



Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Sechste erweiterte Kammer)

13. Dezember 2018*

„Staatliche Beihilfen – Von der Industrie- und Handelskammer Nîmes-Uzès-Le Vigan mit Ryanair und deren Tochtergesellschaft Airport Marketing Services geschlossene Vereinbarungen – Flughafendienstleistungen – Marketingdienstleistungen – Beschluss, mit dem die Beihilfe für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt und ihre Rückforderung angeordnet wird – Begriff der staatlichen Beihilfe – Zurechenbarkeit an den Staat – Industrie- und Handelskammer – Vorteil – Kriterium des privaten Kapitalgebers – Rückforderung – Art. 41 der Charta der Grundrechte – Recht auf Akteneinsicht – Recht auf Anhörung“

In der Rechtssache T-53/16

Ryanair DAC, vormals Ryanair Ltd, mit Sitz in Dublin (Irland),

Airport Marketing Services Ltd mit Sitz in Dublin,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte G. Berrisch, E. Vahida und I.-G. Metaxas-Maranghidis sowie B. Byrne, Solicitor,

Klägerinnen,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch L. Flynn und S. Noë als Bevollmächtigte,

Beklagte,

unterstützt durch

Rat der Europäischen Union, vertreten durch S. Boelaert, S. Petrova und J. Kneale als Bevollmächtigte,

Streithelfer,

betreffend eine Klage nach Art. 263 AEUV auf teilweise Nichtigkeitserklärung des Beschlusses (EU) 2016/633 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Nîmes-Uzès-Le Vigan, zugunsten von Veolia Transport Aéroport de Nîmes, zugunsten von Ryanair Limited und zugunsten von Airport Marketing Services Limited (ABl. 2016, L 113, S. 32)

erlässt

* Verfahrenssprache: Englisch.

DAS GERICHT (Sechste erweiterte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten G. Berardis, der Richter S. Papasavvas, D. Spielmann (Berichterstatter) und Z. Csehi sowie der Richterin O. Spineanu-Matei,

Kanzler: P. Cullen, Verwaltungsrat,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 25. Oktober 2017

folgendes

Urteil¹

I. Vorgeschichte des Rechtsstreits

A. In Rede stehende Maßnahmen

- 1 Von den Klägerinnen, der Ryanair DAC, vormals Ryanair Ltd, und der Airport Marketing Services Ltd (im Folgenden: AMS), ist die Erstklägerin eine Fluggesellschaft mit Sitz in Irland, die mehr als 1 800 Flüge täglich durchführt, die 200 Destinationen in 31 Ländern in Europa und Nordafrika verbinden, während es sich bei der Zweitklägerin um eine Tochtergesellschaft von Ryanair handelt, die Marketingstrategielösungen erbringt, wobei der Großteil ihrer Tätigkeit im Verkauf von Werbeflächen auf der Website von Ryanair besteht.
- 2 Der Flughafen Nîmes-Garons (im Folgenden: Flughafen Nîmes), dessen Eigentümerin die Französische Republik ist, liegt im französischen Departement Gard. Dieser Flughafen wurde zunächst von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Nîmes-Uzès-Le Vigan betrieben. Mit Wirkung vom 1. Februar 2006 wurde die Verantwortung für den Ausbau, die Instandhaltung, den Betrieb und die Entwicklung des zivilen Flughafenbereichs dem Syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de l'aéroport de Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes (Zweckverband für den Ausbau und die Entwicklung des Flughafens Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes, im Folgenden: SMAN) übertragen, bei dem es sich um eine öffentliche Einrichtung handelt, die den Conseil départemental du Gard (Rat des Departements Gard), die Communauté d'agglomération Nîmes Métropole (Gemeindeverband Nîmes-Stadt) und die Communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes (Gemeindeverband Großraum Alès-Cévennes) umfasst. Der SMAN betraute vom 1. Februar 2006 bis zum 31. Dezember 2006 im Wege einer Konzession zur Übertragung öffentlicher Aufgaben die genannte IHK übergangsweise mit dem Betrieb des Flughafens. Nach einem Ausschreibungsverfahren entschied der SMAN sodann, den Betrieb des Flughafens im Wege eines Konzessionsvertrags zur Übertragung öffentlicher Aufgaben, der am 1. Januar 2007 in Kraft trat, im Unterauftrag an Veolia Transport zu vergeben, die ihrer 100%igen Tochtergesellschaft Veolia Transport Aéroport Nîmes (im Folgenden: VTAN) die Erfüllung des Vertrags übertrug.
- 3 Ryanair ist seit Juni 2000 am Flughafen Nîmes tätig. Der anfängliche Betrieb einer einzigen Flugverbindung zwischen Letzterem und dem Flughafen London Stansted entwickelte sich zu vier Flugverbindungen.

¹ Es werden nur die Randnummern des Urteils wiedergegeben, deren Veröffentlichung das Gericht für zweckdienlich erachtet.

- 4 In diesem Zusammenhang schloss die IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan am 11. April 2000 mit Ryanair für eine Laufzeit von zehn Jahren einen Vertrag über Flughafendienstleistungen, in dem Ryanair sich verpflichtete, tägliche Flüge zwischen den Flughäfen London Stansted und Nîmes durchzuführen (im Folgenden: VFD von 2000).
- 5 Der VFD von 2000 wurde nach Briefwechseln Ende 2001 und im März 2004 Änderungen unterzogen, die eine Anhebung der Zahlungen der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan an Ryanair im Hinblick auf die Entwicklung von zusätzlichen Flugverbindungen vorsahen. Am 10. Oktober 2005 wurde zwischen der IHK und Ryanair ein neuer Vertrag mit einer Laufzeit von zunächst fünf Jahren geschlossen, in dem sich Ryanair verpflichtete, den Flughafen Nîmes mit mehreren Flugverbindungen zu bedienen. Am selben Tag wurde ein Vertrag über Marketingdienstleistungen zwischen der IHK und AMS geschlossen, wonach gegen jährliche Zahlungen seitens der IHK Werbedienstleistungen auf der Website von Ryanair und mittels E-Mails erbracht wurden.
- 6 Am 2. Januar 2007 schloss die VTAN mit Ryanair einen Vertrag über Flughafendienstleistungen, in dem Ryanair als Anreiz für die Ausweitung des Passagieraufkommens ein Beitrag je Fluggast zuerkannt wurde, und mit AMS einen Vertrag über Marketingdienstleistungen, der den Einkauf von Leistungen gegen Zahlung eines bestimmten Betrags zum Gegenstand hatte. Diese Verträge galten vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Oktober 2007. Am 1. August 2007 unterzeichneten die VTAN und AMS eine Zusatzvereinbarung zu dem letztgenannten Vertrag, die die Zahlung eines ergänzenden Beitrags durch die VTAN vorsah. Am 1. November 2007 wurden zwischen denselben Parteien zwei neue Verträge geschlossen, mit denen die vorerwähnten Verträge, die ausgelaufen waren, fortgesetzt werden sollten. Die Zahlungen an Ryanair und AMS wurden angehoben. Zudem wurden am 27. August 2008 von denselben Parteien zwei weitere Verträge geschlossen, mit denen die vorgenannten Verträge vom 1. November 2008 an für eine Laufzeit von einem Jahr ersetzt wurden und die zweimal verlängert werden konnten. Der erste dieser Verträge enthielt u. a. die Verpflichtung von Ryanair, den Flughafen Nîmes mit dem Betrieb bestimmter Flugverbindungen zu bedienen, und eine Anreizmaßnahme zur Ausweitung des Verkehrsaufkommens. Mit zwei Zusatzvereinbarungen vom 25. August 2009 wurden diese Verträge bis zum 31. Dezember 2011 verlängert. Schließlich wurde mit am 18. August 2010 und am 30. November 2010 von denselben Parteien unterzeichneten Zusatzvereinbarungen zum zweiten der vorerwähnten Verträge der Beitrag der VTAN angehoben.

[nicht wiedergegeben]

II. Verfahren und Anträge der Parteien

- 24 Mit Klageschrift, die am 5. Februar 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen die vorliegende Klage erhoben.
- 25 Mit gesondertem Schriftsatz, der am 2. März 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, haben die Klägerinnen einen Antrag auf Erlass prozessleitender Maßnahmen gestellt, der auf die Vorlage bestimmter Schriftstücke durch die Kommission gerichtet war.
- 26 Die Kommission hat zu diesem Antrag fristgerecht Stellung genommen.
- 27 Mit am 26. Mai 2016 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangenem Schriftsatz hat der Rat der Europäischen Union beantragt, in der vorliegenden Rechtssache als Streithelfer zur Unterstützung der Kommission zugelassen zu werden. Mit Beschluss vom 5. Juli 2017 hat der Präsident der Sechsten Kammer des Gerichts diesem Antrag stattgegeben.
- 28 Mit Beschluss vom 21. Juni 2017 hat das Gericht die vorliegende Rechtssache an die Sechste erweiterte Kammer verwiesen.

