

Dziennik Urzędowy

Unii Europejskiej

C 149



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Tom 55

25 maja 2012

Powiadomienie nr

Spis treści

Strona

IV Informacje

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2012/C 149/01

Komunikat Komisji w ramach wdrażania Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r., Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r., Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. ⁽¹⁾ (Publikacja tytułów i odniesień do norm zharmonizowanych na mocy dyrektywy)

1

V Ogłoszenia

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

Komisja Europejska

2012/C 149/02

Pomoc państwa – Niemcy – Pomoc państwa nr SA.26500 (ex 227/2008) – Port lotniczy Altenburg Nobitz – pomoc na rzecz Ryanair (skarga złożona przez BDF – Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.) – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽¹⁾

5

2012/C 149/03

Pomoc państwa – Francja – Pomoc państwa SA.33963 (2012/C) – Port lotniczy w Angoulême – Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ⁽¹⁾

29

PL

Cena:
4 EUR

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Komunikat Komisji w ramach wdrażania Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r., Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r., Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z dnia 25 listopada 2009 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Publikacja tytułów i odniesień do norm zharmonizowanych na mocy dyrektywy)

(2012/C 149/01)

ESO ⁽¹⁾	Odniesienie i tytuł normy zharmonizowanej (oraz dokument referencyjny)	Pierwsza publikacja Dz.U.	Odniesienie do normy zastąpionej	Data ustania domniemania zgodności normy zastąpionej Przypis 1
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN ISO 9000:2005 Systemy zarządzania jakością - Podstawy i terminologia (ISO 9000:2005)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 9001:2008 Systemy zarządzania jakością - Wymagania (ISO 9001:2008)	16.6.2009		
	EN ISO 9001:2008/AC:2009	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14001:2004 Systemy zarządzania środowiskowego - Wymagania i wytyczne stosowania (ISO 14001:2004)	16.6.2009		
	EN ISO 14001:2004/AC:2009	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14004:2010 Systemy zarządzania środowiskowego - Ogólne wytyczne dotyczące zasad, systemów i technik wspoma- gających (ISO 14004:2004)	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14015:2010 Zarządzanie środowiskowe - Ocena środowiskowa miejsc i organizacji (EASO) (ISO 14015:2001)	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14020:2001 Etykiety i deklaracje środowiskowe - Zasady ogólne (ISO 14020:2000)	16.6.2009		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN ISO 14021:2001 Etykiety i deklaracje środowiskowe - Własne stwierdzenia środowiskowe (etykietowanie środowiskowe II typu) (ISO 14021:1999)	16.6.2009		
	EN ISO 14021:2001/A1:2011	25.5.2012	Przypis 3	30.6.2012
CEN	EN ISO 14024:2000 Etykiety i deklaracje środowiskowe - Etykietowanie środowiskowe I typu - Zasady i procedury (ISO 14024:1999)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 14031:1999 Powietrze na stanowiskach pracy - Oznaczanie endotoksyn zawieszonych w powietrzu (ISO 14031:1999)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 14040:2006 Zarządzanie środowiskowe - Ocena cyklu życia - Zasady i struktura (ISO 14040:2006)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 14044:2006 Zarządzanie środowiskowe - Ocena cyklu życia - Wymagania i wytyczne (ISO 14044:2006)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 14050:2010 Zarządzanie środowiskowe - Terminologia (ISO 14050:2009)	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14063:2010 Zarządzanie środowiskowe - Komunikacja środowiskowa - Wytyczne i przykłady (ISO 14063:2006)	5.10.2011		
CEN	EN ISO 14065:2012 Gazy cieplarniane - Wymagania dla jednostek prowadzących walidację i weryfikację dotyczącą gazów cieplarnianych do wykorzystania w akredytacji lub innych formach uznawania (ISO 14065:2007)	25.5.2012		
CEN	EN ISO 15189:2007 Laboratoria medyczne - Szczególne wymagania dotyczące jakości i kompetencji (ISO 15189:2007)	5.10.2011		
CEN	EN ISO 15195:2003 Medycyna laboratoryjna - Wymagania dla referencyjnych laboratoriów pomiarowych (ISO 15195:2003)	5.10.2011		
CEN	EN ISO/IEC 17000:2004 Ocena zgodności - Terminologia i zasady ogólne (ISO/IEC 17000:2004)	16.6.2009		
CEN	EN ISO/IEC 17011:2004 Ocena zgodności - Wymagania ogólne dla jednostek akredytujących prowadzących akredytację jednostek oceniających zgodność (ISO/IEC 17011:2004)	16.6.2009		
CEN	EN ISO/IEC 17020:2012 Ocena zgodności - Ogólne kryteria działania różnych rodzajów jednostek przeprowadzających inspekcję (ISO/IEC 17020:2012)	25.5.2012	EN ISO/IEC 17020:2004 Przypis 2.1	30.9.2012
CEN	EN ISO/IEC 17021:2011 Ocena zgodności - Wymagania dla jednostek prowadzących audyty i certyfikację systemów zarządzania (ISO/IEC 17021:2011)	5.10.2011	EN ISO/IEC 17021:2006 Przypis 2.1	Termin minął (5.10.2011)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN ISO/IEC 17024:2003 Ocena zgodności - Ogólne wymagania dotyczące jednostek certyfikujących osoby (ISO/IEC 17024:2003)	16.6.2009		
CEN	EN ISO/IEC 17025:2005 Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących (ISO/IEC 17025:2005)	16.6.2009		
	EN ISO/IEC 17025:2005/AC:2006	16.6.2009		
CEN	EN ISO/IEC 17040:2005 Ocena zgodności - Ogólne wymagania dotyczące oceny równorzędnej jednostek oceniających zgodność i jednostek akredytujących (ISO/IEC 17040:2005)	16.6.2009		
CEN	EN ISO/IEC 17050-1:2010 Ocena zgodności - Deklaracja zgodności składana przez dostawcę - Część 1: Wymagania ogólne (ISO/IEC 17050-1:2004, corrected version 2007-06-15)	5.10.2011	EN ISO/IEC 17050-1:2004 Przypis 2.1	Termin minął (5.10.2011)
CEN	EN ISO/IEC 17050-2:2004 Ocena zgodności - Deklaracja zgodności składana przez dostawcę - Część 2: Dokumentacja wspomagająca (ISO/IEC 17050-2:2004)	16.6.2009		
CEN	EN ISO 19011:2011 Wytyczne dotyczące auditowania systemów zarządzania (ISO 19011:2011)	25.5.2012	EN ISO 19011:2002 Przypis 2.1	31.5.2012
CEN	EN ISO 22870:2006 Badania w miejscu opieki nad pacjentem - Wymagania dotyczące jakości i kompetencji (ISO 22870:2006)	5.10.2011		
CEN	EN 45011:1998 Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących systemy certyfikacji wyrobów (ISO/IEC Guide 65:1996)	16.6.2009		

