 af 17. december 2013 om Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (2014-2020) og ophævelse af forordning (EF) nr. 1927/2006 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 15, stk. 4,under henvisning til den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning <sup>(2)</sup>, særlig punkt 13,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen (EGF) har til formål at yde støtte til arbejdstagere, der er blevet afskediget, og selvstændige erhvervsdrivende, hvis aktivitet er ophørt på grund af gennemgribende strukturelle ændringer i verdenshandelsmønstrene, der kan tilskrives globaliseringen, som følge af en fortsættelse af den internationale finansielle og økonomiske krise, eller som følge af nye internationale finansielle og økonomiske kriser, og hjælpe disse med at vende tilbage til arbejdsmarkedet.
- (2) EGF må ikke overstige et årligt beløb på 150 mio. EUR (i 2011-priser), jf. artikel 12 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 <sup>(3)</sup>.
- (3) Den 12. juni 2017 indgav de finske myndigheder en ansøgning om mobilisering af EGF i forbindelse med afskedigelser i tre virksomheder inden for detailhandelen i følgende regioner: Västra Finland, Helsingfors-Nyland, Södra Finland og Norra och Östra Finland i Finland. Den blev suppleret med yderligere oplysninger i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning (EU) nr. 1309/2013. Ansøgningen opfylder kravene til fastlæggelse af størrelsen på et økonomisk støttebeløb fra EGF, jf. artikel 13 i forordning (EU) nr. 1309/2013.
- (4) Som følge af Finlands ansøgning bør EGF derfor mobiliseres til at yde en økonomisk støtte på 2 499 360 EUR.
- (5) For at minimere den tid, som det tager at mobilisere EGF-midlerne, bør denne afgørelse anvendes fra vedtagelsesdatoen —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Inden for rammerne af Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret 2017 stilles der et beløb til rådighed fra Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen på 2 499 360 EUR i forpligtelses- og betalingsbevillinger.

<sup>(1)</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 855.

<sup>(2)</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

<sup>(3)</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 12. december 2017.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. december 2017.

*På Europa-Parlamentets vegne*

A. TAJANI

*Formand*

*På Rådets vegne*

K. SIMSON

*Formand*

---

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/8****af 12. december 2017****om anvendelse af fleksibilitetsinstrumentet til finansiering af øjeblikkelige budgetforanstaltninger til afhjælpning af de aktuelle udfordringer vedrørende migration, tilstrømningen af flygtninge og sikkerhedstrusler**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning <sup>(1)</sup>, særlig punkt 12,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Flexibilitetsinstrumentet skal gøre det muligt at finansiere nøje fastlagte udgifter, der ikke kunne finansieres inden for de lofter, der var til rådighed for et eller flere udgiftsområder.
- (2) Loftet over det årlige beløb, der er til rådighed under fleksibilitetsinstrumentet, er 600 000 000 EUR (i 2011-priser) som fastsat i artikel 11 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 <sup>(2)</sup>.
- (3) For at afhjælpe de aktuelle udfordringer vedrørende migration, tilstrømningen af flygtninge og sikkerhedstrusler er det nødvendigt hurtigst muligt at tilvejebringe betydelige supplerende beløb til finansiering af sådanne foranstaltninger.
- (4) Efter en undersøgelse af alle muligheder for omfordeling af bevillingerne under loftet for udgiftsområde 3 (*Sikkerhed og medborgerskab*) har det vist sig nødvendigt at anvende fleksibilitetsinstrumentet til at supplere den finansiering, der er til rådighed i Unionens almindelige budget for regnskabsåret 2018, ud over loftet for udgiftsområde 3 med et beløb på 837 241 199 EUR til at finansiere foranstaltninger på migrations-, flygtninge- og sikkerhedsområdet. Dette beløb omfatter beløb, der er bortfaldet i de foregående år fra henholdsvis Den Europæiske Unions Solidaritetsfond og Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen, og som er stillet til rådighed for fleksibilitetsinstrumentet, jf. artikel 11, stk. 1, andet afsnit, i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013.
- (5) På grundlag af den forventede betalingsprofil bør de betalingsbevillinger, der svarer til det beløb, der anvendes via fleksibilitetsinstrumentet, fordeles over flere regnskabsår.
- (6) For at muliggøre hurtig anvendelse af midlerne bør denne afgørelse finde anvendelse fra begyndelsen af regnskabsåret 2018 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE

*Artikel 1*

1. Flexibilitetsinstrumentet anvendes til at tilvejebringe et beløb på 837 241 199 EUR i forpligtelsesbevillinger til Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret 2018 under udgiftsområde 3 (*Sikkerhed og unionsborgerskab*).

Det beløb, der er omhandlet i første afsnit, anvendes til at finansiere foranstaltninger til at afhjælpe de aktuelle udfordringer vedrørende migration, tilstrømningen af flygtninge og sikkerhedstrusler.

<sup>(1)</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for 2014–2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).

2. På grundlag af den forventede betalingsprofil skønnes fordelingen af betalingsbevillingerne svarende til anvendelsen af fleksibilitetsinstrumentet at være som følger:

- a) 464 039 631 EUR i 2018
- b) 212 683 883 EUR i 2019
- c) 126 354 910 EUR i 2020
- d) 34 162 775 EUR i 2021.

De specifikke beløb for betalingsbevillingerne for hvert regnskabsår godkendes i overensstemmelse med den årlige budgetprocedure.

#### Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2018.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. december 2017.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
A. TAJANI  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
K. SIMSON  
*Formand*

---



**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS AFGØRELSE (EU) 2018/9****af 12. december 2017****om ændring af afgørelse (EU) 2017/344 af 14. december 2016 om anvendelse af margenen til uforudsete udgifter i 2017**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til den interinstitutionelle aftale af 2. december 2013 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin, om samarbejde på budgetområdet og om forsvarlig økonomisk forvaltning <sup>(1)</sup>, særlig punkt 14, andet afsnit,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 13 i Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 <sup>(2)</sup> fastsættes en margen til uforudsete udgifter på op til 0,03 % af Unionens bruttonationalindkomst.
- (2) Kommissionen beregnede i henhold til artikel 6 i nævnte forordning det absolutte beløb for margenen til uforudsete udgifter i 2017 <sup>(3)</sup>.
- (3) Europa-Parlamentet og Rådet tog margenen til uforudsete udgifter i 2017 i anvendelse for at skaffe finansiering ud over lofterne for forpligtelsesbevillinger på 1 906 150 960 EUR, heraf 1 176 030 960 EUR til udgiftsområde 3 (*Sikkerhed og medborgerskab*).
- (4) Der er brug for øget fleksibilitet på budgettet for 2018, hvorfor udligningen af den anvendte margen til uforudsete udgifter i 2017 ændres, således at udligningen under udgiftsområde 5 reduceres i 2018 og forhøjes tilsvarende under udgiftsområde 5 i 2020 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*I artikel 2 i afgørelse (EU) 2017/344 om anvendelse af margenen til uforudsete udgifter i 2017 <sup>(4)</sup> foretages følgende ændringer:

- a) I indledningen erstattes »2019« med »2020«.
- b) Litra b) erstattes af følgende:
  - »b) (2018): Udgiftsområde 5 (Administration): 318 000 000 EUR«.
- c) Følgende litra d) tilføjes:
  - »d) (2020): Udgiftsområde 5 (Administration): 252 000 000 EUR«.

<sup>(1)</sup> EUT C 373 af 20.12.2013, s. 1.<sup>(2)</sup> Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 1311/2013 af 2. december 2013 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2014-2020 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 884).<sup>(3)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet af 30. juni 2016 om teknisk justering af den finansielle ramme for 2017 på grundlag af udviklingen i BNI (COM(2016)0311).<sup>(4)</sup> EUT L 50 af 28.2.2017, s. 57.

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. december 2017.