- 29 Auf Bericht des Berichterstatters hat das Gericht beschlossen, das mündliche Verfahren zu eröffnen, die Parteien aufgefordert, sich zu einer etwaigen Verbindung der vorliegenden Rechtssache mit den Rechtssachen T-111/15 und T-165/15 zu gemeinsamem mündlichen Verfahren zu äußern, und im Rahmen prozessleitender Maßnahmen nach Art. 89 seiner Verfahrensordnung die Parteien zur Beantwortung einiger Fragen aufgefordert.
- 30 Mit Beschluss vom 28. August 2017 hat der Präsident der Sechsten erweiterten Kammer des Gerichts nach Anhörung der Parteien die Rechtssachen T-111/15, T-165/15 und T-53/16 gemäß Art. 68 Abs. 1 der Verfahrensordnung zu gemeinsamem mündlichen Verfahren verbunden.
- 31 In der Sitzung vom 26. Oktober 2017 haben die Parteien mündlich verhandelt.
- 32 Die Klägerinnen beantragen,
- die Art. 1 und 4 bis 6 des angefochtenen Beschlusses für nichtig zu erklären;
 - der Kommission die Kosten aufzuerlegen.
- 33 Die Kommission beantragt,
- die Klage abzuweisen;
 - den Klägerinnen die Kosten aufzuerlegen.

III. Rechtliche Würdigung

[nicht wiedergegeben]

B. Zum zweiten Klagegrund: Zurechenbarkeit der fraglichen Verträge an die Französische Republik

[nicht wiedergegeben]

1. Zur Rüge betreffend die Zurechenbarkeit der Beschlüsse der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan an die Französische Republik

[nicht wiedergegeben]

b) Zur angeblich widersprüchlichen Begründung

[nicht wiedergegeben]

- 110 Daher ist dieser Rüge zurückzuweisen.

2. Zur Rüge betreffend die Zurechenbarkeit der Beschlüsse des SMAN an die Französische Republik

- 111 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe die Beschlüsse des SMAN zu Unrecht dem Staat zugerechnet. Der SMAN umfasse öffentliche Einrichtungen und erbringe in seiner Eigenschaft als Mitbetreiber des Flughafens Flughafendienstleistungen. Da der SMAN ein öffentliches

Unternehmen sei, hätte die Kommission gemäß dem Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), prüfen müssen, ob die Behörden am Erlass der Maßnahmen des SMAN zugunsten der Klägerinnen beteiligt gewesen seien. Die Kommission habe aber entgegen jenem Urteil im 573. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ihre Feststellung zur staatlichen Zurechenbarkeit auf ein einziges organisatorisches Eigentumskriterium gestützt: die Zusammensetzung des Verbandsausschusses des SMAN. Ferner habe die Kommission es unter Missachtung der Vorgaben jenes Urteils unterlassen, anhand mehrerer Kriterien zu prüfen, inwiefern an den Beschlüssen des SMAN Behörden beteiligt gewesen seien.

- 112 Das Vorgehen der Kommission im angefochtenen Beschluss habe zur Folge, dass die Kriterien des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), auf kein Unternehmen Anwendung finden könnten, das sich im Besitz staatlicher Stellen auf zentraler oder lokaler Ebene befinde. Behörden könnten aber ein Unternehmen gründen und dessen alleiniger Anteilseigner sein, ohne dass dieses Unternehmen deshalb zu einer Behörde würde. Durch dieses Vorgehen werde systematisch gegen die autonome Rechtspersönlichkeit der juristischen Person verstoßen, als ob es keine öffentlichen Gesellschaften gäbe.
- 113 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission bei ihrer Untersuchung, ob die fraglichen Verträge dem Staat zuzurechnen waren, hinsichtlich der mit der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan geschlossenen Verträge nur darauf abgestellt hat, dass es sich bei Letzterer um eine Behörde handelte, ohne dem SMAN irgendeine Bedeutung beizumessen. Daher geht die Rüge der Klägerinnen ins Leere, soweit damit die Prüfung der staatlichen Zurechenbarkeit der letztgenannten Verträge beanstandet wird. Was dagegen die mit der VTAN geschlossenen Verträge betrifft, so hat die Kommission im 277. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, die Geschäftspolitik der VTAN gegenüber den Klägerinnen sei in hohem Maß durch einen vom SMAN vorgegebenen Rahmen beeinflusst worden, was die VTAN veranlasst habe, vom normalen Verhalten eines Flughafenbetreibers abzugehen, der in seiner Geschäftspolitik frei sei und sich von Rentabilitätsaussichten leiten lasse. Am Ende ihrer Analyse kam die Kommission im 299. Erwägungsgrund dieses Beschlusses zu der Schlussfolgerung, die mit der VTAN geschlossenen Verträge müssten als dem SMAN und somit der Französischen Republik im weitesten Sinne zurechenbar angesehen werden.
- 114 Im Rahmen der vorliegenden Rüge ist deshalb das Vorbringen der Klägerinnen zu prüfen, die Kommission habe zu Unrecht nicht dargetan, dass die Maßnahmen, die der SMAN insoweit zu ihren Gunsten getroffen habe, als die Geschäftspolitik der VTAN für sie günstig gewesen sei, der Französischen Republik im weitesten Sinne zugerechnet werden könnten.
- 115 In diesem Zusammenhang ist zunächst auf die Rechtsprechung hinzuweisen, wonach Maßnahmen, die von Gebietskörperschaften oder sonstigen Einrichtungen unterhalb der zentralstaatlichen Ebene getroffen werden, ebenso wie Maßnahmen des Zentralstaats in den Geltungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV fallen, wenn dessen Voraussetzungen erfüllt sind (vgl. die oben in Rn. 85 angeführte Rechtsprechung).
- 116 Im vorliegenden Fall hat die Kommission in den Erwägungsgründen 26 und 572 des angefochtenen Beschlusses festgestellt, der SMAN sei eine öffentliche Einrichtung, die drei Gebietskörperschaften umfasse: den Rat des Departements Gard, den Gemeindeverband Nîmes-Stadt und den Gemeindeverband Großraum Alès-Cevennen.
- 117 Die Kommission hat außerdem in den Erwägungsgründen 572 und 573 des angefochtenen Beschlusses erklärt, dass die Beschlüsse von Gebietskörperschaften dem Staat im weiteren Sinne zuzurechnen seien und dass dies daher auch für einen Gebietskörperschaftsverband wie den SMAN gelte.
- 118 Ferner hat die Kommission im 573. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses ausgeführt, der SMAN werde von einem Verbandsausschuss geführt, der sich ausschließlich aus Vertretern der Mitgliedsgebietskörperschaften zusammensetze.

- 119 Die Kommission hat daraus im 573. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses geschlossen, alle Beschlüsse des SMAN seien dem Staat zuzurechnen.
- 120 Im Hinblick auf die oben in Rn. 85 erwähnte Rechtsprechung ist dieser Schlussfolgerung beizupflichten.
- 121 Dies wird nicht durch das Vorbringen der Klägerinnen entkräftet, der SMAN sei ein Unternehmen, das Flughafendienstleistungen erbringe, so dass die Kommission anhand der Kriterien des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), hätte prüfen müssen, ob die Beschlüsse des SMAN dem Staat zuzurechnen gewesen seien.
- 122 Die Kommission hat nämlich im 277. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, dass das Verhalten der VTAN gegenüber den Klägerinnen nicht getrennt von dem des Gebietskörperschaftsverbands SMAN betrachtet werden dürfe, der im Rahmen der Vergabe und Durchführung der Konzession zur Übertragung öffentlicher Aufgaben als Konzessionsbehörde aufgetreten sei, und dass die Geschäftspolitik der VTAN gegenüber den Klägerinnen in hohem Maß durch den vom SMAN vorgegebenen Rahmen beeinflusst worden sei.
- 123 Obwohl der SMAN ebenso wie andere staatliche Organe als Unternehmen tätig werden kann, ist doch festzustellen, dass er ein Verband von Gebietskörperschaften ist, der im Übrigen im vorliegenden Fall als Konzessionsbehörde bei der Übertragung öffentlicher Aufgaben gehandelt hat, so dass nicht nach dem Verfahren des Urteils vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (C-482/99, EU:C:2002:294), geprüft zu werden brauchte, ob die von ihm getroffenen Maßnahmen dem Staat zurechenbar waren.
- 124 Die vorliegende Rüge ist daher zurückzuweisen.