(¹) ESO: Europejskie organizacje normalizacyjne:

- CEN: Avenue Marnix 17, 1000 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, Tel. +32 25500811; fax +32 25500819 (<http://www.cen.eu>)
- Cenelec: Avenue Marnix 17, 1000 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, Tel. +32 25196871; fax +32 25196919 (<http://www.cenelec.eu>)
- ETSI: 650 route des Lucioles, 06921 Sophia Antipolis, FRANCE, Tel. +33 492944200; fax +33 493654716 (<http://www.etsi.eu>)

Przypis 1: Data ustania domniemania zgodności jest zasadniczo datą wycofania („dw”) określoną przez europejskie organizacje normalizacyjne. Zwraca się jednak uwagę użytkowników tych norm na fakt, że w niektórych szczególnych przypadkach data ustania i data domniemania mogą nie być tożsame.

Przypis 2.1: Nowa (lub zmieniona) norma ma taki sam zakres, jak norma zastąpiona. W określonym dniu ustaje domniemanie zgodności normy zastąpionej z wymogami zasadniczymi dyrektywy.

Przypis 2.2: Zakres nowej normy jest szerszy od zakresu normy zastąpionej. W określonym dniu ustaje domniemanie zgodności normy zastąpionej z wymogami zasadniczymi dyrektywy.

Przypis 2.3: Zakres nowej normy jest węższy od zakresu normy zastąpionej. W określonym dniu ustaje domniemanie zgodności normy zastąpionej (częściowo) z wymogami zasadniczymi dyrektywy w odniesieniu do produktów, które obejmuje zakres nowej normy. Domniemanie zgodności z wymogami zasadniczymi dyrektywy w odniesieniu do produktów, które nadal obejmuje zakres normy zastąpionej (częściowo), a których nie obejmuje zakres nowej normy, pozostaje bez zmian.

Przypis 3: W przypadku zmian, normą, do której dokonuje się odniesienia jest EN CCCC:YYYY, z wcześniejszymi zmianami, o ile takie miały miejsce, oraz nowa przytoczona zmiana. Zastąpiona norma składa się zatem z EN CCCC:YYYY z wcześniejszymi zmianami, o ile takie miały miejsce, ale nowa przytoczona zmiana nie wchodzi w jej skład. W określonym dniu ustaje domniemanie zgodności normy zastąpionej z wymogami zasadniczymi dyrektywy.

UWAGA:

- Wszelkie informacje na temat dostępności norm można uzyskać w europejskich organizacjach normalizacyjnych lub w krajowych organach normalizacyjnych, których lista znajduje się w załączniku do dyrektywy 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, zmienionej dyrektywą 98/48/WE.
 - Europejskie organizacje normalizacyjne przyjmują zharmonizowane normy w języku angielskim (CEN i Cenelec publikują je również w języku francuskim i niemieckim). Następnie krajowe organy normalizacyjne tłumaczą tytuły zharmonizowanych norm na wszystkie pozostałe wymagane języki urzędowej Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za poprawność tytułów zgłoszonych do publikacji w Dzienniku Urzędowym.
 - Publikacja odniesień w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nie oznacza, że normy są dostępne we wszystkich językach Wspólnoty.
 - Lista ta zastępuje wszystkie poprzednie listy opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja czuwa nad uaktualnianiem listy.
 - Więcej informacji na temat zharmonizowanych norm można uzyskać pod następującym adresem:
http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm
-

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – NIEMCY

Pomoc państwa nr SA.26500 (ex 227/2008) – Port lotniczy Altenburg Nobitz – pomoc na rzecz Ryanair (skarga złożona przez BDF – Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V.)

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 149/02)

Pismem z dnia 25 stycznia 2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Niemcy o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianego środka pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środka pomocy, w odniesieniu do którego Komisja wszczyni postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
Office: J-70, 3/225
B-1049 Brussels
BELGIA
Faks: +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom niemieckim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pismem wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

PROCEDURA

Dnia 27 sierpnia 2008 r. do Komisji wpłynęła skarga złożona przez BDF - Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (federalne stowarzyszenie niemieckich linii lotniczych) w sprawie domniemanej bezprawnej pomocy państwa udzielonej przedsiębiorstwom Altenburg-Nobitz GmbH oraz Ryanair plc. W dniu 9 sierpnia 2010 r. Komisja zwróciła się do władz niemieckich o udzielenie dodatkowych informacji. Władze niemieckie dostarczyły wymagane informacje w dniu 30 września 2010 r.