*På Europa-Parlamentets vegne*

A. TAJANI

*Formand*

*På Rådets vegne*

K. SIMSON

*Formand*

---

**KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2018/10****af 20. februar 2014****om sag SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Danmark****Aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair fra 1999***(meddelt under nummer C(2014) 871)***(Kun den danske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

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

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

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte bemærkninger i henhold til ovennævnte bestemmelser <sup>(1)</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

**1. SAGSFORLØB**

- (1) I februar 2005 modtog Kommissionen en klage fra SAS-koncernen (»SAS«). SAS hævdede bl.a., at Aarhus Lufthavn A/S (»Aarhus Lufthavn«) havde ydet ulovlig støtte til Ryanair. Støtten skulle bestå i reducerede lufthavnsafgifter og groundhandling-afgifter.
- (2) Ved breve af 2. marts 2005 og 20. maj 2006 anmodede Kommissionen Danmark om at indsende yderligere oplysninger vedrørende klagen. Danmark besvarede anmodningen ved breve af 18. maj 2005 og 11. juli 2006.
- (3) Ved brev af 30. januar 2008 meddelte Kommissionen Danmark, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) <sup>(2)</sup> (»åbningsafgørelsen«) med hensyn til aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair. Den 30. maj 2008 indsendte Danmark sine bemærkninger til åbningsafgørelsen.
- (4) Kommissionens afgørelse om at indlede proceduren blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(3)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger senest en måned efter datoen for offentliggørelsen.
- (5) Kommissionen har modtaget bemærkninger til åbningsafgørelsen fra tre interesserede parter. SAS, Ryanair og Sammenslutningen af Europæiske Luftfartselskaber indsendte bemærkninger henholdsvis den 16. juni 2008, den 29. maj 2008 og den 4. juli 2008. Disse bemærkninger blev videresendt til Danmark ved brev af 17. juli 2008. Danmark havde mulighed for at indsende kommentarer inden for en måned. Danmark indsendte sine kommentarer ved brev af 29. september 2008.
- (6) Ved brev af 25. marts 2011 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger. Danmark besvarede anmodningen ved brev af 28. marts 2011. Ved brev af 8. april 2011 anmodede Kommissionen Ryanair om yderligere oplysninger. Ryanair besvarede anmodningen ved brev af 15. juli 2011. Ryanairs bemærkninger blev videresendt til Danmark ved brev af 5. august 2011. Ved breve af 8. september 2011, 22. september 2011, 12. april 2012 og 22. maj 2012 indsendte Danmark yderligere oplysninger.

<sup>(1)</sup> EUT C 109 af 30.4.2008, s. 15.

<sup>(2)</sup> Med virkning fra den 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). De to sæt artikler er identiske i deres substans. I denne afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne læses som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. I TEUF blev der også foretaget visse terminologiske ændringer, bl.a. blev »Fællesskabet« erstattet af »Unionen«, og »fællesmarkedet« af »det indre marked«. Terminologien i TEUF vil blive anvendt overalt i denne afgørelse.

<sup>(3)</sup> EUT C 109 af 30.4.2008, s. 15.

## 2. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

### 2.1. Baggrund for undersøgelsen

- (7) Aarhus Lufthavn er beliggende i Tirstrup, 36 km nordøst for Aarhus. Aarhus Lufthavn, som ejer og driver lufthavnen, er et 100 % offentligt ejet aktieselskab <sup>(1)</sup>.
- (8) Aarhus Lufthavn er en af de seks regionale lufthavne, der betjener det jyske marked med en befolkning på ca. 2,5 millioner. Aarhus Lufthavn er den nærmeste lufthavn for omkring 25 % af den jyske befolkning. Den største lufthavn i Jylland er Billund Lufthavn, som ligger 140 km væk (ca. 1 time og 35 min. i bil). Næstefter Billund Lufthavn er Aarhus Lufthavn den største lufthavn i Jylland og betjener overvejende SAS (ca. 48 % af passagererne) og Ryanair (ca. 34,7 % af passagererne).
- (9) Aarhus Lufthavn har kapacitet til at betjene ca. 1 million passagerer om året. Brugen af lufthavnen toppede i 1996 med mere end 800 000 passagerer. I 1996 åbnede Storebæltsbroen, som forbinder Fyn og Sjælland med Jylland, hvilket reducerede transporttiden over land mellem Jylland og København. Storebæltsbroen har givet de rejsende mulighed for at køre fra Aarhus til København. Efter at broen åbnede i 1996, begyndte antallet af passagerer i Aarhus Lufthavn at falde til ca. 600 000 om året. I 1999 nedlagde SAS sin rute mellem Aarhus og London. Samme år indgik Ryanair en aftale med Aarhus Lufthavn, og Ryanair begyndte at beflyve ruten til London-Stansted med daglige afgange. Følgende tabel opsummerer udviklingen i antallet af passagerer i Aarhus Lufthavn mellem 1995 til 2012:

Tabel 1

#### Antal passagerer i AAR 1995-2012

Faktisk antal passagerer i 1995-2012									
År	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passagerer (i tusinde)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
År	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagerer (i tusinde)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

### 2.2. Undersøgte foranstaltninger og Kommissionens foreløbige vurdering

- (10) Åbningsafgørelsen vedrører den aftale, der blev indgået mellem Ryanair og Aarhus Lufthavn i 1999 (herefter »aftalen«). Nærværende afgørelse berører derfor ikke eventuelle ændringer eller erstatninger af aftalen eller andre supplerende aftaler, der er indgået derefter.
- (11) I åbningsafgørelsen rejste Kommissionen tvivl om, hvorvidt Aarhus Lufthavn handlede som en markedsøkonomisk investor, da den indgik aftalen med Ryanair i 1999. Kommissionen satte navnlig spørgsmålstejn ved, om lufthavnsudgifterne og de nedslag og den markedsføringsstøtte, som lufthavnen ydede til Ryanair, udgør statsstøtte.
- (12) Kommissionen udtrykte navnlig tvivl om, hvorvidt differentieringen af lufthavnsafgifter i Aarhus Lufthavn var baseret på stigende indtægter og omkostninger, dvs. indtægter og omkostninger som følge af Ryanairs virksomhed i lufthavnen. Danmark havde hverken udleveret en kopi af aftalen med Ryanair eller en forretningsplan med vurdering af aftalens rentabilitet for Aarhus Lufthavn til Kommissionen. Kommissionen satte derfor i åbningsafgørelsen spørgsmålstejn ved, om Aarhus Lufthavn i sin adfærd lod sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter. Det kunne derfor ikke udelukkes, at aftalen gav Ryanair en fordel, som selskabet ellers ikke ville have haft under normale markedsvilkår.

<sup>(1)</sup> Lufthavnen var på tidspunktet for indgåelsen af aftalen i 1999 ejet af følgende kommuner/amter: Aarhus kommune (64,6 %), Randers kommune (16,70 %), Grenå kommune (4,80 %), Ebeltoft kommune (3,00 %) og Aarhus amt (10,90 %).

- (13) Kommissionen udtrykte tvivl om, hvorvidt støtten kunne erklæres forenelig efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. I den forbindelse udtrykte Kommissionen navnlig tvivl om, hvorvidt betingelserne for forenelighed, jf. 2005-retningslinjerne <sup>(1)</sup>, var opfyldt i nærværende sag.