3. Zur Rüge betreffend die staatliche Zurechenbarkeit der Entscheidungen der VTAN

- 125 Die Klägerinnen tragen vor, die Entscheidungen eines privaten Unternehmens wie der VTAN seien gewöhnlich dem Staat nicht zurechenbar, vor allem dann nicht, wenn der Staat an dem betreffenden Unternehmen in keiner Weise beteiligt sei. Jedenfalls habe die Kommission nicht dargetan, dass die Entscheidungen der VTAN dem Staat zugerechnet werden könnten. Hierfür genüge es nicht, dass der SMAN über den Konzessionsvertrag zur Übertragung öffentlicher Aufgaben nur das Verhalten der VTAN beeinflusst habe. Im Übrigen habe der SMAN systematisch davon abgesehen, von seiner Befugnis zur Beeinflussung der VTAN bei den Verhandlungen mit Ryanair Gebrauch zu machen. Die VTAN habe auch frei über einen Ersatz von Ryanair entscheiden können und über einen großen Spielraum für Verhandlungen mit den Klägerinnen verfügt.
- 126 Die Kommission tritt dem Vorbringen der Klägerinnen entgegen.
- 127 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass nach ständiger Rechtsprechung nicht danach zu unterscheiden ist, ob die Beihilfe unmittelbar vom Staat oder von öffentlichen oder privaten Einrichtungen, die von ihm zur Durchführung der Beihilferegulung errichtet oder beauftragt wurden, gewährt wird. Unionsrechtlich kann es nämlich nicht zulässig sein, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen allein dadurch umgangen werden, dass unabhängige Einrichtungen geschaffen werden, denen die Verteilung der Beihilfen übertragen wird (vgl. Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, EU:C:2002:294, Rn. 23 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 128 Ebenso wenig kann der Umstand, dass der Staat eine private Stelle mit der Gewährung von Beihilfen beauftragt, für sich allein die von dieser Stelle ergriffenen Maßnahmen der Geltung dieser Vorschriften entziehen.

- 129 Was die Voraussetzung betreffend die Zurechenbarkeit der Maßnahme anbelangt, ist zu prüfen, ob angenommen werden kann, dass die Behörden am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren (vgl. Urteil vom 19. Dezember 2013, Association Vent De Colère! u. a., C-262/12, EU:C:2013:851, Rn. 17 und die dort angeführte Rechtsprechung). Es ist daher zu prüfen, ob die Kommission nach ihrer Analyse der staatlichen Zurechenbarkeit davon ausgehen durfte, dass der SMAN am Abschluss der Verträge zwischen der VTAN und den Klägerinnen beteiligt war.
- 130 Dazu ist festzustellen, dass die Kommission in den Erwägungsgründen 278 bis 299 des angefochtenen Beschlusses mehrere Anhaltspunkte für eine solche Beteiligung des SMAN angeführt hat.
- 131 Die Kommission hat erstens festgestellt, durch den zwischen dem SMAN und Veolia Transport geschlossenen Konzessionsvertrag zur Übertragung öffentlicher Aufgaben, mit dessen Durchführung die VTAN betraut worden sei, sei Letzterer nicht nur der wirtschaftliche Betrieb des Flughafens Nîmes anvertraut, sondern auch die Aufgabe übertragen worden, den Verkehr zu entwickeln. Dieser Konzessionsvertrag zur Übertragung öffentlicher Aufgaben habe somit die Geschäftspolitik der VTAN gegenüber den Fluggesellschaften bedingt und beeinflusst, zumal die Entwicklung des Verkehrs an sich nicht das oberste Ziel eines privaten und in seiner Geschäftspolitik vollkommen freien Flughafenbetreibers sei. Das Ziel eines solchen privaten Betreibers sei die Maximierung seiner Rentabilität, was aber nicht unter allen Umständen mit der Entwicklung des Verkehrs vereinbar sei (Erwägungsgründe 278 bis 281 des angefochtenen Beschlusses). Die Antwort von Veolia Transport auf die Ausschreibung sei durch das vom SMAN vorgegebene Ziel der Entwicklung des Verkehrs und ganz allgemein durch die vom SMAN verfolgten Ziele der lokalen wirtschaftlichen Entwicklung beeinflusst gewesen (Erwägungsgründe 282 bis 285 dieses Beschlusses). Zweitens hat sie festgestellt, die verschiedenen Aussagen von Veolia Transport beim Vergabeverfahren ließen darauf schließen, dass diese sich dessen bewusst gewesen sei, dass die Geschäftsbeziehungen mit Ryanair die Rentabilität des Betriebs des Flughafens Nîmes in Mitleidenschaft ziehen könnten, und dass sie nur in Anbetracht der Zielvorgaben des SMAN für die Verkehrsentwicklung, der dem SMAN gegenüber eingegangenen Verpflichtungen, um den Zuschlag für den Betrieb dieses Flughafens zu erhalten, und des vom SMAN angebotenen pauschalen Beitrags, der die ausgeglichene Finanzlage der Konzession habe gewährleisten sollen, zur Fortführung dieser Geschäftsbeziehungen unter ähnlichen Bedingungen bereit gewesen sei, wie sie zuvor von der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan begründet worden seien (287. Erwägungsgrund dieses Beschlusses). Drittens hat sie zu diesem pauschalen Betriebszuschuss festgestellt, dass die Rentabilität der Konzession für VTAN auf diesem Zuschuss beruht habe, dass dessen Höhe auf der Grundlage eines Finanzplans berechnet worden sei, der die Kosten und Einnahmen in Verbindung mit den fraglichen Verträgen beinhaltet habe, und dass der SMAN der VTAN somit einen Beitrag gewährt habe, der so konzipiert gewesen sei, dass er die Fortführung der Tätigkeit von Ryanair unter ähnlichen Bedingungen wie zu der Zeit ermöglicht habe, als Ryanair ihre Flüge vom Flughafen Nîmes aus angeboten habe und dieser Flughafen von der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan betrieben worden sei. Eine Anpassung des pauschalen Beitrags in Abhängigkeit von der Tätigkeit von Ryanair habe die Anreize für die VTAN, eigene Entscheidungen im Hinblick auf eine Verringerung des Verkehrsaufkommens von Ryanair zu treffen, gesenkt (Erwägungsgründe 288, 289 und 291 des angefochtenen Beschlusses).
- 132 Es ist festzustellen, dass die Kommission rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, dass – wie in den Erwägungsgründen 292 und 293 des angefochtenen Beschlusses dargelegt – der Rahmen, den der SMAN über das Vergabeverfahren, über die im Konzessionsvertrag zwischen dem SMAN und Veolia Transport zur Übertragung öffentlicher Aufgaben festgelegten Ziele und über den pauschalen Beitrag vorgegeben hat, einen maßgeblichen Einfluss auf das Verhalten der VTAN gegenüber den Klägerinnen hatte, so dass die in Rede stehenden Verträge im Sinne der Rechtsprechung als dem Staat zurechenbar betrachtet werden können. Daher ist der Schlussfolgerung der Kommission im 299. Erwägungsgrund dieses Beschlusses beizupflichten, wonach der Kausalzusammenhang zwischen den Bestimmungen dieses Vertrags, dem Vergabeverfahren sowie dem pauschalen Beitrag einerseits und den von der VTAN mit den Klägerinnen geschlossenen Verträgen andererseits stark genug war, um eine eindeutige Mitwirkung des SMAN bei den in Rede stehenden Maßnahmen zu beweisen, die somit dem SMAN zuzurechnen waren.