W dniu 8 kwietnia 2011 r. Komisja zażądała od przewoźników lotniczych Air Berlin oraz Ryanair dodatkowych informacji. Przewoźnik Air Berlin dostarczył wymagane informacje w dniu 10 maja 2011 r., natomiast Ryanair – w dniu 20 czerwca 2011 r. Przetłumaczona, poufna wersja tych

uwag i załączników została przesłana władzom niemieckim w dniu 11 sierpnia 2011 r. Władze niemieckie oświadczyły w piśmie przesłanym pocztą elektroniczną w dniu 28 września 2011 r., że na obecnym etapie nie zamierzają komentować sytuacji.

OPIS ŚRODKÓW POMOCY

Skarga dotyczy trzech środków: domniemanej pomocy na infrastrukturę oraz pomocy operacyjnej udzielonej przedsiębiorstwu Altenburg-Nobitz GmbH oraz obniżonych opłat z tytułu usług nakładanych na przewoźnika Ryanair.

Na podstawie dostępnych informacji Komisja postanowiła przeprowadzić również ocenę umów handlowych zawartych między

przedsiębiorstwem Altenburg-Nobitz GmbH i przewoźnikiem Ryanair, a także dwóch umów o usługach marketingowych oraz jednego aneksu zawartego między przedsiębiorstwami Altenburg-Nobitz GmbH i Airport Marketing Services Limited.

Port lotniczy Leipzig-Altenburg (zwany dalej „AOC”), działający dawniej pod nazwą Altenburg-Nobitz, położony jest w południowej części Turynii, w Niemczech. AOC ma zasięg regionalny; w 2009 r. obsłużył maksymalnie około 140 tys. pasażerów.

Operatorem AOC jest przedsiębiorstwo Altenburg-Nobitz GmbH, w którym większość udziałów należy do podmiotów publicznych.

Według informacji przekazanych przez władze niemieckie w latach 2000–2009 zrealizowano następujące płatności:

- dotacje na inwestycje: 4,5 mln EUR przyznane przez region Turynii na budowę infrastruktury, np. na rozbudowę pasa startowego;
- dotacje na działalność operacyjną: 7,04 mln EUR udzielone przedsiębiorstwu Altenburg-Nobitz GmbH przez udziałowców publicznych;
- płatności w ramach umowy z dnia 3 marca 2003 r. zawartej między Altenburg-Nobitz GmbH i Ryanair: Ryanair uiszcza stałą opłatę za lądowanie w wysokości [...] EUR (*) za statek powietrzny oraz opłatę pasażerską w wysokości [...] EUR (*) za pasażera, która jest potrącana od „prowizji za sukces” w wysokości [...] EUR (*) za pasażera, którą na rzecz Ryanair wypłaca przedsiębiorstwo Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH.

Wspomniane wyżej dwie umowy o usługach marketingowych zawarte między Flughafen Altenburg-Nobitz GmbH i Airport Marketing Services Limited w roku 2008 i 2010, zmienione w 2010 r., stanowią, że Altenburg-Nobitz GmbH, za wniesieniem ustalonej opłaty, otrzymuje link na stronie internetowej należącej do przewoźnika Ryanair jako środek marketingowy.

Ryanair obsługiwał loty z AOC w okresie od 1 maja 2003 r. do 31 marca 2011 r.

OCENA ŚRODKÓW

Jeśli chodzi o dotacje na inwestycje, na obecnym etapie Komisja uznaje je za pomoc państwa. Komisja ma wątpliwości, czy pomoc ta przyczynia się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu leżącego we wspólnym interesie i w jakim stopniu była ona konieczna, zważywszy, że AOC obecnie nie oferuje regularnej obsługi lotów.

Jeśli chodzi o dotacje na działalność operacyjną, na obecnym etapie Komisja uznaje je za pomoc państwa. Komisja ma wątpliwości, czy pomoc tę można uznać za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym i czy spełnia ona wymogi określone w wytycznych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw, gdyż

beneficjent pomocy był najwyraźniej przedsiębiorstwem zagrożonym/znajdującym się w trudnej sytuacji.

Co się tyczy wysokości obniżonych opłat pasażerskich oraz opłat marketingowych, na obecnym etapie Komisja ma wątpliwości, czy ostrożny inwestor prywatny wprowadziłby tak niską opłatę pasażerską i wprowadziłby takie płatności za usługi marketingowe. Na obecnym etapie Komisja uznaje te dotacje za pomoc państwa. Komisja ma wątpliwości, czy pomoc ta spełnia warunki pomocy na rozpoczęcie działalności zgodnie z wytycznymi w sprawie sektora lotnictwa z 2005 r.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ⁽¹⁾ wszelka pomoc niezgodna z prawem może podlegać odzyskaniu od beneficjenta pomocy.

TEKST PISMA

„Die Kommission teilt Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben der deutschen Behörden zu der vorgenannten mutmaßlichen Beihilfemaßnahme beschlossen hat, das Prüfverfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten.