### 3. BEMÆRKNINGER FRA DANMARK

#### 3.1. Den beslutningsproces, der førte til aftalen med Ryanair fra 1999

- (14) Danmark fremfører indledningsvis i sine bemærkninger til Kommissionen, at aftalen med Ryanair ikke kan tilregnes den danske stat.
- (15) Danmark oplyser, at aftalen blev indgået mellem Aalborg Lufthavn og Ryanair og ikke kan tilregnes nogen offentlig myndighed. Hverken den danske stat eller nogen anden offentlig myndighed var indblandet i forhandlingerne om aftalen.
- (16) Danmark oplyser, at de indledende forhandlinger mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair ifølge Aarhus Lufthavn allerede var begyndt i starten af 1998. Danmark oplyser yderligere, at disse forhandlinger blev sat midlertidigt i bero i foråret 1999, fordi parterne ikke kunne nå til enighed.
- (17) Danmark bemærker endvidere, at SAS i juni 1999 meddelte, at koncernen ville nedlægge sin Aarhus-London-rute med virkning fra slutningen af oktober 1999. I den forbindelse bemærker Danmark, at forhandlingerne mellem Ryanair og Aarhus Lufthavn, repræsenteret af direktøren med ansvar for driftspartnerskab, blev genoptaget i sommeren 1999.
- (18) I forbindelse med forhandlingerne om aftalen forklarer Danmark, at aftalen blev forhandlet direkte af lufthavnens direktør, og at de offentlige ejere hverken foreslog eller godkendte aftalebetingelserne. Ifølge Danmark havde direktøren, som forhandlede om aftalen, herunder de ydede nedslag, hverken kontakt til bestyrelsen eller nogen anden lokal myndighed.
- (19) Danmark oplyser, at aftalen blev undertegnet direkte af lufthavnens direktør, som forhandlede den på plads. Danmark forklarer desuden, at aftalen ikke blev indgivet til godkendelse af de danske luftfartsmyndigheder, og de danske myndigheder godkendte heller ikke lufthavnsafgifterne på baggrund af en afgiftsoversigt eller andet.
- (20) Til at understøtte disse udsagn (se betragtning 15-19) indsendte Danmark en kopi af referaterne af bestyrelsesmøderne med repræsentanterne fra de lokale myndigheder samt referaterne af de årlige generalforsamlinger.
- (21) Danmark er derfor af den opfattelse, at hverken lufthavnens aktionærer eller de civile luftfartsmyndigheder var direkte eller indirekte indblandet i forhandlingerne om aftalen med Ryanair. Danmark mener derfor ikke, at aftalen kan tilregnes den danske stat. Eftersom en af de kumulative betingelser for, om der foreligger statsstøtte, ikke er til stede, er Danmark af den opfattelse, at aftalen med Ryanair ikke udgør statsstøtte.

#### 3.2. Aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair fra 1999

- (22) Danmark indsendte kopier af to aftaler mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair samt yderligere oplysninger.

##### *Hovedaftalen fra 1999*

- (23) Danmark forklarer, at Aarhus Lufthavn den 2. november 1999 indgik en aftale med Ryanair (»hovedaftalen«). Danmark oplyser, at aftalen ville skulle gælde frem til den 31. oktober 2009 (dvs. i 10 år).

<sup>(1)</sup> Kommissionens meddelelse — EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

- (24) Danmark fremfører, at Ryanair ifølge hovedaftalen var forpligtet til at foretage mindst [...] <sup>(1)</sup> flyvning mellem Aarhus Lufthavn og London Stansted med fly af typen B737 (med mulighed for nedsatte flyvninger på helligdage, f.eks. jul, nytår og påske). Danmark oplyser, at Ryanair ifølge hovedaftalen var forpligtet til at generere mindst [...] passagerer i Aarhus Lufthavn mellem den 1. januar 2001 og den 31. december 2001 og de efterfølgende år.
- (25) Danmark oplyser desuden, at Ryanair ifølge hovedaftalen var forpligtet til at betale følgende afgifter til Aarhus Lufthavn angivet i tabel 2.

Tabel 2

**Lufthavnsafgifter, som Ryanair skulle betale til Aarhus Lufthavn i henhold til hovedaftalen fra 1999**

Lufthavnsafgifter, som skulle afholdes af Ryanair	[...]	[...]
Landings-/startafgift pr. tur-/returflyvning (inkl. støjafgift og lokal lufttrafikkontrol)	[...] DKK	
Passagerafgift pr. udrejsende passager	[...] DKK	
Natafgift	Jf. standardtarif	
Handling-afgifter pr. tur-/returflyvning (forplads og passagerer)	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Danmark oplyser, at Aarhus Lufthavn ifølge hovedaftalen var forpligtet til at yde Ryanair et nedslag i passagerafgiften på henholdsvis [...] DKK (i de første [...] år, dvs. [...]) og [...] DKK (i de sidste [...] år, dvs. [...]) (dvs. et nedslag på [...] af den gældende passagerafgift), hvis Ryanairs nettoindtægter var på [...] DKK eller derunder pr. passager med enkeltbillet på ruten til London Stansted. Danmark oplyser, at det var tilfældet fra 1999 og frem.

*Markedsføringsaftalen fra 1999*

- (27) Danmark oplyser, at Aarhus Lufthavn og Ryanair samme dag, den 2. november 1999, indgik en anden aftale (»markedsføringsaftalen«).
- (28) Danmark oplyser, at Aarhus Lufthavn ifølge markedsføringsaftalen skulle betale Ryanair:
- i) et beløb svarende til [...], som Ryanair skulle betale i henhold til hovedaftalen og
  - ii) for alle stigninger i passagerafgifter over [...] DKK og over [...] DKK.
- (29) Danmark oplyser desuden, at nedslaget i landings-/start-/natafgifter ifølge markedsføringsaftalen blev betragtet som markedsføringsstøtte. Danmark fremfører, at Aarhus Lufthavn ikke havde kendskab til formålet med markedsføringsstøtten, men antog at det var for at dele omkostningerne i forbindelse med ruten Aarhus/London-Stansted.

### 3.3. Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip og selektivitet

- (30) For så vidt angår anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip, er Danmark af den opfattelse, at Kommissionen bør sammenligne Aarhus Lufthavns adfærd med den adfærd, der kan formodes af en privat investor, der er drevet af langsigtede rentabilitetsudsigter, og som følger en sektorbestemt politik.

<sup>(1)</sup> Det pågældende element er omfattet af tavshedspligten som omhandlet i Kommissionens meddelelse C(2003) 4582 af 1. december 2003 om tavshedspligt i statsstøttebeslutninger (EUT C 297 af 9.12.2003, s. 6).