- 133 Diese Schlussfolgerung wird durch keines der von den Klägerinnen vorgebrachten Argumente entkräftet.
- 134 Die Klägerinnen machen erstens geltend, eine bloße Einflussnahme des SMAN auf das Verhalten der VTAN über den Konzessionsvertrag zwischen dem SMAN und Veolia Transport zur Übertragung öffentlicher Aufgaben sei nicht gleichzusetzen mit einer staatlichen Kontrolle und erlaube keine staatliche Zurechnung. Dieses Vorbringen beruht jedoch auf einem falschen Verständnis des angefochtenen Beschlusses, der die Feststellung, der SMAN habe die die Klägerinnen betreffenden Entscheidungen der VTAN maßgeblich beeinflusst, auf eine Reihe von Anhaltspunkten stützt. Die Kommission hat sich in diesem Beschluss somit nicht darauf beschränkt, eine bloße Einflussnahme des Staates auf das Verhalten eines Unternehmens darzutun, um daraus die staatliche Zurechenbarkeit herzuleiten.
- 135 Die Klägerinnen behaupten zweitens, der SMAN habe systematisch davon abgesehen, bei den Verhandlungen mit Ryanair von seiner Befugnis, das Verhalten der VTAN zu beeinflussen, Gebrauch zu machen. Dieses Vorbringen geht jedoch ins Leere. Aus dem 296. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses geht nämlich hervor, dass die bloße Tatsache, dass der SMAN die Möglichkeit hatte, an diesen Verhandlungen mitzuwirken, ihm einen gewissen Einfluss verliehen hat und dass er hätte eingreifen können, falls die VTAN versucht hätte, Ryanair Konditionen aufzuerlegen, die Ryanair hätten veranlassen können, ihr Flugangebot am Flughafen Nîmes zu verringern. Wie die Kommission bemerkt, wusste die VTAN, dass der SMAN eingreifen konnte, und hatte allen Grund, dies bei ihren eigenen Entscheidungen zu berücksichtigen, die im Übrigen schon in dem vom SMAN vorgegebenen Rahmen stattfanden.
- 136 Die Klägerinnen tragen drittens vor, die VTAN habe über einen großen Handlungsspielraum bei den Vertragsverhandlungen mit ihnen verfügt. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission im angefochtenen Beschluss zwar erwähnt, der Konzessionsvertrag zwischen dem SMAN und Veolia Transport zur Übertragung öffentlicher Aufgaben habe der VTAN „vollkommen freie Hand“ gelassen, um die Verträge mit den Flughafennutzern auszuhandeln, dass die Kommission anschließend jedoch erklärt, diese freie Hand habe nur in dem allgemeinen Rahmen gegolten, der durch diesen Vertrag und die von Veolia Transport in ihrem Angebot auf die Ausschreibung eingegangenen Verpflichtungen vorgegeben gewesen sei, wobei diese geeignet gewesen seien, das Verhalten der VTAN erheblich einzuschränken und zu beeinflussen. Im Übrigen ist festzustellen, dass die Kommission, obwohl die VTAN bei den Vertragsverhandlungen einen gewissen kaufmännischen Handlungsspielraum hatte (Erwägungsgründe 292 und 299 des angefochtenen Beschlusses), anhand der oben in Rn. 131 angeführten übereinstimmenden Anhaltspunkte rechtlich hinreichend nachgewiesen hat, dass der SMAN aufgrund dieses allgemeinen Rahmens einen so maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftsbeziehungen der VTAN mit den Klägerinnen ausübte, dass daraus auf die staatliche Zurechenbarkeit geschlossen werden konnte. Die Klägerinnen haben keinen Beweis dafür vorgebracht, dass ein der VTAN etwa zustehender kaufmännischer Handlungsspielraum diese Zurechenbarkeitsanalyse der Kommission in Frage stellen würde.
- 137 Die Klägerinnen sind viertens der Ansicht, aus dem angefochtenen Beschluss ergebe sich, dass die französischen Behörden die Vertragsautonomie der VTAN bestätigt hätten. Wie die Kommission jedoch zu Recht betont, enthält der 92. Erwägungsgrund dieses Beschlusses, auf den sich die Klägerinnen berufen, nur die Informationen, die der Mitgliedstaat zum Verfahren der Entscheidungsfindung innerhalb der VTAN selbst geliefert hat, während sich die Kommission in diesem Erwägungsgrund nicht zum Einfluss des SMAN auf den Inhalt der mit der VTAN geschlossenen Verträge geäußert hat.
- 138 Die Klägerinnen machen fünftens geltend, dass die VTAN frei über einen Ersatz für Ryanair habe entscheiden können und dass eine solche Entscheidung mit keiner Vertragsstrafe belegt worden wäre. Wie die Kommission jedoch zu Recht ausführt, kann dieser Umstand keine Bedeutung für die Frage haben, ob die betreffenden Verträge dem Staat zuzurechnen sind. Der SMAN konnte sich nämlich

ebenso gut mit einem anderen von der VTAN ausgewählten Luftfahrtunternehmen zufriedengeben. Gleichwohl übte der SMAN aufgrund des allgemeinen Rahmens, den er über das Vergabeverfahren, über die im Konzessionsvertrag zwischen ihm und Veolia Transport zur Übertragung öffentlicher Aufgaben festgelegten Ziele der Verkehrsentwicklung und über den pauschalen Beitrag vorgegeben hatte, einen maßgeblichen Einfluss auf die Konditionen aus, die den Fluggesellschaften von der VTAN angeboten wurden. Im Übrigen war die im 411. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erwähnte Möglichkeit eines Ersatzes für die Tätigkeit von Ryanair, wie die Kommission zu Recht betont, nur langfristig in Betracht gezogen worden, nicht aber in dem Zeitraum, den dieser Beschluss betrifft.

- 139 Die Klägerinnen tragen sechstens vor, für die VTAN sei bei Nichterfüllung ihrer Verpflichtungen gegenüber dem SMAN keine Sanktion außer dem Risiko einer Rufschädigung vorgesehen gewesen. Dieses Vorbringen beruht jedoch auf einem falschen Verständnis des angefochtenen Beschlusses. Denn der 286. Erwägungsgrund dieses Beschlusses bezieht sich nicht auf Sanktionen, sondern enthält die Feststellung, wonach das Verhalten der VTAN gegenüber den Klägerinnen ganz wesentlich durch das vom SMAN vorgegebene Ziel der Verkehrsentwicklung beeinflusst war. In diesem Zusammenhang hat die Kommission in diesem Erwägungsgrund dargelegt, dass das Angebot des erfolgreichen Bieters für diesen während der gesamten Konzessionslaufzeit sowohl rechtlich als auch im Hinblick auf andere Aspekte verbindlich sei und dass ein Unternehmen, das in einem Angebot auf eine von einer Gebietskörperschaft veranstalteten Ausschreibung Ziele nenne und Zusagen mache und anschließend im Widerspruch dazu handle, seinen Ruf bei den Gebietskörperschaften aufs Spiel setze. Sie hat daraus geschlossen, dass Veolia Transport, die 2007 versucht habe, auf dem Markt des Flughafenbetriebs Fuß zu fassen, ein solches Risiko nicht eingegangen wäre.
- 140 Soweit die Klägerinnen schließlich siebtens behaupten, der SMAN habe der VTAN höchstens zugesichert, gewisse Verluste zu decken, falls die VTAN beschließen sollte, zusammen mit ihnen eine „hinterlassene Situation“ fortzuführen, ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in den Erwägungsgründen 278 bis 299 des angefochtenen Beschlusses die staatliche Zurechenbarkeit der fraglichen Verträge nicht nur aus der Gewährung des pauschalen Beitrags zur Sicherstellung der Stabilität des Flughafens Nîmes, sondern auch aus mehreren Umständen wie z. B. den Verpflichtungen zur Verkehrsentwicklung hergeleitet hat, die die Rentabilität dieses Flughafens in Mitleidenschaft ziehen konnten und nur bei Gewährung einer Ausgleichszahlung akzeptabel waren.
- 141 Nach alledem sind diese Rüge und damit der zweite Klagegrund zurückzuweisen.

C. Zum dritten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV, da die Kommission die Finanzmittel der VTAN zu Unrecht als staatliche Mittel angesehen habe

- 142 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission habe nicht dargetan, dass die Voraussetzung einer Verwendung staatlicher Mittel erfüllt sei. Der pauschale Beitrag des SMAN für die VTAN sei nämlich unter der Kontrolle der VTAN verblieben, die frei habe entscheiden dürfen, wie sie ihn verwenden und ob sie ihn an die Klägerinnen weitergeben wolle. Die Finanzmittel der VTAN hätten daher nicht ständig unter staatlicher Kontrolle im Sinne der Rechtsprechung gestanden.
- 143 In diesem Zusammenhang ist zunächst zu beachten, dass Vergünstigungen, damit sie als Beihilfen im Sinne des Art. 107 Abs. 1 AEUV eingestuft werden können, u. a. unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden müssen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, EU:C:2002:294, Rn. 24, und vom 19. Dezember 2013, Association Vent De Colère! u. a., C-262/12, EU:C:2013:851, Rn. 16).

- 144 Durch den Begriff der Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel sollen nicht nur unmittelbar vom Staat gewährte Vorteile, sondern auch Vorteile einbezogen werden, die durch von ihm zur Durchführung der Beihilferegulung errichtete oder damit beauftragte öffentliche oder private Einrichtungen gewährt werden (vgl. Urteil vom 19. Dezember 2013, Association Vent De Colère! u. a., C-262/12, EU:C:2013:851, Rn. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 145 Weiter hat der Gerichtshof entschieden, dass Art. 107 Abs. 1 AEUV sämtliche Geldmittel erfasst, die Behörden tatsächlich zur Unterstützung der Unternehmen verwenden können, ohne dass es darauf ankommt, dass diese Mittel dauerhaft zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die der fraglichen Maßnahme entsprechenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können (vgl. Urteil vom 19. Dezember 2013, Association Vent De Colère! u. a., C-262/12, EU:C:2013:851, Rn. 21 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 146 Der Umstand, dass die betreffenden Mittel von anderen Einrichtungen als der Behörde verwaltet werden, ist insoweit bedeutungslos (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, 173/73, EU:C:1974:71, Rn. 35).
- 147 Im vorliegenden Fall steht fest, dass staatliche Mittel vom SMAN in Form eines pauschalen Beitrags an die VTAN übertragen wurden, bei der es sich um ein privates Unternehmen handelt, das den Flughafen betreibt.
- 148 Im Übrigen ist festzustellen, dass die Kommission im 300. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses unter Verweis auf dessen 298. Erwägungsgrund dargelegt hat, die ausgeglichene Finanzlage des Betriebs des Flughafens Nîmes habe auf dem vom SMAN gewährten pauschalen Beitrag beruht, dessen Höhe u. a. anhand der Parameter der Geschäftsbeziehung zwischen der IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan und den Klägerinnen im Jahr 2006, d. h. dergestalt bestimmt worden sei, dass Ryanair ihre Tätigkeit vom Flughafen Nîmes aus zu ähnlichen Bedingungen wie denen habe fortsetzen können, zu denen der Flughafen von dieser IHK betrieben worden sei. Die Kommission hat daraus in demselben Erwägungsgrund geschlossen, dass die den Klägerinnen mit diesen Verträgen verschafften Vorteile demzufolge über diesen pauschalen Beitrag und somit aus staatlichen Mitteln finanziert worden seien.
- 149 Die Kommission hat insbesondere im 288. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses festgestellt, die Rentabilität der Konzession für die VTAN habe auf dem vom SMAN gezahlten pauschalen Zuschuss beruht, der somit direkt zur Finanzierung des Betriebs des Flughafens Nîmes beigetragen habe. Das Bestehen dieses vom SMAN gewährten Zuschusses beweise den Einfluss des SMAN auf die Geschäftsbeziehungen zwischen der VTAN und den Klägerinnen, da ohne diesen Zuschuss wahrscheinlich kein Betreiber eingewilligt hätte, diesen Flughafen im Rahmen einer Konzession zu betreiben, deren wirtschaftliches Modell auf einem Ziel der Verkehrsentwicklung und auf Beziehungen zu einer Fluggesellschaft beruht habe, die dazu geführt hätten, dass mit dem Flughafenbetrieb eine negative Marge erzielt worden sei. Die Gewährung dieses Zuschusses gehöre somit zu den Faktoren, die den Abschluss der Verträge mit den Klägerinnen ermöglicht hätten.
- 150 Unter diesen Umständen sind die Kriterien der oben in Rn. 145 erwähnten Rechtsprechung erfüllt. Denn aus dem angefochtenen Beschluss geht hervor, dass der SMAN der VTAN einen Beitrag gewährte, der so konzipiert war, dass er die Fortführung der Tätigkeit von Ryanair unter ähnlichen Bedingungen wie zu der Zeit ermöglichte, als die IHK Nîmes-Uzès-Le Vigan den Flughafen Nîmes betrieb (vgl. auch 289. Erwägungsgrund dieses Beschlusses), und dass die VTAN ohne diesen Beitrag alle Vorteile hätte finanzieren müssen, die den Klägerinnen aufgrund der geschlossenen Verträge verschafft worden waren.