1. VERFAHREN

- (1) Am 27. August 2008 ging bei der Kommission eine Beschwerde des Bundesverbands der Deutschen Fluggesellschaften e.V. (BDF) ein, in der dieser geltend machte, der Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair Plc. seien rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährt worden. Die Beschwerde wurde unter der Beihilfennummer CP 227/2008 registriert.
- (2) In der Beschwerde wird vorgebracht, dem Eigner und Betreiber des Flughafens Altenburg-Nobitz, der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, sei rechtswidrige staatliche Beihilfe für Infrastruktur und Betrieb des Flughafens gewährt worden. Außerdem wird behauptet, die ermäßigten Flughafenentgelte und die Marketingentgelte seien eine rechtswidrige staatliche Beihilfe der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair.
- (3) Am 9. August 2010 ersuchte die Kommission die Bundesregierung um zusätzliche Angaben. Diese legte die angeforderten Informationen am 30. September 2010 vor.
- (4) Am 8. April 2011 ersuchte die Kommission Air Berlin und Ryanair um zusätzliche Angaben. Air Berlin legte die angeforderten Informationen am 10. Mai 2011 vor. Ryanair legte die angeforderten Informationen am 20. Juni 2011 vor. Am 11. August 2011 wurde der Bundesregierung eine Übersetzung der vertraulichen Anmerkungen und Anlagen zugesandt. Die Bundesregierung erklärte per E-Mail vom 28. September 2011, dass sie im derzeitigen Stadium keine Stellungnahme beabsichtige.

(*) tajemnica handlowa

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MUTMASSLICHEN BEIHILFEMASSNAHME

1.1. Geografische Lage des AOC

- (5) Der ehemalige Flughafen Altenburg-Nobitz trägt nunmehr die Bezeichnung Flughafen Leipzig-Altenburg (im Folgenden „AOC“) und liegt im östlichen Teil des Bundeslands Thüringen. Seine Entfernung zum Flughafen Leipzig-Halle beträgt etwa 85 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 10 Min.), zum Flughafen Dresden etwa 113 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 16 Min.) und zum Flughafen Erfurt etwa 140 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 37 Min.). Seine Entfernung zum Flughafen Hof-Plauen beträgt 122 km (Fahrzeit im Auto ungefähr 1 Std. 37 Min.).

1.2. Ausbau des Flughafens

- (6) 1992 wurde der AOC-Eigner und -Betreiber, die „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“⁽¹⁾, im Handelsregister eingetragen. Laut Gesellschaftsvertrag verfolgt die Gesellschaft den Zweck, die ökonomisch relevante Infrastruktur zu verbessern, um die Wirtschaftskraft Ostthüringens und Westsachsens zu stärken. Die Gesellschaft ist für das Bauwesen und den Betrieb des AOC als Flugplatz zuständig. Beim AOC handelt es sich um einen ehemaligen russischen Militärflugplatz, der 1991 aufgegeben wurde.
- (7) 1995 wurde die Genehmigung für den Betrieb als Zivilflugplatz erteilt. Danach wurden die betreffenden Bauarbeiten durchgeführt. 1995 wurde ein Aufkommen von 19 702 Fluggästen erreicht⁽²⁾. 1996 wurde während der Sommermonate erstmals ein Charterflug angeboten⁽³⁾. Seither wurden Flüge vom AOC zu mehreren europäischen Zielflughäfen angeboten.
- (8) Am 3. März 2003 schlossen der AOC-Betreiber, die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH, und Ryanair Ltd. (im Folgenden „Ryanair“) einen 10-Jahres-Vertrag über Luftverkehrsdienste. Der tägliche Linienflugbetrieb nach London-Stansted sollte am 1. Mai 2003 beginnen.
- (9) Nach dem Vertrag zwischen Ryanair und dem AOC-Betreiber musste der AOC bis zum 31.12.2003 eine Start- und Landebahn mit bestimmten Längen einschließlich Start- und Landestrecken und bis zum 31.5.2004 eine verlängerte Start- und Landebahn bereitstellen. Daher musste die Start- und Landebahn des AOC um 180 Meter verlängert werden⁽⁴⁾. Der AOC hatte nach dem Vertrag mit Ryanair noch weitere Maßnahmen zu ergreifen, die weiter unten beschrieben werden.

- (10) Zu bestimmten Zeiten war Ryanair wohl die einzige Fluggesellschaft, die den AOC bediente. In den Spitzenjahren bot Ryanair ab dem Flughafen AOC bis zu vier Zielflughäfen an. Im Oktober 2010 wurde die Flugverbindung nach Girona wegen einer Auseinandersetzung mit dem Flughafen Girona und der vorgesehenen Einführung einer deutschen Luftverkehrssteuer in Höhe von 8 EUR eingestellt. Die Flugverbindung nach Edinburgh wurde im Oktober 2009 und die Flugverbindung nach Alicante im Oktober 2010 eingestellt, da beide Flugverbindungen wirtschaftlich erfolglos waren. Die Flugverbindung nach London-Stansted wurde in Mitleidenschaft gezogen durch die Anhebung der Fluggastgebühr im Vereinigten Königreich von 5 auf 12 Pfund Sterling, die Vervielfachung der Ölpreise und die Einführung der deutschen Luftverkehrssteuer in Höhe von 8 EUR, was die Flugverbindung unrentabel machte.

- (11) Am 31. März 2011 stellte Ryanair seinen Flugbetrieb auf dem AOC ein. Seitdem hat auch keine andere Fluggesellschaft mehr Linienflüge ab dem AOC durchgeführt. Der AOC-Website zufolge finden derzeit keine Linienflüge statt.