- (31) Danmark fremfører, at der bør foretages en rentabilitetsanalyse af aftalen med Ryanair for hele aftalens forventede gyldighed (dvs. 10 år). Danmark oplyser, at aftalen bidrog positivt til lufthavnens økonomi i perioden 1999-2009.
- (32) Danmark oplyser, at Aarhus Lufthavn på tidspunktet for aftalens indgåelse stod over for følgende udfordringer: For det første konkurrerede den om luftfartselskaber og passagerer med Billund Lufthavn, som er den største lufthavn i Jylland og derfor befinder sig i en strategisk stærkere konkurrencestilling. For det andet blev kun 40 % af Aarhus Lufthavns kapacitet udnyttet, og lufthavnen havde allerede konstateret et fald i antallet af passagerer fra ca. 860 000 til ca. 596 000 fra 1996 til 1999 og forventede yderligere fald i årene derefter. For det tredje var den militære aktivitet ved Flyvestation Tirstrup ophørt, hvilket betød, at Aarhus Lufthavns årlige nettoomkostninger i forbindelse med lufttrafikkontrol, brandvæsen og redningstjenester samt tekniske tjenester og groundhandling var steget med 10-12 mio. DKK. For det fjerde forventedes Djurslandsmotorvejen, som ville skabe hurtigere og bedre transportforbindelse til Tirstrup, at åbne i 2004.
- (33) Danmark pegede endvidere på, at Storebæltsbroen var blevet åbnet, hvilket gav de rejsende mulighed for at køre fra Aarhus til København, og at SAS havde nedlagt sin rute til London. Danmark oplyser, at rejsetiden mellem Aarhus og København med alternative transportmuligheder (bil/tog/hurtigfærge) efter åbningen af Storebæltsbroen faldt fra ca. fem timer til ca. tre timer.
- (34) Danmark bemærker, at Aarhus Lufthavn derfor (jf. betragtning 32 og 33) skulle skabe incitament til at tiltrække nye kunder og udnytte den overskydende kapacitet. Ifølge Danmark skønnede Aarhus Lufthavns direktør, at Ryanair årligt ville kunne tiltrække ca. [...] ekstra passagerer til lufthavnen. På baggrund af disse passagerprognoser forventedes aftalen at generere nettoindtægter på ca. [...] DKK ([...] EUR) i 2001. Danmark forklarer, at pålideligheden af disse prognoser blev bekræftet af de faktiske resultater, idet nettoindtægterne i 2001 som følge af aftalen beløb sig til [...] DKK ([...] EUR). Danmark understreger, at alle lufthavnens omkostninger (f.eks. markedsføring, groundhandling m.m.) i forbindelse med aftalen finansieres direkte gennem de indtægter, der hidrører fra aftalen. Danmark fremfører desuden, at de nettoindtægter, der genereres gennem aftalen, bidrager til lufthavnens samlede rentabilitet.
- (35) Danmark bemærker, at aftalen ikke krævede yderligere investeringer fra Aarhus Lufthavn, fordi lufthavnen allerede kun udnyttede 40 % af sin kapacitet. I forbindelse med Aarhus Lufthavns driftsomkostninger var det fastsat i aftalen, at lufthavnspersonalet kunne dække op til 60 % af kapaciteten, f.eks. var groundhandlingpersonalet allerede finansieret gennem lufthavnens øvrige indtægter.
- (36) For så vidt angår den markedsføringsstøtte, som Aarhus Lufthavn ifølge markedsføringsaftalen skulle yde til Ryanair, bemærker Danmark, at lufthavnens ledelse forventede, at Ryanair ville bidrage til en højere eksponering af lufthavnen. Det fremføres desuden, at Aarhus Lufthavn samtidig besluttede at skære ned på sin øvrige markedsføring, da den blev erstattet af Ryanair, f.eks. gennem markedsføring af Aarhus Lufthavn på Ryanairs websted og i de øvrige lufthavne, som flyselskabet betjener.
- (37) Danmark bemærker, at Aarhus Lufthavn havde til hensigt at øge sine indtægter gennem en stigning i antallet af passagerer og ikke-luftfartsrelaterede indtægter (f.eks. shopping eller parkering). Danmark bemærker desuden, at Aarhus Lufthavn, da aftalen blev indgået, havde en forventning om, at betalingsparkering potentielt ville kunne generere betydelige indtægter. For så vidt angår indtægterne fra shopping, oplyser Danmark, at kun 30 % af lufthavnens kapacitet var lejet ud.
- (38) Danmark mener derfor, at aftalen med Ryanair fra 1999 blev indgået i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, eftersom den forventedes at bidrage med ca. [...] DKK til lufthavnens rentabilitet mellem 1999 til 2009, og at den derfor øgede lufthavnsforvalterens finansielle levedygtighed.
- (39) Som dokumentation herfor har Danmark indsendt ledelsens forretningsplan og oversigt over forventet rentabilitet. Tabel 3 giver et overblik over aftalens forventede rentabilitet:

Tabel 3

**Overblik over Aarhus Lufthavns forventede rentabilitet som følge af aftalen med Ryanair fra 1999; i 1 000 DKK**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	I alt (nominelt)
<b>Indtægter</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Luftfartsrelaterede indtægter</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ikke-luftfartsrelaterede indtægter</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Omkostninger</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Groundhandling</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Markedsføring</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Resultater af aftalen fra 1999 med Ryanair</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Danmark oplyser, at Ryanair ikke har en selektiv fordel, da de nedslag, der ydes på baggrund af aftalen, tidligere også blev ydet til SAS. Danmark oplyser desuden, at Cimber Air A/S og Maersk Air A/S i 1999 fik ydet det samme nedslag på 50 % som Ryanair. Desuden havde de regionale luftfartsselskaber Sunair og EasyJet (tidligere Go) ligeledes modtaget tilbud om lignende rabataftaler. Danmark har indsendt kopier af breve som dokumentation herfor.
- (41) Danmark er af den opfattelse, at aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair blev indgået på markedsvilkår og ikke giver Ryanair en fordel, og at den derfor ikke udgør statsstøtte.
- (42) Danmark fremfører desuden, at den forventede rentabilitet blev bekræftet ved lufthavnens faktiske økonomiske resultater. Aarhus Lufthavn havde f.eks. et nettooverskud på omkring 2 mio. DKK i 2010, og der forventes også et positivt resultat for de næste år. Danmark understreger, at overskuddet skyldes den gradvise stigning i antallet af passagerer og den langsigtede overgang fra indenrigs- til udenrigsflyvninger efter åbningen af Storebæltsbroen.

#### 4. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

- (43) Kommissionen har modtaget bemærkninger fra tre interesserede parter.

##### 4.1. Ryanair

- (44) I sine bemærkninger af 29. maj 2008 oplyste Ryanair indledningsvis, at selskabet mente, at indledningen af den formelle undersøgelsesprocedure var ubegrundet og unødvendig. Selskabet beklagede ligeledes, at Kommissionen ikke havde givet Ryanair mulighed for at deltage i den indledende undersøgelse.
- (45) Hvad angår sagens substans, er Ryanair af den opfattelse, at Kommissionen burde have taget udgangspunkt i standardforretningsaftaler, og at den på den baggrund burde have konkluderet, at aftalen fra 1999 er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investeringsprincip, og at den derfor ikke udgør statsstøtte. Ryanair mener, at Aarhus Lufthavn har nytte af selskabets tilstedeværelse i lufthavnen.