151 Der Umstand, dass die VTAN bei ihren Vertragsverhandlungen mit den Klägerinnen über einen gewissen Handlungsspielraum verfügte und dass kein Mechanismus zwischen der Höhe des pauschalen Beitrags und den Parametern der ausgehandelten Verträge bestand, bedeutet nicht, dass der Zusammenhang zwischen diesem Beitrag und dem den Klägerinnen gewährten Vorteil entfallen wäre. Es ist nämlich festzustellen, dass der pauschale Beitrag für die VTAN nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise den Abschluss der Verträge mit den Klägerinnen ermöglichte und dazu führte, dass die VTAN nicht die Kosten der den Klägerinnen aufgrund dieser Verträge verschafften Vorteile zu tragen hatte. Diese Vorteile sind somit eine Folge der Zahlung des pauschalen Beitrags an die VTAN (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, C-156/98, EU:C:2000:467, Rn. 26 und 27).

152 Der dritte Klagegrund ist daher zurückzuweisen.

D. Zum vierten Klagegrund: Verstoß gegen Art. 107 Abs. 1 AEUV, da die Kommission nicht das Vorliegen eines selektiven Vorteils nachgewiesen habe

[nicht wiedergegeben]

2. Zum zweiten Teil: Beurteilungsfehler und Begründungsmängel bei der Entscheidung, im vorliegenden Fall von einer vergleichenden Analyse abzusehen

[nicht wiedergegeben]

b) Zu den Rügen betreffend die Gründe, die im angefochtenen Beschluss angeführt wurden, um im vorliegenden Fall von einer vergleichenden Analyse abzusehen

[nicht wiedergegeben]

2) Zu der Rüge, mit der geltend gemacht wird, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die vergleichende Analyse auf einen Vergleich der fraglichen Verträge zusammen mit ähnlichen Geschäftsvorgängen gestützt werden müsse

[nicht wiedergegeben]

3) Zu der Rüge, mit der geltend gemacht wird, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die fraglichen Verträge höhere inkrementelle Kosten als inkrementelle Einnahmen bewirkten

[nicht wiedergegeben]

4) Zu der Rüge, mit der der Kommission vorgeworfen wird, sie habe zu Unrecht angenommen, den von Ryanair vorgelegten Beweismitteln lasse sich nicht entnehmen, dass die in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbar seien, und sie habe dies nicht ausreichend begründet

226 Die Klägerinnen machen geltend, die Kommission sei zu Unrecht der Ansicht, dass Ryanair nicht nachgewiesen habe, dass die in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten fünf Flughäfen mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbar seien. Insoweit tragen sie zum einen vor, die Kommission habe weder die „spezifische Auswahl“ der Vergleichsflughäfen noch die detaillierten Argumente in dieser Studie widerlegt, die durch weitere Studien ergänzt worden sei. Unter diesen Umständen stelle es einen offensichtlichen Beurteilungsfehler und einen Begründungsmangel dar, dass

die Kommission die in dieser Studie verwendeten Auswahlkriterien abgelehnt habe. In der Erwiderung machen die Klägerinnen geltend, die Argumente, die die Kommission vor dem Gericht vorgebracht habe, um die in der Studie vom 28. September 2012 vorgenommene Auswahl der Vergleichsflughäfen in Zweifel zu ziehen, seien im angefochtenen Beschluss nicht enthalten und könnten weder den begangenen Fehler noch den Begründungsmangel nachträglich heilen. Sie tragen zum anderen vor, die Kommission habe sich nie an einen privaten oder privat betriebenen Flughafen gewandt, um sich nach den praktizierten Preisen zu erkundigen, und habe sich somit nicht bemüht, Vergleichsflughäfen zu finden, obwohl es solche Flughäfen offensichtlich gebe.

- 227 Zu dem Vorbringen, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, den von Ryanair vorgelegten Beweismitteln könne nicht entnommen werden, dass die in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbar seien, ist darauf hinzuweisen, dass, wie die Kommission bemerkt, in dieser Studie die Marketingdienstleistungsverträge nicht berücksichtigt wurden, was bereits genügte, um die in dieser Studie verwendete Methode außer Acht zu lassen (383. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses). Denn die Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers machte es im vorliegenden Fall erforderlich, alle Kombinationen der Flughafendienstleistungsverträge mit den entsprechenden Marketingdienstleistungsverträgen, die jeweils als ein einziges Geschäft zu betrachten waren, gemeinsam zu würdigen (siehe oben, Rn. 207 bis 212). Dieses Vorbringen geht folglich ins Leere und ist daher zurückzuweisen.
- 228 Im Übrigen lässt der Umstand, dass der angefochtene Beschluss nicht für jeden einzelnen der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen die Gründe enthält, aus denen eine Vergleichbarkeit verneint worden war, für sich allein nicht den Schluss auf einen Begründungsmangel im Sinne von Art. 296 AEUV zu.
- 229 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass nach ständiger Rechtsprechung die nach Art. 296 AEUV vorgeschriebene Begründung der Natur des betreffenden Rechtsakts angepasst sein und die Überlegungen des Organs, das den Rechtsakt erlassen hat, so klar und eindeutig zum Ausdruck bringen muss, dass die Betroffenen ihr die Gründe für die erlassene Maßnahme entnehmen können und das zuständige Gericht seine Kontrollaufgabe wahrnehmen kann. Das Begründungserfordernis ist nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach dem Inhalt des Rechtsakts, der Art der angeführten Gründe und nach dem Interesse zu beurteilen, das die Adressaten oder andere durch den Rechtsakt unmittelbar und individuell betroffene Personen an Erläuterungen haben können. In der Begründung brauchen nicht alle tatsächlich oder rechtlich einschlägigen Gesichtspunkte genannt zu werden, da die Frage, ob die Begründung eines Rechtsakts den Erfordernissen des Art. 296 AEUV genügt, nicht nur anhand ihres Wortlauts zu beurteilen ist, sondern auch anhand ihres Kontexts sowie sämtlicher Rechtsvorschriften auf dem betreffenden Gebiet (vgl. Urteil vom 2. April 1998, Kommission/Sytraval und Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, Rn. 63 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 230 Im vorliegenden Fall hat die Kommission im 378. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses auf ihre in Rn. 59 der Leitlinien von 2014 geäußerten Zweifel, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden könne, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde, hingewiesen. Zudem hat die Kommission unter Bezugnahme auf die in Rn. 60 dieser Leitlinien aufgeführten Parameter im 384. Erwägungsgrund dieses Beschlusses festgestellt, Ryanair habe nicht gezeigt, inwieweit die angeführten Flughäfen von Indikatoren her wie z. B. Verkehrsaufkommen, Art des Verkehrs, Art und Umfang der erbrachten Flughafendienstleistungen, Nähe des Flughafens zu einer Großstadt, Einwohnerzahl im Einzugsgebiets des Flughafens, Wohlstand im Umfeld und Vorliegen verschiedener geografischer Gebiete, aus denen Passagiere gewonnen werden könnten, hinreichend vergleichbar seien.
- 231 Zwar begründet die Kommission im angefochtenen Beschluss nicht ausführlicher, warum sie die Stichprobe der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen nicht als relevanten Vergleichsmaßstab herangezogen hat.