1.3. AOC-Fluggastaufkommen

- (12) Die deutschen Behörden haben zum jährlichen Fluggastaufkommen des AOC folgende Zahlen vorgelegt:

Jahr	Fluggäste
2001	26 602
2002	25 802
2003	70 146
2004	92 931
2005	117 809
2006	105 477
2007	139 216
2008	138 342
2009	140 765

- (13) Den deutschen Behörden zufolge fanden vom 17.12.2004 bis zum 11.01.2005 keine Ryanair-Flüge statt. 2006 wurde der gesamte Flugbetrieb wegen Bauarbeiten für zwei Wochen unterbrochen.

1.4. Bewilligungsbehörde

- (14) Der AOC wird vom Freistaat Thüringen und von den Gesellschaftern der „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“ finanziert. Gesellschafter sind derzeit der Landkreis Altenburger Land (60 %), die Gemeinde Nobitz (5 %), die THÜ-SAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (3 %), die Stadt Meerane (2 %); die eigenen Anteile betragen 30 %⁽⁵⁾. Alle Gesellschafter gehören zum öffentlichen Sektor, das Unternehmen selbst hält 30 % eigene Anteile.

⁽¹⁾ Geläufig ist auch die Bezeichnung „Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH“. Beide Begriffe sind gegenseitig austauschbar, da sich die vorgelegten Informationen mitunter auf den „Flughafen“ bzw. den „Flugplatz“ beziehen.

⁽²⁾ Bericht über die bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH durchgeführte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1995, Anlage IV.

⁽³⁾ Bericht über die bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH durchgeführte Prüfung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 1996, Lagebericht.

⁽⁴⁾ Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, S.3; vgl. „Pflichten des AOC“, Vertrag zwischen der Ryanair Ltd. und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003.

⁽⁵⁾ http://altenburgerland.de/sixcms/detail.php?id=16666&_nav_id1=4865&_nav_id2=15018&_lang=de

- (15) Das Unternehmen hat die Privatrechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

1.5. Begünstigte und mutmaßliche Beihilfemaßnahmen

- (16) Begünstigter ist der Flughafenbetreiber und –eigner des AOC, die „Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH“.
- (17) Begünstigter könnte auch Ryanair sein, da dieses Unternehmen Luftverkehrsdienste vom AOC aus erbracht hat.

1.5.1. Mutmaßliche Infrastrukturbeihilfe für den AOC

- (18) Den Angaben der deutschen Behörden zufolge beliefen sich die Gesamtinvestitionskosten im Zeitraum

2000-2009 auf 4,513 Millionen EUR. Die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen kam unmittelbar von Thüringen. Die deutschen Behörden machen geltend, dass das Land weder Darlehen vergeben noch Bürgschaften übernommen und auch keine Betriebsbeihilfen gewährt hat, mit der Ausnahme, dass das Land 2009 270 000 EUR für Kosten der Flugsicherung zahlte. Einige Infrastrukturmaßnahmen betreffen angeblich den Bereich der Flugsicherheit.

- (19) Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Zahlungen für Infrastruktur- und Investitionsmaßnahmen im Zeitraum 2000-2009, darunter die Verlängerung der Start- und Landebahn in den Jahren 2003/2004 mit 500 000 EUR und der Bau einer neuen Abfertigungshalle 2009 mit 702 500 EUR:

HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2000	Wetter — Anschaffung Zentralrechner, Zusatzausrüstung etc.	13 914,40		
	Technische Abnahme Peilanlage RT 1000C	3 589,88		
	Wasserversorgung (Anschluss, Umbau)	10 204,82	27 709,10	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2001	Sanierung der Start- und Landebahn und Teile des Rollfeldes	72 652,33		
	Anschaffung eines Air Starter	34 494,72	107 147,05	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2002	Einfriedung Flugplatzgelände (Restleistung)	26 144,06		
	Planungskosten — Plg. Verlegung Bahnende 22 und Schwelle 22	46 182,86	72 326,92	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2003/2004	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (1. Auszahlung 2003, 2. Auszahlung 2004)	314 550,38	314 550,38	2003/2004 500 000,00 EUR
2004	Verlegung des Bahnendes 22, Sanierungsmaßnahmen an der Start- und Landebahn (2. Auszahlung 2004)	185 449,62	185 449,62	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2006	Flugplatzleuchtfeuer, Anschaffung einer Software, Anschaffung von 5 Funkalarmempfängern, Einbau Rettungstor, Anbau Terminal, Kauf von 27 Biometrietranspondern, Kabelerweiterung Wetterstation	28 787,42		2006/2007 839 404,95 EUR
2006/2007	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeugs 1. Teilbetrag 2006	193 525,84	222 313,26	
2007	Anschaffung eines Feuerlöschfahrzeugs 2. Teilbetrag 2007 Anschaffung eines Kehrblasgeräts	387 051,69 230 040,00	617 091,69	

HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2008	Uni-Mäher	5 514,00		
	Sicherheitsüberwachungsnetz	11 430,33		
	Erwerb von Grundstücken	77 809,00		
	Sanierung Start- und Landebahn — Sicherheitsausbau	1 827 460,00	1 922 213,33	
HH-Jahr	Verwendungszweck	Zuwendungsbetrag in EUR	Gesamt [EUR]	
2009	Markierungsarbeiten auf dem Vorfeld	5 497,66		
	Terminalumbau/Terminalneubau	702 500,00		
	Start- und Landebahnreparatur vor Schwelle 04	336 853,00	1 044 850,66	

Gesamtsumme: **4 513 652,01 EUR**

(20) Die Höhe der 2010 angefallenen Zahlungen ist noch nicht ausgewiesen, aber die Abfertigungshalle wurde erst 2010 eröffnet⁽¹⁾. Die Kommission ersucht Deutschland, eine Übersicht über die 2010 und 2011 getätigten Investitionen vorzulegen.