- (46) For så vidt angår det markedsøkonomiske investorprincip, oplyser Ryanair, at der på indtægtssiden bør tages hensyn til både luftfartsrelaterede og ikke-luftfartsrelaterede indtægter. På omkostningssiden omfatter de relevante omkostninger, der bør tages højde for, meromkostningerne i forbindelse med indgåelsen af de respektive aftaler med et luftfartsselskab. Ryanair er af den opfattelse, at hverken irreversible omkostninger eller faste generalomkostninger bør tages i betragtning. Selskabet fremfører, at en aftale indgået mellem et luftfartsselskab og en lufthavn, der medfører en stigende rentabilitet, ikke udgør statsstøtte.
- (47) Ryanair fremfører, at en markedsøkonomisk investor normalt ikke forventes at indgå en aftale, der medfører stigende tab. På den anden side mener Ryanair, at der bør gøres en undtagelse i de tilfælde, hvor en urentabel lufthavn indgår en aftale med den forudsætning, at aftalen på den ene eller den anden måde vil bidrage til at forbedre lufthavnens rentabilitet i fremtiden. Ifølge Ryanair kan en aftale i dette tilfælde være rentabel, selv om den synes at medføre høje meromkostninger på undertegningstidspunktet.
- (48) Ifølge Ryanair burde Kommissionen desuden have baseret sin vurdering på en komparativ tilgang og foretaget en sammenligning af de aftaler, Ryanair har indgået med andre offentlige og private lufthavne. Ryanair fremfører endvidere, at der i forbindelse med vurderingen af aftalen bør tages hensyn til netværksvirkninger, som skyldes aftalen fra 1999.
- (49) Ryanair mener, at aftalen fra 1999 svarer til en standardforretningsaftale mellem en lufthavn og et luftfartsselskab på et liberaliseret marked. Ryanair bemærker, at aftalen bygger på lufthavnens uafhængige beslutning om at forbedre sin kapacitetsudnyttelse ved at øge antallet af passagerer med henblik på at øge sine luftfartsrelaterede og ikke-luftfartsrelaterede indtægter.
- (50) Ryanair fremfører, at Aarhus Lufthavn ved at beslutte, at den bedste måde at øge passagerantallet på er ved at tilskynde luftfartsselskaberne til at tilføre store passagemængder, har fulgt det samme eksempel, som mange private lufthavne i en lignende situation ville følge. Ifølge Ryanair skaber lufthavne sådanne incitament under erkendelse af, at de luftfartsselskaber, der tilfører store passagemængder, skaber stordriftsfordele for lufthavnsforvalteren. Ryanair fremfører, at Aarhus Lufthavns tilskyndelsesordning er baseret på Ryanairs tilsagn om at generere mindst [...] passagerer årligt.
- (51) Ryanair giver eksempler på andre europæiske lufthavne, der følger den samme strategi som Aarhus Lufthavn, f.eks. London Stansted, London Luton og Frankfurt Hahn. Desuden bemærker Ryanair, at det for at være i overensstemmelse med det makroøkonomiske investorprincip er tilstrækkeligt, at aftalen forbedrer lufthavnens økonomiske situation på lang sigt.
- (52) Ryanair forklarer, at de afgifter, som SAS skulle betale, ikke kan sammenlignes med dem, som Ryanair skulle betale, eftersom de to luftfartsselskaber modtager forskellige ydelser, f.eks. i forbindelse med handling og luftfartsoperationer.
- (53) Ryanair finder, at aftalen med Aarhus Lufthavn fra 1999 er i overensstemmelse med det makroøkonomiske investorprincip.
- (54) For så vidt angår spørgsmålet om, hvem aftalen kan tilregnes, fremfører Ryanair, at Aarhus Lufthavn er et uafhængigt selskab. Ryanair oplyser, at ejerne ikke udøver kontrol med lufthavnens forvaltning og økonomi. Ledelsen fastlagde afgifterne og forhandlede om aftalen uden de offentlige myndigheders eller Danmarks deltagelse. Ryanair mener endvidere, at lufthavnens aktionærer ikke har nogen kontrol over fastsættelsen af afgifterne, heller ikke i forbindelse med aftalen med Ryanair.
- (55) Med hensyn til den selektive fordel finder Ryanair, at eftersom Aarhus Lufthavn ikke har en dominerende stilling på nogen af de europæiske, nationale eller regionale markeder for luftfartstjenester, er den ikke forpligtet til at behandle alle sine kunder på en ikkediskriminerende måde i henhold til EU's konkurrenceregler. Ryanair fremfører dog, at Aarhus Lufthavn altid har fulgt princippet om ikkediskrimination og rent faktisk tilbød den aftale, som i sidste ende blev indgået med Ryanair, til en række andre luftfartsselskaber, bl.a. SAS, Cimber Air, Sun Air og Maersk. Ryanair bemærker, at det forhold, at ingen af disse luftfartsselskaber var interesserede i at udvide deres operationer fra Aarhus Lufthavn, ikke betyder, at Ryanair får privilegeret behandling. Ryanair fremfører desuden, at aftalen med Aarhus Lufthavn ikke indeholder nogen henvisninger til eksklusivitet.

- (56) I lyset af ovenstående mener Ryanair, at aftalen med Aarhus Lufthavn ikke udgør statsstøtte.

#### 4.2. SAS

- (57) SAS indsendte sine bemærkninger den 16. juni 2008.
- (58) Ifølge SAS er Aarhus Lufthavn ikke uafhængig af sine offentlige ejere (dvs. de offentlige myndigheder). SAS fremfører, at flertallet af bestyrelsesmedlemmerne udpeges og vælges af lufthavnens offentlige ejere. SAS mener, at bestyrelsesmedlemmerne derfor ikke er uafhængige af deres arbejdsgivere og de ejere, de repræsenterer.
- (59) For så vidt angår lufthavnens økonomiske situation, bemærker SAS, at Aarhus Lufthavn har oplyst, at den befinder sig i en sund økonomisk situation, og at Ryanair årligt bidrager netto til lufthavnen med ca. 5-6 mio. DKK. SAS fremfører, at Aarhus Lufthavn, selv hvis dette tal skulle være korrekt, synes at have et negativt resultat på 2 311 410 DKK i 2007 på trods af en stigning i indtægterne på 12,5 %.
- (60) SAS fremfører endvidere, at lufthavnsforvalterens svage økonomiske resultater også fremgår af, at det samlede underskud for de seneste fem år beløber sig til mere end 20 mio. DKK. SAS mener, at lufthavnsforvalterens finansielle stilling ville have været langt bedre, hvis der ikke var ydet støtte til Ryanair.
- (61) SAS har den holdning, at Ryanair har fået privilegeret behandling af Aarhus Lufthavn i form af kraftigt reducerede passagerafgifter og lave start- og landingsafgifter. SAS fremfører, at lufthavnen ved at give Ryanair privilegeret behandling diskriminerer mod de øvrige luftfartsselskaber, der opererer i lufthavnen.
- (62) SAS fremfører endvidere, at disse afgiftsnedslag ikke er i overensstemmelse med kompatibilitetskriterierne for startstøtte i 2005-retningslinjerne. Ifølge SAS synes Ryanairs aftale med lufthavnsforvalteren ikke at indeholde nogen form for garanti for volumen eller andet. SAS fremfører desuden, at der ikke synes at findes nogen særlig sanktion, i fald Ryanair ikke skulle formå at opretholde den volumen eller de operationer, selskabet oprindeligt forpligtede sig til, da aftalen blev indgået i 1999. SAS oplyser desuden, at Ryanair i de seneste år har åbnet og nedlagt ruter, uden at det har haft nogen umiddelbar indflydelse på de økonomiske fordele, som lufthavnsforvalteren har ydet selskabet.
- (63) SAS fremfører, at den støtte, som lufthavnsforvalteren yder til Ryanair, ikke har til formål at udvikle en underudviklet region, men snarere at tiltrække yderligere operationer og konkurrere med andre lufthavne.
- (64) Endelig fremfører SAS, at aftalen med Ryanair har været gyldig i knap 10 år. SAS mener, at selv om det kan argumenteres, at aftalen som sådan er i overensstemmelse med kriterierne for startstøtte til luftfartsselskaber, jf. 2005-retningslinjerne, medfører selve tidsrammen, at aftalen ikke er i overensstemmelse med de stramme betingelser for modtagelse af sådan støtte.
- (65) I lyset af ovenstående mener SAS, at aftalen fra 1999 mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair udgør uforenelig statsstøtte.

#### 4.3. Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber

- (66) Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (»AEA«) indsendte sine bemærkninger den 4. juli 2008. AEA's bemærkninger var helt på linje med SAS' kommentarer.

#### 5. DANMARKS KOMMENTARER TIL BEMÆRKNINGERNE FRA TREDJEPARTERNE

- (67) Bemærkningerne fra de tre interesserede parter blev videresendt til Danmark.
- (68) Danmark indledte sine bemærkninger med at fremføre, at de retningslinjer, som SAS henviser til, ikke er relevante for undersøgelsen af, om aftalen fra 1999 udgør statsstøtte.

- (69) Danmark oplyser, at man ikke er enig med SAS' bemærkning om, at aftalen kan tilregnes staten. Danmark fremfører, at det med henblik på at fastslå, om aftalen kan tilregnes den danske stat, ikke er tilstrækkeligt, at Aarhus Lufthavn er offentligt ejet, men at det skal påvises, at de offentlige myndigheder har været direkte indblandet i lufthavnsforvalterens beslutninger. Danmark oplyser, at de offentlige myndigheder på intet tidspunkt deltog i forhandlingerne om aftalen.
- (70) Danmark afviser også SAS' bemærkning om, at aftalen ikke indeholder en »volumen-garanti« eller en sanktionsmekanisme i tilfælde af, at Ryanair ikke lever op til sine forpligtelser. Danmark forklarer, at aftalen indeholder en mulighed for at genforhandle aftalebetingelserne, hvis det ikke skulle lykkes for Ryanair at generere en minimumsvolumen på [...] passagerer i de første par år efter indgåelsen af aftalen. Dette er ifølge Danmark en sanktionsmekanisme. Desuden finder Danmark, at betingelserne for startstøtte i 2005-retningslinjerne ikke finder anvendelse på aftalen fra 1999.
- (71) For så vidt angår Ryanairs bemærkninger, forklarer Danmark, at aftalen fra 1999 mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair er et godt eksempel på og afspejler den generelle udvikling på det regionale lufthavnsmarked.