- 232 Es lässt sich jedoch nicht bestreiten, dass die Bestimmung von Vergleichsflughäfen mit komplexen technischen Beurteilungen verbunden ist. Da der angefochtene Beschluss die Erwägungen der Kommission klar zum Ausdruck bringt und es so ermöglicht, deren Stichhaltigkeit später vor dem zuständigen Gericht in Frage zu stellen, wäre es übertrieben, eine besondere Begründung für jede der fachlichen Entscheidungen oder der Zahlen zu verlangen, auf die sich diese Erwägungen stützen (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 1. Juli 2008, Chronopost und La Poste/UFEX u. a., C-341/06 P und C-342/06 P, EU:C:2008:375, Rn. 108, sowie vom 27. April 2017, Germanwings/Kommission, T-375/15, nicht veröffentlicht, EU:T:2017:289, Rn. 45; vgl. auch entsprechend Urteil vom 12. Juli 2005, Alliance for Natural Health u. a., C-154/04 und C-155/04, EU:C:2005:449, Rn. 134).
- 233 Daher brauchten im angefochtenen Beschluss nicht für jeden einzelnen der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen die Gründe dargelegt zu werden, aus denen sie jeweils unberücksichtigt geblieben waren, damit die Klägerinnen die Erwägungen der Kommission verstehen konnten.
- 234 Die Klägerinnen waren somit in der Lage, vor Gericht zu rügen, dass die Kommission die Stichprobe der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen abgelehnt hatte.
- 235 Das auf einen Begründungsmangel gestützte Vorbringen ist deshalb zurückzuweisen.
- 236 Den Klägerinnen gelingt auch nicht der Nachweis eines offensichtlichen Beurteilungsfehlers der Kommission bei der Methode zur Auswahl der Vergleichsflughäfen. Sie tragen insoweit vor, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass Ryanair keine Stichprobe von Vergleichsflughäfen vorgeschlagen habe, die mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbare Flughäfen enthalten habe. Die von Ryanair vorgelegte Studie vom 28. September 2012 habe einen systematischen Vergleich zwischen den in den Flughafendienstleistungsverträgen mit anderen Flughäfen vorgesehenen Konditionen enthalten, wobei es sich bei den meisten dieser Flughäfen um private, privat betriebene oder als marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber agierende Flughäfen mit mehreren gemeinsamen Merkmalen gehandelt habe, die den Merkmalen des Flughafen Nîmes ähnlich gewesen seien.
- 237 Nach Ansicht der Kommission wird dieses Vorbringen durch eine eingehende Überprüfung der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen widerlegt.
- 238 In diesem Zusammenhang hat die Kommission zur Frage der Ermittlung verlässlicher Vergleichspunkte erklärt, dass erstens der Flughafen Bournemouth einer Einrichtung gehöre, die sich mehrheitlich in staatlichem Besitz befinde, und dass er 2012 eine negative Rentabilität verzeichne, dass zweitens der Flughafen Prestwick defizitär gewesen sei, bevor sein privater Eigentümer ihn im November 2013 der schottischen Regierung überlassen habe, dass drittens der Flughafen Maastricht seit 2004 erhebliche Subventionen erhalten habe und 2013 ebenfalls von der öffentlichen Hand übernommen worden sei, nachdem er offenbar vom niederländischen Staat habe gerettet werden müssen, und dass viertens der Flughafen Knock sich zwar in Privatbesitz befunden habe, aber beträchtliche öffentliche Finanzmittel, nämlich Kapitalzuschüsse in Höhe von 13 Mio. Euro zwischen 1997 und 2012, erhalten habe.
- 239 Was die Merkmale der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen im Sinne der Indikatoren gemäß Rn. 60 der Leitlinien von 2014 betrifft, so hat die Kommission ausgeführt, es bestünden jedenfalls weitgehende Unterschiede zu den Merkmalen des Flughafens Nîmes:
- Aus der Studie vom 28. September 2012 ergebe sich, dass das gesamte Fluggastaufkommen von einem Flughafen zum anderen erheblich variiere, und zwar besonders auffällig bezüglich der Zahl der diese Flughäfen frequentierenden Fluggäste von Ryanair;
 - die Tätigkeiten des Flughafens Grenoble seien stark auf die Wintersaison konzentriert;

- der Flughafen Maastricht verzeichne wesentliche Tätigkeiten im Frachtverkehr;
 - die in nächster Nähe zu jedem Flughafen gelegenen Städte seien von sehr unterschiedlicher Größe; so finde sich in der Studie vom 28. September 2012 hinsichtlich des Indikators „Nähe zu einer Großstadt“ der Hinweis auf die Stadt Nîmes und für den Flughafen Knock auf die Stadt Sligo (Irland), wobei die Entfernungen aber sehr unterschiedlich seien;
 - in Bezug auf den Indikator „Einwohnerzahl im Einzugsgebiet des Flughafens“ verweise die Studie vom 28. September 2012 nur auf die Einwohnerschaft der größten Stadt in einem Umkreis von 150 km, nicht aber auf die Einwohnerzahl im Einzugsgebiet des Flughafens;
 - im Hinblick auf den Indikator „Wohlstand im Umfeld“ berücksichtigten die Bezugselemente der in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Regionen nicht genau das Umfeld der betreffenden Flughäfen, und der Wohlstand variere erheblich von einer Region zur anderen;
 - der Indikator „Hinterland des Flughafens“ werde in der Studie vom 28. September 2012 weder bezüglich abfliegender Fluggäste noch bezüglich landender Fluggäste erwähnt; in Anbetracht der touristischen Attraktivität der Mittelmeerküste liege aber der Schwerpunkt des Flughafens Nîmes hauptsächlich auf landenden Fluggästen, während die Flughäfen Prestwick und Bournemouth ein potenzieller Markt für abfliegende Fluggäste seien.
- 240 Daraus folgt, dass die Kommission auf der Grundlage all dieser Umstände, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, feststellen konnte, dass die in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen mit dem Flughafen Nîmes nicht hinreichend vergleichbar waren.
- 241 Das Vorbringen der Klägerinnen ist nicht geeignet, diese Schlussfolgerung in Frage zu stellen.
- 242 Was erstens das Argument betrifft, der Flughafen Bournemouth habe zwischen 2001 und 2011 Gewinne erzielt, ohne Subventionen zu erhalten, so ist dieser Umstand zwar relevant, um das Verhalten dieses Flughafens als das eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers zu qualifizieren. Dies ändert jedoch nichts daran, dass dieser Flughafen einer öffentlichen Einrichtung gehört.
- 243 Soweit die Klägerinnen zweitens vortragen, der Flughafen Prestwick habe sich nicht nur in Privatbesitz befunden, sondern sei zwischen 2000 und 2008 auch rentabel gewesen, sprechen diese Umstände zwar für ein Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, entkräften jedoch nicht die von der Kommission in ihren Schriftsätzen und in der mündlichen Verhandlung getroffene Feststellung, wonach dieser Flughafen defizitär geworden war und 2013 der schottischen Regierung überlassen werden musste, so dass er keinen geeigneten Referenzwert zur Ermittlung eines tatsächlichen Marktpreises für Flughafendienste darstellte (vgl. 378. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).
- 244 Soweit die Klägerinnen drittens geltend machen, dass Ryanair zwischen 2006 und 2009 zahlreiche Sommerflüge nach und von dem Flughafen Grenoble durchgeführt habe und dass dieser Flughafen von einem Privatunternehmen betrieben worden sei, das die höchsten Flughafenentgelte aller Vergleichsflughäfen verlangt habe, ist festzustellen, dass Ryanair zwar Flüge außerhalb der Wintersaison durchgeführt hat, dass diese Aktivitäten aber offenbar nicht zu einer dauerhaften Versorgung mit diesen Diensten das ganze Jahr hindurch geführt haben. Insofern widerlegen die Klägerinnen mit ihrem Vorbringen nicht die Feststellung der Kommission, wonach die Tätigkeit des Flughafens Grenoble stark auf die Wintersaison konzentriert war, was ihn von der Situation des Flughafens Nîmes unterschied, wo Ryanair ausweislich des angefochtenen Beschlusses zumindest mehrere tägliche Verbindungen während des gesamten Jahres unterhalten hatte.