(21) Wie bereits in Absatz 9 angeführt, stellten die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Bereitstellung von Dienstleistungsflächen für Mietwagenfirmen Vertragspflichten des AOC-Betreibers im Rahmen des Vertrags zwischen dem Flughafen und Ryanair dar. Dieser Sachverhalt findet auch in den Jahresabschlüssen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH für 2002 und 2003 Erwähnung, wo festgestellt wird, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig wurde, damit Ryanair seinen Flugbetrieb vom Flughafen AOC aus aufrechterhalten kann. Im Geschäftsbericht für 2004 wird dargelegt, dass die Start- und Landestrecken auf der Start- und Landebahn verlängert wurden und damit der Flugbetrieb mit Flugzeugen vom Typ B 737-800 möglich ist. Nach dem Vertrag zwischen dem AOC-Betreiber und Ryanair setzte Ryanair auf dem Flughafen AOC Flugzeuge vom Typ B 737-300 oder andere Modelle vom Typ B 737 ein. Es ist nicht bekannt, welche Art von Flugzeugen von anderen Fluggesellschaften eingesetzt werden.

(22) In dem Vertrag, der am 3. März 2003 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossen wurde, ist unter Titel Drei „Pflichten des AOC“ Folgendes bestimmt: „Während der Geltungsdauer dieses Vertrags stellt der AOC

a) bis 31.12.2003 eine Start- und Landebahn bereit, die folgende Kriterien erfüllt:

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	1 795 m	1 795 m	2 095 m	1 975 m
22	1 975 m	1 975 m	2 185 m	1 885 m

bis 31.5.2004 eine Start- und Landebahn bereit, die folgende Kriterien erfüllt:

(50 m)

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
04	1 935 m	2 235 m	2 235 m	1 975 m
22	1 975 m	2 235 m	2 235 m	1 935 m;

b) Flughafenterminal, PR- und Marketingfunktionen für die Dienstleistungen bereit, wie im Einzelnen in Anlage A festgelegt ist;

c) die Abfertigungs- und die damit zusammenhängenden Dienstleistungsfunktionen für die Luftverkehrsdienste bereit, wie im Einzelnen in Anlage B festgelegt ist;

d) Shuttlebusverbindungen zu ortsüblichen Fahrpreisen zwischen dem Flughafen Altenburg-Nobitz und Leipzig-Hauptbahnhof sowie zwischen dem Flughafen Altenburg-Nobitz und Dresden-Hauptbahnhof sicher, die auf die planmäßigen Ankunfts- und Abflugzeiten der Luftverkehrsdienste abzustimmen sind; der AOC übernimmt aber keine Verantwortung für die Pünktlichkeit dieser Busverbindungen oder für Umstände, auf die der Flughafen keinen Einfluss hat;

e) den Betrieb eines funktionstüchtigen Buchungssystems sicher, wie im Anhang von Anlage B festgelegt ist.“

1.5.2. Mutmaßliche Betriebsbeihilfe für den AOC

(23) Im Zeitraum 2000-2009 entstanden der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH Jahresverluste aus dem Betrieb des AOC. Um die Verluste auszugleichen, haben die Gesellschafter den deutschen Behörden zufolge alljährlich folgende Kapitaleinlagen zur Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zugeschossen, insgesamt 7,04 Mio. EUR:

2000	150 000-250 000 [...] * ⁽¹⁾ - EUR
2001	150 000-250 000 [...] *- EUR
2002	150 000-250 000 [...] *- EUR
2003	250 000-350 000 [...] *- EUR
2004	450 000-550 000 [...] *- EUR
2005	650 000-750 000 [...] *- EUR

⁽¹⁾ www.nachrichten.lvz-online.de: „Aus für Linienflüge ab Altenburg — Ryanair zieht sich komplett zurück“.

2006	850 000-1 000 000 [...]*- EUR
2007	1 000 000-1 300 000 [...]*- EUR
2008	1 000 000-1 200 000 [...]*- EUR
2009	1 000 000-1 200 000 [...]*- EUR

(¹) [...] Unterliegt dem Berufsgeheimnis

- (24) Im Lagebericht zum Jahresabschluss 2002 der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, der vom Beschwerdeführer übermittelt wurde, wird dargelegt, dass der Fortbestand der Gesellschaft ohne Kapitaleinlagen der Gesellschafter in Gefahr sei und weitere Einlagen der Gesellschafter benötigt werden. In mehreren anderen Jahresabschlüssen (2003 und 2004) wird auch festgestellt, dass die ganzen Jahre über klar war, dass die Gesellschaft nur mithilfe dieser Kapitaleinlagen überleben könne (¹). Die Jahresprognose im Jahresabschluss 2003 sieht bereits vor, dass im nächsten Geschäftsjahr Kapitaleinlagen der Gesellschafter benötigt werden. 2006 konnte eine drohende Insolvenz laut dem Jahresabschluss für 2006 nur durch Einlagen der Gesellschafter abgewendet werden.

	Landengebühren für Flugzeuge mit über 6 001 kg Gewicht	Fluggastgebühren	Abfertigungsgebühren
Gebührenordnung vom 1.1.2002	7,78 EUR	2,67 EUR	—
Gebührenordnung vom 1.9.2006	7,45 EUR	3,00 EUR + MwSt.	—

Beide Gebührenordnungen enthalten keine Angaben zu Sicherheitsgebühren.