#### 6. ER DER TALE OM STATSSTØTTE?

- (72) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF er »... statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«
- (73) Betingelserne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. Ved vurdering af, om den pågældende foranstaltning udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, skal alle følgende betingelser derfor være opfyldt. Den økonomiske støtte skal:
- i) udgøre en begunstigelse
  - ii) ydes ved hjælp af eller i form af statsmidler
  - iii) begunstige visse virksomheder eller visse produktioner
  - iv) fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og
  - v) påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (74) Eftersom Aarhus Lufthavn er offentligt ejet, har den tydeligvis rådighed over offentlige midler. Det er derfor ikke nødvendigt at fastslå, hvorvidt lufthavnen tidligere har modtaget statsstøtte. Da aftalen blev indgået i 1999, blev statsfinansiering af lufthavne og lufthavnsinfrastruktur under alle omstændigheder i henhold til luftfartsretningslinjerne fra 1994 anset for at være en almen foranstaltning i økonomisk politik, der ikke kunne kontrolleres af Kommissionen på grundlag af traktatens statsstøtteregler. I *Aéroports de Paris*-dommen af 12. december 2000 <sup>(1)</sup> afviste Retten denne fortolkning og fastslog, at drift af en lufthavn udgør en økonomisk aktivitet. Før denne dom kunne de offentlige myndigheder med rette antage, at offentlig finansiering af lufthavne ikke udgjorde statsstøtte. På grund af den tvivl, der herskede inden denne afklaring, kan foranstaltninger, der blev ydet inden domsafsigelsen, ikke længere anfægtes med udgangspunkt i statsstøttereglerne.
- (75) For at fastslå, om aftalen fra 1999 gav Ryanair en fordel, skal Kommissionen undersøge, om en lufthavn, som opererer under normale markedsøkonomiske vilkår, og som lader sig lede af mere langsigtede rentabilitetsudsigter, under lignende forhold ville have indgået den samme aftale som Aarhus Lufthavn eller en lignende aftale <sup>(2)</sup>. Det kan normalt udelukkes, at der foreligger en fordel, hvis a) prisen for lufthavnstjenester svarer til markedsprisen, eller b) hvis en forudgående undersøgelse kan dokumentere, at aftalen med luftfartsselskabet bidrager til

<sup>(1)</sup> Dom af 12. december 2000, *Aéroports de Paris mod Kommissionen*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, præmis 125.

<sup>(2)</sup> For at foretage denne vurdering har Kommissionen bestilt en undersøgelse hos Moore Stephens (»Kommissionens ekspert«). Kommissionens ekspert har undersøgt de finansielle data og aftalen fra 1999 mellem Ryanair og Aarhus Lufthavn.

lufthavnens rentabilitet, og at den er en del af en overordnet strategi for langsigtet rentabilitet. Lufthavnens infrastruktur skal desuden kunne benyttes af alle luftfartsselskaber (også den infrastruktur, der i højere grad benyttes af bestemte kategorier af luftfartsselskaber, f.eks. lavprisselskaber eller charterselskaber).

- (76) I henhold til Charleroi-dommen <sup>(1)</sup> skal Kommissionen ved vurderingen af de pågældende foranstaltninger tage højde for alle de relevante forhold og disses sammenhæng. Med andre ord skal Kommissionen undersøge den virkning, som aftalen fra 1999 kan forventes at få på Aarhus Lufthavn ud fra en integreret tilgang, hvor der tages hensyn til alle relevante forhold vedrørende den pågældende foranstaltning.
- (77) I Stardust marine-dommen udtalte Domstolen, at »... der ved bedømmelsen af, om en stat har iagttaget en handlemåde, som en fornuftig investor ville have fulgt under markedsøkonomiske vilkår, og af, om statens handlemåde er økonomisk rationel, skal foretages en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, da de finansielle støtteforanstaltninger blev truffet, og at der ikke må tages hensyn til omstændighederne, som de har udviklet sig sidenhen.« <sup>(2)</sup>
- (78) For at foretage den markedsøkonomiske investortest skal Kommissionen foretage en vurdering af situationen, som den var på det tidspunkt, hvor aftalen mellem Ryanair og Aarhus Lufthavn blev indgået (dvs. den 2. november 1999). Kommissionen skal også basere sin vurdering på de oplysninger og forudsætninger, som lufthavnen havde til rådighed, da den 10-årige aftale blev indgået.

#### *Sammenligning med markedsprisen: benchmarking*

- (79) Med henblik på at udelukke en økonomisk fordel, som ikke ville være opnået under normale markedsvilkår, fremfører Ryanair, at afgifterne omfattet af aftalen skal sammenlignes med de lufthavnsafgifter, der anvendes på lavprislejerselskaber i andre europæiske lufthavne.
- (80) Kommissionen er af den opfattelse, at benchmarking af lufthavnsafgifter kunne være en hensigtsmæssig tilgang til vurdering af, om der er tale om støtte til luftfartsselskaber. Fastsættelsen af et benchmark kræver dog, at der kan udvælges et tilstrækkeligt antal sammenlignelige lufthavne, der leverer sammenlignelige ydelser på normale markedsvilkår.
- (81) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at EU's lufthavne på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, ikke blev betragtet som virksomheder.
- (82) Kommissionen bemærker endvidere, at selv om nogle lufthavne er privatejede eller forvaltes uden samfundsmæssige eller regionale hensyn, kan de priser, der fastsættes af disse lufthavne, være stærkt påvirkede af de priser, der er fastsat af hovedparten af de lufthavnsforvaltere, som modtager offentlig støtte, eftersom sidstnævnte priser tages i betragtning af luftfartsselskaberne under deres forhandlinger med de lufthavne, der ejes eller forvaltes af private virksomheder.
- (83) I nærværende sag er de lufthavne, der kan anvendes som benchmark, under offentligt ejerskab og/eller har tidligere modtaget offentlig støtte. Desuden lader det til, at omfanget af de ydelser, der leveres af lufthavnene, varierer, bl.a. parkering af fly med base i lufthavnen, bilparkering til Ryanair-personale, kontorer, hangar, catering, uddannelseslokaler osv., og også aftalernes tidsrammer varierer.
- (84) Ud fra disse betragtninger (se betragtning 79-83) finder Kommissionen, at der på nuværende tidspunkt ikke kan defineres et passende benchmark til at fastsætte markedsprisen for ydelser, der leveres af lufthavnsforvaltere.

#### *Rentabilitetsanalyse af aftalen fra 1999*

- (85) Da der ikke findes et passende markedsbestemt benchmark, finder Kommissionen, at forhåndsanalysen af den gradvist stigende rentabilitet er det mest relevante kriterie til vurdering af de aftaler, der indgås mellem lufthavne og individuelle luftfartsselskaber.
- (86) Kommissionen anser prisdifferentiering for at være standardforretningspraksis. Sådanne differentierede prisfastsættelsespolitikker bør imidlertid være forretningsmæssigt begrundede for at efterleve det markedsøkonomiske investortestprincip <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dom af 17. december 2008, Ryanair mod Kommissionen, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, præmis 59 («Charleroi-dommen»).

<sup>(2)</sup> Dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 71 («Stardust marine-dommen»).

<sup>(3)</sup> Se Kommissionens afgørelse 2011/60/EU om statsstøtte C 12/08 (tidligere NN 74/07) — Slovakisk — Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (EUT L 27 af 1.2.2011, s. 24), og Kommissionens beslutning i sag C 25/2007 — Finland — Tampere Pirkkala lufthavn og Ryanair, endnu ikke offentliggjort i EUT.