- 245 Zu dem Argument der Klägerinnen, nach den Informationen der Kommission hätten die Kapitalzuschüsse zugunsten des Flughafens Knock in der Zeit zwischen 2002 und 2012 nur 6 % der Aktiva dieses Flughafens betragen, ist viertens zu bemerken, dass die Kommission, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, davon ausgehen konnte, dass die Zuführung öffentlicher Finanzmittel in einer solchen Größenordnung einen relevanten Faktor bei ihrer Beurteilung, ob dieser Flughafen ein geeignetes Bezugselement war, darstellte.
- 246 Soweit die Klägerinnen fünftens behaupten, vier der Vergleichsflughäfen seien in Bezug auf den Parameter des gesamten Verkehrsaufkommens bzw. des Verkehrsaufkommens von Ryanair mit dem Flughafen Nîmes vergleichbar gewesen, ist mit der Kommission darauf hinzuweisen, dass sich aus den in der Studie vom 28. September 2012 genannten Zahlen ergibt, dass das bei den Flughäfen festgestellte gesamte Fluggastaufkommen und das Verkehrsaufkommen von Ryanair an diesen Flughäfen von einem Flughafen zum anderen sowie im Hinblick auf den Flughafen Nîmes erheblich variierten. So geht aus dieser Studie hervor, dass insbesondere erhebliche Unterschiede zwischen dem Verkehrsaufkommen des Flughafens Nîmes und dem Verkehrsaufkommen der Flughäfen Prestwick (für den gesamten Bezugszeitraum), Bournemouth und Knock (für den letzten Teil des Bezugszeitraums) bestanden.
- 247 Auch kann das Argument der Klägerinnen, die Studie vom 28. September 2012 habe bezüglich des Parameters „Wohlstand im Umfeld“ die Daten für den Flughafen Knock auf regionaler Ebene zum Vergleich des jährlichen Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukts enthalten, auch wenn die Schätzung des Monatseinkommens für Irland insgesamt erfolgt sei, die Feststellungen der Kommission zu bestimmten anderen Parametern nicht entkräften.
- 248 Daraus ist somit trotz der Feststellungen oben in den Rn. 242 und 243 zu schließen, dass die Kommission mit Rücksicht auf alle verlässlichen Bezugselemente und die verschiedenen im 365. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses erwähnten Parameter keinen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, als sie die in der Studie vom 28. September 2012 vorgeschlagene Stichprobe von Vergleichsflughäfen ablehnte.
- 249 Mit ihrem Vorwurf, die Kommission habe sich nicht bemüht, bei privaten oder privat betriebenen Flughäfen Erkundigungen einzuholen, um Vergleichskriterien zu eruieren, sprechen die Klägerinnen den Umfang der Untersuchungspflichten an, denen die Kommission bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers auf die fraglichen Verträge nachkommen musste.
- 250 Nach der Rechtsprechung hat die Kommission im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers bei der Beurteilung einer Maßnahme alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext zu berücksichtigen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, EU:T:2008:585, Rn. 59).
- 251 Insoweit ist jede Information als erheblich zu betrachten, die den Entscheidungsprozess eines durchschnittlich vorsichtigen und sorgfältigen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers, der sich in einer möglichst ähnlichen Lage befindet wie der betroffene Mitgliedstaat, nicht unwesentlich beeinflussen kann (vgl. entsprechend Urteil vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 60).
- 252 Es ist auch darauf hinzuweisen, dass der Unionsrichter die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung im Bereich staatlicher Beihilfen aufgrund der Informationen zu beurteilen hat, über die die Kommission bei Erlass der Entscheidung verfügte (Urteil vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 70).

- 253 Zu den Informationen, über die die Kommission „verfügte“, gehören auch diejenigen, die für die nach der oben in Rn. 251 angeführten Rechtsprechung vorzunehmenden Beurteilung erheblich erschienen und die sie im Verwaltungsverfahren auf ihr Ersuchen hin hätte erhalten können (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 20. September 2017, Kommission/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, Rn. 71).
- 254 Im vorliegenden Fall ist erstens zu beachten, dass die Kommission im 378. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses auf ihre in den Leitlinien von 2014 geäußerten Zweifel, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden könne, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde, hingewiesen hat. In den Rn. 56 bis 58 dieser Leitlinien stellt die Kommission insbesondere fest, dass die weitaus meisten Flughäfen in der Union öffentliche Zuwendungen erhielten, dass in öffentlichem Eigentum stehende Flughäfen vom Staat traditionell als Infrastruktur zur Förderung der lokalen Entwicklung und nicht als im Einklang mit den Regeln des Marktes tätige Unternehmen betrachtet würden, dass die Preise dieser öffentlichen Flughäfen deshalb häufig nicht auf der Grundlage von Markterwägungen, sondern unter Berücksichtigung sozialer oder regionaler Erwägungen festgesetzt würden und dass selbst die Preise privater Flughäfen durch die Preise der die Mehrheit bildenden öffentlich geförderten Flughäfen stark beeinflusst werden könnten. Die Kommission war daher, wie sie in der mündlichen Verhandlung dargelegt hat, der Auffassung, die inkrementelle Rentabilitätsanalyse gemäß Rn. 61 der Leitlinien von 2014 sei das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung der fraglichen Verträge, auch wenn sich nicht ausschließen lasse, dass eine ausreichende Zahl an geeigneten Vergleichsflughäfen gefunden werden könnte.
- 255 Zweitens hat die Kommission im angefochtenen Beschluss die zwischen den Flugplätzen bestehenden Unterschiede bei den Kosten- und Einnahmenstrukturen sowie die geringe Vergleichbarkeit der Geschäfte zwischen Flughäfen als Gründe dafür angeführt, dass sie keine vergleichende Analyse vorgenommen hatte (Erwägungsgründe 362 und 363 des angefochtenen Beschlusses).
- 256 Drittens hat die Kommission im Beschluss über die Einleitung des Verfahrens die Beteiligten zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert, wobei sie an späterer Stelle in diesem Beschluss darauf hinwies, dass die französischen Behörden keinerlei Vergleichsangaben vorgelegt hatten, anhand deren hätte beurteilt werden können, ob der von Ryanair entrichtete Preis dem normalen Marktpreis entsprach.
- 257 Deshalb hat Ryanair im Verwaltungsverfahren die Studie vom 28. September 2012 mit einer Stichprobe von Vergleichsflughäfen vorgelegt.
- 258 Auf eine Frage des Gerichts in der mündlichen Verhandlung hat die Kommission erklärt, obwohl nach den Leitlinien von 2014 eine vergleichende Analyse vorgenommen werden könne, sei im vorliegenden Fall aufgrund des Akteninhalts die Durchführung einer solchen Analyse nicht sinnvoll gewesen.
- 259 Viertens ist, wie die Kommission bemerkt, bei der Würdigung der Entgelte für Flughafendienstleistungen nicht nur auf die veröffentlichten Preise abzustellen, sondern auch auf die vielfältigen maßgeschneiderten Rabatte, die mit jeder Fluggesellschaft vereinbart worden seien, sowie auf jeden Marketingdienstleistungsvertrag. Diese letzteren Angaben sind im Allgemeinen vertraulich, und die Kommission hat dazu keinen ungehinderten Zugang.
- 260 Unter diesen Umständen ist es nicht zu beanstanden, dass die Kommission im vorliegenden Fall eine inkrementelle Rentabilitätsanalyse anstatt einer vergleichenden Analyse vorgenommen und bei ihrer Untersuchung keinen Kontakt zu privaten oder privat betriebenen Flughäfen aufgenommen hat, um gegebenenfalls mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbare Flughäfen auszumachen und innerhalb dieser Flughäfen eine Stichprobe vergleichbarer Geschäfte zu finden.

261 Nach alledem ist die Rüge zurückzuweisen, mit der die Klägerinnen der Kommission vorwerfen, sie habe zu Unrecht angenommen, den von Ryanair vorgelegten Beweismitteln lasse sich nicht entnehmen, dass die in der Studie vom 28. September 2012 ausgewählten Flughäfen mit dem Flughafen Nîmes hinreichend vergleichbar seien, und sie habe dies nicht ausreichend begründet.

5) Zu der Rüge, mit der geltend gemacht wird, die Kommission habe zu Unrecht davon abgesehen, eine „gemeinsame“ vergleichende Analyse vorzunehmen

262 Die Klägerinnen machen geltend, selbst wenn im Rahmen der vergleichenden Analyse die an AMS für die Marketingdienste geleisteten Zahlungen von den Flughafenentgelten, die Ryanair entrichtet habe, abzuziehen gewesen wären, habe die Kommission dennoch einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, weil sie es unterlassen habe, eine solche „gemeinsame“ Analyse vorzunehmen. Sie legen eine von ihrem Wirtschaftsberater erstellte Studie vom 2. Februar 2016 mit einer derartigen Analyse vor, der zufolge die von Ryanair an den Flughafen Nîmes gezahlten Nettoentgelte unter Berücksichtigung der von AMS im Rahmen der Marketingdienstleistungsverträge vereinnahmten Zahlungen höher waren als die an den Vergleichsflughäfen gezahlten durchschnittlichen Nettoentgelte, und zwar auf der Grundlage sowohl eines Preises je Passagier als auch eines Preises je Hin- und Rückflug.

263 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Kommission nach der Rechtsprechung nicht vorgeworfen werden kann, dass sie rechtliche oder tatsächliche Gesichtspunkte, die ihr gegenüber im Verwaltungsverfahren hätten vorgetragen werden können, aber nicht vorgetragen wurden, nicht berücksichtigt hat, da sie nicht verpflichtet ist, von Amts wegen und mutmaßend zu prüfen, welche Gesichtspunkte ihr gegenüber hätten vorgetragen werden können (Urteile vom 2. April 1998, Kommission/Sytraval und Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, Rn. 60, und vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost/Kommission, T-109/01, EU:T:2004:4, Rn. 49). Außerdem hat der Unionsrichter nach der Rechtsprechung die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung im Bereich staatlicher Beihilfen aufgrund der Informationen zu beurteilen, über die die Kommission bei Erlass der Entscheidung verfügte (siehe oben, Rn. 252).