- (27) Beide Gebührenordnungen nehmen auf eine sogenannte „Bonusliste“ Bezug. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, diese Liste vorzulegen. Für jede Fluggesellschaft, die einen Bonus erhielt, sollte die Höhe des Bonus, die erbrachten Dienstleistungen und der Grund der Bonusgewährung angegeben werden.
- (28) In dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und Ryanair über Luftverkehrsdienste geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 ist festgelegt, dass „Ryanair den entsprechenden Betrag an Fahrgastsicherheitsgebühren und staatlichen Gebühren (derzeit mit dem IATA-Code ‚DE‘) zu dem zum Zeitpunkt der Durchführung des Flugs geltenden Satz einkassiert und dem AOC auszahlt. Die anfängliche Gebühr beträgt [...]“. Die Bundesregierung wird ersucht, den Widerspruch zwischen dem in Worten und dem in Zahlen ausgedrückten Betrag aufzuklären. Der Vertrag bezieht sich auf die AOC-Gebührenordnung nur hinsichtlich von Flügen, die auf dem AOC außerplanmäßig ankommen.
- (29) Anlage A zum Vertrag vom 3. März 2003: „Vom AOC zu erbringende Dienstleistungen“: Außer der Verpflichtung des AOC aus dem Vertrag vom 3. März 2003, die beschriebene Start- und Landebahn bereitzustellen (siehe oben, Randnr. 22, sind in der Anlage A zu diesem Ver-

- (25) Die Kommission forderte Deutschland auf, die Jahresabschlüsse der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH einschließlich Gewinn- und Verlustrechnung für die Jahre 2000 bis 2010 vorzulegen. Die deutschen Behörden versicherten, dass die Jahresabschlüsse der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH nicht vorgelegt werden können, da es sich um eine Gesellschaft ohne jede Beteiligung der Bundesrepublik oder des Bundeslands Thüringen handle und die Bundesrepublik daher nicht in die Geschäftstätigkeit des Unternehmens eingreifen könne. Laut den deutschen Behörden sei sie eine kleine Kapitalgesellschaft und unterliege nach § 326 HGB somit nicht der Verpflichtung zur Veröffentlichung ihrer Jahresabschlüsse.

1.5.3. Ermäßigte Entgelte für Flughafendienstleistungen zugunsten der Fluggesellschaften

- (26) Die Beschwerdeführer haben zwei Gebührenordnungen vorgelegt, die auf dem Flughafen AOC Anwendung fanden. Nach diesen beiden Gebührenordnungen wurden folgende Entgelte berechnet:

trag noch mehrere andere vom AOC zu erbringende Dienstleistungen aufgeführt: Vorrangige Parkpositionen für Ryanair-Flugzeuge, sämtliche allgemeinen Flughafeninfrastrukturen, Bereitstellung von kostenlosen Markenauftritts- und Werbeflächen, Bereitstellung eines Mietwagen-Schalters, Befriedigung des sonstigen „sachdienlichen Bedarfs von Ryanair auf ‚Ad-hoc-Basis‘ um sicherzustellen, dass Ryanair seinen planmäßigen Turn-around von 25 Minuten einhalten kann“, Pressekonferenz am jeweiligen Markteinführungstag/Verkaufsstart, mindestens vier reguläre Pressekonferenzen von Ryanair pro Jahr im Flughafengebäude, die zum Teil vom AOC vorzubereiten sind. In Zusammenarbeit mit Ryanair muss der AOC außerdem pro Jahr zwei Journalistenreisen aus dem Vereinigten Königreich als Gastgeber betreuen („maximal 30 Übernachtungen pro Jahr mit Hotelunterkunft, Verpflegung und Taxifahrten“), wobei der AOC die Hotels und die Restaurants aussuchen kann. Er ist ebenfalls Gastgeber von Abendveranstaltungen von Reisebüros (mindestens eine pro Jahr). Der AOC bietet Hilfestellung und Mitwirkung im Verkauf, unterstützt Ryanair bei allen regelmäßig wiederkehrenden Vertriebsseinsätzen im Einzugsgebiet des Flughafens und stellt bei Medienkampagnen als Gratisleistung Büroräume und Telekommunikations-einrichtungen kostenlos zur Verfügung.

- (30) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Vertrag aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind.
- (31) Anlage B zum Vertrag vom 3. März 2003: „Vom Bodenabfertigungsdienstleister zu erbringende Abfertigungs- und damit zusammenhängende Dienstleistungen“: Die

(¹) Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, Jahresabschluss zum 31. Dezember 2002, Lagebericht 2002, S. 4.

von Ryanair entrichteten Entgelte umfassen mehrere Dienstleistungen, die in Anlage B zum Vertrag aufgeführt sind, wie z. B.:⁽¹⁾ Ver- und Entladen von Fluggepäck (kein Frachtgut); bei Bedarf mietzinsfreie Überlassung von FEP-Bodenstromaggregaten (GPU) für bis zu 1 Stunde pro Bodenzeit; unentgeltliche Toilettenbenutzung und Wasserversorgung auf Anfrage; kostenfreie Anlieferung und Einsatz von Enteisungsmitteln auf Verlangen von Ryanair, wobei die Enteisungsflüssigkeiten mit [1-5]* EUR pro Liter berechnet werden, Fluggast-Einchecken, An- und Von-Bord-Gehen und Kontrolle der Reisedokumente.

(32) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Vertrag aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind.