- (87) Danmark fremfører, at Aarhus Lufthavn handlede rationelt, og underbygger sine argumenter med en kopi af Aarhus Lufthavns forudgående beregninger.
- (88) Kommissionen finder, at alle andre luftfartsselskaber også har adgang til den lufthavnsinfrastruktur, som Ryanair benytter.
- (89) Kommissionen skal yderligere undersøge, om aftalen fra 1999 er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske princip.
- (90) I den forbindelse kan en aftale indgået mellem et luftfartsselskab og en lufthavn ifølge Kommissionen anses for at være i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, hvis den ud fra en forhåndsvurdering bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet. Lufthavnen skal under aftalens varighed udvise en evne til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen med et luftfartsselskab med en rimelig fortjeneste <sup>(1)</sup> på grundlag af sunde udsigter på langt sigt <sup>(2)</sup>, når aftalen udformes.
- (91) For at vurdere om en aftale indgået af en lufthavnsforvalter med et luftfartsselskab lever op til det markedsøkonomiske investorprincip, skal forventede ikke-luftfartsrelaterede indtægter, som hidrører fra luftfartsselskabets aktiviteter, lægges til lufthavnsafgifterne, minus eventuelle nedslag, markedsføringsstøtte og tilskyndelsesordninger. Ligeledes skal alle forventede meromkostninger, som lufthavnen afholder i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter i lufthavnen, også medregnes. Disse meromkostninger kan omfatte alle typer af udgifter eller investeringer, f.eks. ekstra personale, udstyr eller investeringsomkostninger, som skyldes luftfartsselskabets tilstedeværelse i lufthavnen. De omkostninger, som lufthavnen under alle omstændigheder ville være nødt til at afholde uafhængigt af aftalen med luftfartsselskabet, skal derimod ikke tages i betragtning, når det vurderes, om det markedsøkonomiske investorprincip er overholdt.
- (92) I lufthavnsforvalterens rentabilitetsberegninger blev der taget hensyn til Ryanairs forpligtelser i henhold til aftalen og den forventede stigning i antallet af passagerer. Ifølge aftalen forpligtede Ryanair sig til at begynde sine operationer i Aarhus Lufthavn med mindst [...] tur-/returflyvning. Ryanair forpligtede sig også til at generere mindst [...] passagerer årligt til Aarhus Lufthavn i 2001. Hovedaftalen indeholder en oversigt over afgifter pr. tur-/returflyvning (se tabel 2). Aarhus Lufthavn ventede, at Ryanair i løbet af de første år af sin tilstedeværelse i lufthavnen ville generere ca. 150 000 passagerer om året med en forventet ligelig fordeling mellem udrejsende og ankomende passagerer og med udgangspunkt i [...] tur-/returflyvninger.
- (93) Aarhus Lufthavn ventede også at øge sine ikke-luftfartsrelaterede indtægter proportionelt med det stigende antal passagerer, navnlig som følge af parkeringsindtægter. Samtidig ventede lufthavnen, at indtægterne hidrørende fra shopping i løbet af aftalen med Ryanair ville stige.
- (94) For så vidt angår forventede omkostninger som følge af Ryanairs tilstedeværelse i lufthavnen, ventede Aarhus Lufthavn, at det ikke ville blive nødvendigt at foretage ekstra investeringer for at betjene Ryanair. Inden Ryanair påbegyndte sin aktivitet, udnyttede Aarhus Lufthavn kun ca. 40 % af sin kapacitet. Derfor antog Aarhus Lufthavn, at der ikke ville opstå ekstra driftsomkostninger ved start/landing og groundhandling.
- (95) Aarhus Lufthavn medtog omkostningerne ved groundhandling i sine beregninger. Omkostningerne blev beregnet med udgangspunkt i aflønningen af tre medarbejdere for to timers arbejde pr. afgang i forbindelse med check-in og boarding af Ryanair-passagerer, selv om det kan antages, at der ikke er behov for fuld bemanning i de fulde to timer af check-in-tiden. Desuden flyver Ryanair uden for spidsbelastningstidspunkterne om morgenen og aftenen. Derfor har groundhandling-personalet i Aarhus Lufthavn tid tilovers til at betjene Ryanair, så det ikke var nødvendigt at ansætte yderligere personale. Samtidig har Ryanair kun begrænset behov for groundhandling-tjenester. Aarhus Lufthavn foretager ingen vedligeholdelse af luftfartøjer eller rengøring af Ryanairs fly. Der er desuden ikke behov for udskubning af fly eller befordring af passagerer på airside. Ryanairs passagerer går fra flyet til terminalen.

<sup>(1)</sup> En rimelig fortjeneste er en »normal« forrentning af kapitalen, dvs. en forrentning, som en virksomhed typisk ville kræve for en investering med en lignende risiko.

<sup>(2)</sup> Det udelukkes ikke, at fremtidige økonomiske gevinster under aftalernes varighed kan antages at udligne indledende tab.

- (96) Foruden omkostningerne til groundhandling-tjenester medregnede Aarhus Lufthavn også markedsføringsomkostningerne hidrørende fra markedsføringsaftalen fra 1999.
- (97) Tabel 4 opřidser indtægts- og omkostningsberegningerne i forbindelse med aftalen fra 1999 og det positive bidrag til Aarhus Lufthavns rentabilitet i løbet af aftalens varighed. Beregningerne er baseret på den forretningsplan, som Danmark har indsendt, og de tidligere beskrevne antagelser om rentabilitet.

Tabel 4

**Beregning af den stigende rentabilitet i nutidsværdi som følge af aftalen med Ryanair i 1999**

in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Revenues from											
1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aeronautical revenue	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Non-aeronautical revenue	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Costs of Aarhus airport associated with 1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ground handling	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Results for Aarhus airports from 1999 Ryanair agreements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
NPV of the net revenue from											
Ryanair agreements											
— Discount rate = 8,5 %		[...]									
— Discount rate = 15 %		[...]									

- (98) Kommissionen bemærker, at den rentabilitetsberegning, der blev foretaget af Aarhus Lufthavns ledelse, omfattede alle omkostninger, som skyldes Ryanairs tilstedeværelse i lufthavnen (dvs. alle meromkostninger). Ryanairs tilstedeværelse medførte omkostninger i form af markedsføringsstøtte og groundhandling-omkostninger. Kommissionen bemærker endvidere, at det ikke har været nødvendigt at ansætte ekstra groundhandling-personale i forbindelse med Ryanairs flyvninger. Den bemærker også, at fordi Ryanair flyver uden for spidsbelastningstidspunkterne, kan lufthavnen bedre udnytte sin ledige kapacitet og blive mere effektiv. Derfor lader omkostningerne i forbindelse med groundhandling-tjenester overvejende til ikke at være meromkostninger.



in DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NPV of the net revenue from											
Ryanair agreements											
— Discount rate = 8,5 %		[...]									
— Discount rate = 15 %		[...]									