264 Die Kommission hat jedoch das Verfahren zur Prüfung der beanstandeten Maßnahmen sorgfältig und unvoreingenommen zu führen, damit sie bei Erlass der endgültigen Entscheidung über möglichst vollständige und verlässliche Informationen verfügt (Urteile vom 2. September 2010, Kommission/Scott, C-290/07 P, EU:C:2010:480, Rn. 90, und vom 16. März 2016, Frucona Košice/Kommission, T-103/14, EU:T:2016:152, Rn. 141).

265 Im vorliegenden Fall hat die Kommission, wie bereits erwähnt, im Einleitungsbeschluss erklärt, sie gehe in diesem Stadium davon aus, dass im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers die Verträge über Flughafendienstleistungen und die Verträge über Marketingdienstleistungen gemeinsam zu würdigen seien.

266 Die Klägerinnen berufen sich aber auf eine gemeinsame vergleichende Analyse der Flughafenentgelte ohne Marketingzahlungen, die ihr Wirtschaftsberater in der Studie vom 2. Februar 2016 vorgenommen hatte, wobei diese Studie erstmals vor dem Gericht vorgelegt worden ist. Es kann der Kommission somit nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass sie diese außer Acht gelassen hat.

267 Aus den oben in den Rn. 254 bis 260 dargelegten Gründen brauchte die Kommission im vorliegenden Fall auch keine anderen Maßnahmen zu ergreifen, um sich Daten zwecks Durchführung einer gemeinsamen vergleichenden Analyse zu beschaffen.

268 Die Rüge, mit der die Klägerinnen geltend machen, die Kommission habe zu Unrecht keine „gemeinsame“ vergleichende Analyse vorgenommen, ist daher zurückzuweisen.

[nicht wiedergegeben]

3. Zum dritten Teil: offensichtliche Beurteilungsfehler und unzureichende Begründung bei der inkrementellen Rentabilitätsanalyse

[nicht wiedergegeben]

b) Zu der Rüge betreffend die Gründe für die Entscheidung der Betreiber des Flughafens Nîmes, die Verträge über Marketingdienstleistungen zu schließen

[nicht wiedergegeben]

c) Zu der Rüge betreffend die Weigerung, zu berücksichtigen, dass einige der Marketingdienstleistungen möglicherweise zu Zwecken von allgemeinem Interesse eingekauft wurden

[nicht wiedergegeben]

d) Zu der Rüge, mit der geltend gemacht wird, der SMAN und die VTAN seien zu Unrecht als eine einzige Einrichtung betrachtet worden

- 372 Die Klägerinnen tragen vor, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, die VTAN und der SMAN bildeten im Hinblick auf die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers eine einzige Einrichtung. Indem die Kommission entschieden habe, dass die Eigentumsverhältnisse keine notwendige Voraussetzung seien, sondern andere wirtschaftliche Verbindungen zwischen diesen beiden Einrichtungen ausreichten, habe sie die Rechtsprechung verfälscht und einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen.
- 373 In diesem Zusammenhang wurde bereits entschieden, dass im Rahmen der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers ein Handelsgeschäft in seiner Gesamtheit zu betrachten ist, um zu prüfen, ob sich die staatliche Einrichtung und die von dieser kontrollierte Einrichtung insgesamt betrachtet wie marktwirtschaftlich orientierte Wirtschaftsteilnehmer verhalten haben. Die Kommission muss nämlich bei der Beurteilung der streitigen Maßnahmen alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext berücksichtigen, einschließlich der Situation der die streitigen Maßnahmen erlassenden Behörde oder Behörden (vgl. Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, EU:T:2008:585, Rn. 59 und die dort angeführte Rechtsprechung).
- 374 Im vorliegenden Fall hat die Kommission, obwohl zwischen dem SMAN und der VTAN kein Eigentumsverhältnis bestand, in den Erwägungsgründen 277 bis 299 des angefochtenen Beschlusses gleichwohl festgestellt, dass der SMAN einen maßgeblichen Einfluss auf die Entscheidungen der VTAN gegenüber den Klägerinnen genommen habe.
- 375 Unter diesen Umständen hat die Kommission zu Recht angenommen, dass zwischen dem SMAN und der VTAN so enge wirtschaftliche Verbindungen bestanden, dass ihre Verhaltensweisen in ihren Beziehungen zu den Klägerinnen bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers gemeinsam zu würdigen waren (Erwägungsgründe 307 bis 309 des angefochtenen Beschlusses).
- 376 Die Rüge, mit der die Klägerinnen geltend machen, der SMAN und die VTAN seien zu Unrecht als eine einzige Einrichtung betrachtet worden, ist deshalb zurückzuweisen.

f) Zu der Rüge betreffend die Weigerung, die sich aus den Verbindungen des Flughafens Nîmes zu Ryanair ergebenden weiteren Vorteile zu berücksichtigen

[nicht wiedergegeben]

g) Zu der Rüge, mit der geltend gemacht wird, dass die vom Flughafen Nîmes übermittelten Daten nicht überprüft worden seien und dass kein Vergleich mit einem gut geführten Flughafen vorgenommen worden sei

- 415 Die Klägerinnen tragen vor, die Kommission habe zu Unrecht die vom Flughafen Nîmes übermittelten Kostendaten nicht überprüft und nicht mit den typischen Daten eines ordnungsgemäß geführten Flughafens verglichen. Im vorliegenden Fall seien die inkrementellen Betriebskosten des Flughafens Nîmes, wie sie von der Kommission im angefochtenen Beschluss angegeben worden seien, beträchtlich höher als die Kosten, die sie in anderen Fällen festgestellt habe, so dass dieser Flughafen sehr ineffizient geführt werde. Diese Kosten entsprächen folglich nicht den marktüblichen Kosten eines effizient geführten Flughafens und könnten deshalb nicht als Bezugspunkt bei der Prüfung dienen, ob Ryanair ein Vorteil verschafft worden sei, den sie von einem marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer nicht erhalten hätte.
- 416 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission nach der Rechtsprechung zu beurteilen hat, ob ein rationaler marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer in einer möglichst ähnlichen Lage wie die betroffene öffentliche Einrichtung dazu hätte veranlasst werden können, die fragliche Maßnahme zu treffen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 84). Daher ist die Struktur der tatsächlichen Kosten und Einnahmen der öffentlichen Einrichtung zu berücksichtigen, deren Verhalten mit dem Verhalten eines marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers verglichen wird.
- 417 Daraus folgt, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerinnen im vorliegenden Fall nicht verpflichtet war, bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers zu prüfen, ob die inkrementellen Betriebskosten und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens Nîmes den jeweiligen Kosten und Einnahmen entsprachen, die bei einem durchschnittlichen Flughafen oder einem gut geführten und effizienten Flughafen zu erwarten wären. Es ist somit nicht zu beanstanden, dass die Kommission bei der Prüfung, ob die Klägerinnen einen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hatten, auf die voraussichtlichen tatsächlichen Kosten und Einnahmen des Flughafens Nîmes abgestellt hat.
- 418 Aus denselben Gründen brauchte die Kommission auch nicht die Kosten zu berücksichtigen, die bei anderen Flughäfen als dem Flughafen Nîmes festgestellt worden waren.
- 419 Im Übrigen stünde eine Überprüfung, die zu den Ist-Zahlen der Kosten und Einnahmen eines öffentlichen Unternehmens geführt hätte, im Widerspruch zur Vorschrift des Art. 107 Abs. 1 AEUV, die nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen einer öffentlichen Einrichtung unterscheidet, sondern diese nach ihren Wirkungen bestimmt (Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, Rn. 77).
- 420 Die Kommission hat also nicht deshalb einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, weil sie nicht überprüft hat, ob die vom Flughafen Nîmes angegebenen Kosten und Einnahmen den Zahlen entsprachen, die normalerweise mit einem gut geführten oder effizienten Flughafen assoziiert werden.
- 421 Der vierte Klagegrund ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

422 Die Klage ist mithin in vollem Umfang abzuweisen, ohne dass über den Antrag der Klägerinnen auf Erlass prozessleitender Maßnahmen zu entscheiden wäre, soweit dieser auf andere als die bereits angeordneten Maßnahmen gerichtet ist.

IV. Kosten

423 Nach Art. 134 Abs. 1 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerinnen unterlegen sind, sind ihnen neben ihren eigenen Kosten gemäß dem Antrag der Kommission deren Kosten aufzuerlegen.

424 Der Rat trägt gemäß Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung seine eigenen Kosten.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Sechste erweiterte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Ryanair DAC und die Airport Marketing Services Ltd tragen jeweils ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Europäischen Kommission.
3. Der Rat der Europäischen Union trägt seine eigenen Kosten.

Berardis

Papasavvas

Spielmann

Csehi

Spineanu-Matei

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Dezember 2018.

Unterschriften

[nicht wiedergegeben]