- (104) Kommissionen bemærker, at aftalen selv under hensyntagen til de yderligere omkostninger (herunder også faste omkostninger), f.eks. omkostninger i forbindelse med vand, el, sikkerhed og afskrivninger, i forhold til andelen af flypassagerer <sup>(1)</sup> stadig bidrager positivt til lufthavnsforvalterens rentabilitet. Ifølge den analyse, der blev foretaget af Kommissionens ekspert, ville lufthavnen desuden på grund af de høje faste omkostninger og den uudnyttede kapacitet køre med et driftsunderskud, hvis den ikke havde indgået aftalen med Ryanair.
- (105) Kommissionen bemærker endvidere, at der i vurderingen af aftaler mellem lufthavne og luftfartsselskaber også bør ses på, hvorvidt aftalen kan antages at være en del af lufthavnens overordnede strategi for at øge den langsigtede rentabilitet. I den forbindelse skal Kommissionen tage hensyn til de faktiske omstændigheder og den udvikling, der kunne forventes, på det tidspunkt, hvor aftalen blev indgået, navnlig de dagældende markedsvilkår (dvs. markedsændringer som følge af liberaliseringen af markedet for lufttransport, lavprisselskabernes og andre ruteflyselskabers indtræden på markedet og udviklingen heraf, ændringer i lufthavnsindustriens organisatoriske og økonomiske struktur), graden af diversificering og kompleksiteten af lufthavnens operationer, den øgede konkurrence mellem luftfartsselskaberne og lufthavnene, de usikre økonomiske udsigter som følge af ændringerne af markedsvilkårene eller faktorer.
- (106) Aftalen fra 1999 blev som nævnt i betragtning 74 indgået på et tidspunkt, hvor Kommissionen selv anså statslig finansiering af lufthavne og lufthavnsinfrastruktur for at være en almen foranstaltning i økonomisk politik, der ikke kunne kontrolleres af Kommissionen på grundlag af traktatens statsstøtteregler. Indtil »Aéroports de Paris«-dommen kunne de offentlige myndigheder derfor med rette antage, at offentlig finansiering af lufthavne ikke udgjorde statsstøtte.
- (107) Kommissionen bemærker også, at liberaliseringen af lufttransporten i 1997 <sup>(2)</sup> førte til etablering af lavprisflyselskaber, der anvender en ny forretningsmodel. Da aftalen blev indgået i 1999, lå lavprisflyselskabernes andel af EU-markedet på 5 % og havde et forventet vækspotentiale.
- (108) I nærværende sag bemærker Kommissionen desuden, at Aarhus Lufthavn som følge af åbningen af Storebæltsbroen besluttede at ændre sin forretningsmodel og gå fra indenrigsflyvninger til udenrigsflyvninger.
- (109) Som nævnt i betragtning 102, bidrog aftalen fra 1999 desuden til lufthavnens rentabilitet. Kommissionen bemærker endvidere, at Aarhus Lufthavn som følge af den gradvise stigning i passagerantallet og den langsigtede overgang fra indenrigsflyvninger til udenrigsflyvninger efter åbningen af Storebæltsbroen ifølge Danmark havde et nettooverskud på ca. 2 mio. DKK i 2010, og at der også forventes et positivt resultat i de kommende år.
- (110) Aftalen fra 1999 kan derfor anses for at være en del af lufthavnens overordnede strategi for at øge den langsigtede rentabilitet.
- (111) Endelig bemærker Kommissionen, at alle andre luftfartsselskaber også har adgang til den lufthavnsinfrastruktur, som Ryanair benytter.

<sup>(1)</sup> Ryanairs passagerandel i Aarhus Lufthavn udgør ca. 30 %.

<sup>(2)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1), Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8) og Rådets forordning (EØF) nr. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart (EFT L 240 af 24.8.1992, s. 15).



*Konklusion*

- (112) I lyset af rentabilitetsanalysen (se betragtning 82-103) konkluderer Kommissionen, at aftalen mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair fra 1999 <sup>(1)</sup> er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, da den ud fra forhåndsvurderingen bidrager til gradvist at øge lufthavnens rentabilitet. Med andre ord er alle omkostninger hidrørende fra aftalen med Ryanair dækket af de stigende indtægter (i forbindelse med den luftfartsrelaterede og ikke-luftfartsrelaterede aktivitet) og en rimelig fortjeneste. Aftalen fra 1999 kan desuden anses for at være en del af lufthavnens overordnede strategi for at øge den langsigtede rentabilitet, og alle andre luftfartsselskaber har også adgang til den infrastruktur, som Ryanair benytter.
- (113) Kommissionen konkluderer derfor, at Aarhus Lufthavns beslutning om at indgå aftalen fra 1999 med Ryanair ikke giver luftfartsselskabet nogen økonomisk fordel, som det ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.

**7. KONKLUSION**

- (114) Eftersom et af de kumulative kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF ikke er opfyldt, finder Kommissionen, at aftalen af 2. november 1999 mellem Aarhus Lufthavn og Ryanair ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE

*Artikel 1*

Hovedaftalen og markedsføringsaftalen af 2. november 1999 mellem Aarhus Lufthavn A/S og Ryanair Ltd. udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

*Artikel 2*

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Danmark.

Udfærdiget i Bruxelles, den 20. februar 2014.

*På Kommissionens vegne*  
Joaquín ALMUNIA  
*Næstformand*

---

<sup>(1)</sup> Med forbehold af eventuelle ændringer eller erstatninger af aftalen fra 1999 eller andre supplerende aftaler indgået direkte mellem Ryanair, eller en anden virksomhed der kontrolleres af Ryanair, og Aarhus Lufthavn.

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2018/11****af 5. januar 2018****om visse midlertidige beskyttelsesforanstaltninger over for afrikansk svinepest i Polen***(meddelt under nummer C(2018) 59)***(Kun den polske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets direktiv 89/662/EØF af 11. december 1989 om veterinærkontrol i samhandelen i Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked <sup>(1)</sup>, særlig artikel 9, stk. 3,under henvisning til Rådets direktiv 90/425/EØF af 26. juni 1990 om veterinærkontrol og zooteknisk kontrol i samhandelen med visse levende dyr og produkter inden for Fællesskabet med henblik på gennemførelse af det indre marked <sup>(2)</sup>, særlig artikel 10, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Afrikansk svinepest er en infektiøs virussygdom, der rammer populationer af tamsvin og vildtlevende svin og kan have alvorlige konsekvenser for svineproduktionens rentabilitet, og som forårsager forstyrrelser i samhandelen i Unionen og eksporten til tredjelande.
- (2) Ved et udbrud af afrikansk svinepest er der risiko for, at sygdomsagensen spreder sig til andre svinebedrifter og til vildtlevende svin. Den kan således sprede sig fra én medlemsstat til en anden medlemsstat og til tredjelande via handel med levende svin eller produkter fremstillet heraf.
- (3) Der er ved Rådets direktiv 2002/60/EF <sup>(3)</sup> fastsat minimumsforanstaltninger, der skal gennemføres i Unionen til bekæmpelse af afrikansk svinepest. I henhold til artikel 15 i direktiv 2002/60/EF skal der efter bekræftelse af et eller flere tilfælde af afrikansk svinepest hos vildtlevende svin afgrænses et inficeret område.
- (4) Polen har underrettet Kommissionen om den aktuelle situation med hensyn til afrikansk svinepest i landet og har i henhold til artikel 15 i direktiv 2002/60/EF afgrænset et inficeret område, hvori de i samme direktivs artikel 15 omhandlede foranstaltninger anvendes.
- (5) For at hindre unødvendige forstyrrelser i samhandelen i Unionen og for at undgå, at tredjelande indfører uberettigede handelshindringer, bør det område, der er inficeret med afrikansk svinepest i Polen, identificeres på EU-plan i samarbejde med denne medlemsstat.
- (6) I afventning af mødet i Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder bør det inficerede område i Polen derfor opføres i bilaget til denne afgørelse, ligesom regionaliseringens varighed bør fastsættes.
- (7) Denne afgørelse vil blive taget op til fornyet vurdering på det næste møde i Den Stående Komité for Planter, Dyr, Fødevarer og Foder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Polen sikrer, at det i henhold til artikel 15 i direktiv 2002/60/EF afgrænsede inficerede område som minimum omfatter de områder, der er angivet som det inficerede område i bilaget til denne afgørelse.

<sup>(1)</sup> EFT L 395 af 30.12.1989, s. 13.<sup>(2)</sup> EFT L 224 af 18.8.1990, s. 29.<sup>(3)</sup> Rådets direktiv 2002/60/EF af 27. juni 2002 om specifikke bestemmelser for bekæmpelse af afrikansk svinepest og om ændring af direktiv 92/119/EØF for så vidt angår Teschenersyge og afrikansk svinepest (EFT L 192 af 20.7.2002, s. 27).

*Artikel 2*

Denne afgørelse anvendes indtil den 12. februar 2018.

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Republikken Polen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. januar 2018.

*På Kommissionens vegne*  
Vytenis ANDRIUKAITIS  
*Medlem af Kommissionen*

---

## BILAG

Områder afgrænset som inficeret område i Polen, jf. artikel 1	Anvendelsen ophører (dato)
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12. februar 2018







ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)  
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



**Den Europæiske Unions Publikationskontor**  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

**DA**