(33) Anhang von Anlage B zum Vertrag vom 3. März 2003: „Buchungssystem“: Der Abfertigungsdienstleister muss einen Serviceschalter für Fluggäste einrichten und betreiben, das Buchungspersonal auf angemessenem Ausbildungsstand halten, die Computerhardware anschaffen, für Telefon, Fax, die IT- und Kommunikationsmittel im Luftverkehr (SITA) sowie für alle Anlagenwartungs- und Ausrüstungsaustauschkosten aufkommen, die beim Betreiben des Fluggastalters bei ihm anfallen. Gleichwohl zahlt Ryanair dem Abfertigungsdienstleister eine Provision in Höhe von [0-10 %]* des betreffenden Ryanair-Flugpreises (abzüglich der von Ryanair davon abzuführenden Steuern, Gebühren und Abgaben), wenn das Flugticket vom Abfertigungsdienstleister über Debit-/Kreditkarte verkauft wurde.

(34) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Angaben zu den Kosten der einzelnen Leistungen zu machen, die im Anhang aufgeführt und somit Vertragsbestandteil sind, sowie zu den Einnahmen, die der AOC im Rahmen der Provisionszahlungen erwirtschaftet.

(35) Die deutschen Behörden führen an, dass im Rahmen des zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrags über Luftverkehrsdienste Ryanair die Entgelte für die Erbringung der einzelnen Dienstleistungen nach der AOC-Gebührenordnung bezahlte, d. h. eine festgelegte Landegebuhr in Höhe von [...] EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebuhr in Höhe von [...] EUR pro Passagier⁽²⁾. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, noch eingehender zu erklären, ob diese Gebühren bereits seit Aufnahme der Luftverkehrsdienste durch Ryanair entrichtet wurden, wie der Flughafen zu der Berechnung der festgelegten Landegebuhr kam, ob die Fluggastgebuhr die MwSt. umfasst, ob die

Fluggastgebuhr Sicherheitsgebühren und staatliche Gebühren enthält und ob diese später die MwSt. umfassen. Sie forderte Deutschland ferner auf, die entsprechenden Rechnungen vorzulegen, die der Flughafen Ryanair ausstellte.

(36) Welche Gebühren die anderen Fluggesellschaften entrichteten, die im Zeitraum 2000-2010 vom AOC abflogen, ist nicht bekannt. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die für die anderen Fluggesellschaften geltenden Gebühren anzugeben und zu erläutern, die diesen zugrunde liegenden Unterlagen vorzulegen und etwaige Unterschiede zu den von Ryanair gezahlten Gebühren zu erläutern.

1.5.4. Marketingverträge mit Ryanair

Marketingvertrag vom 7. April 2003

(37) Nach dem ersten Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und Ryanair vom 7. April 2003, der am 15. April 2003 in Kraft trat, ist die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH zur Zahlung einer sogenannten „Erfolgsgebuhr“ in Höhe von [...] EUR pro abfliegendem Fluggast verpflichtet. Wie der Hauptvertrag vom 3. März 2003 über Luftverkehrsdienste ist auch dieser Vertrag für einen Zeitraum von 10 Jahren geschlossen.

(38) Die deutschen Behörden geben an, dass Ryanair eine Fluggastgebuhr in Höhe von [1-5]* EUR pro Passagier bezahlt, während die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH eine „Erfolgsgebuhr“ in Höhe von [...] EUR pro Fluggast an Ryanair zahlt. Nach der Verrechnung der „Erfolgsgebuhr“ mit der Landegebuhr (wie dies im Vertrag vorgesehen ist) zahlt die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH [...] EUR pro Passagier an Ryanair.

(39) Die „Erfolgsgebuhr“ wird beschrieben als „Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die Sicherheitsgebuhr einschließt“; die wiederum beschrieben wird als das Nettoentgelt, das von Ryanair pro Fluggast hinsichtlich der Landung, örtlichen Flugsicherung, Beleuchtung, Parkposition (ohne Nachtparkposition), Vorfeld- und Fluggastabfertigung, Infrastruktur und Flughafen-/Fluggastgebuhr für Luftverkehrsdienste gezahlt wird. Die „Erfolgsgebuhr“ beträgt je nach der Zahl der Rotationen in der niedrigsten Kategorie [...] EUR (Jahre 1-5) bis [...] EUR (Jahre 6-10) und in der höchsten Kategorie [...] EUR (Jahre 1-5) bis [...] EUR (Jahre 6-10):

Anzahl der Rotationen der Dienste	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die Sicherheitsgebuhr einschließt (Jahr 1-5)	Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren bis auf die Sicherheitsgebuhr einschließt (Jahr 6-10)
1 bis 4	[...]*EUR	[...]*EUR
5 bis 7	[...]*EUR	[...]*EUR
8 oder mehr	[...]*EUR	[...]*EUR

⁽¹⁾ Dies ist lediglich eine Aufzählung bestimmter Leistungen. Die vollständige Liste der Dienste ist in Anlage B aufgeführt.

⁽²⁾ Gemäß Nr. 2b/4 der Gebührenordnung.

- (40) Nach dem Vertrag wird Ryanair vom AOC beauftragt, „geeignete englischsprachige Werbung für dessen Internetauftritt zu entwerfen sowie Verkaufsförderung und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben“. Ryanair sorgt auch für Hyperlinks zur AOC-Homepage und „für den Einsatz aller sonstigen einschlägigen Methoden zur Förderung der betreffenden Dienstleistungen“, wie z. B. für die Verlinkung von passenden Tourismuswebsites mit der Luftverkehrsbetreiberwebsite von Ryanair einschließlich der dafür geeigneten Logos. Nach dem Vertrag hat Ryanair mit Ausnahme der AOC-Website das letzte Wort bei allen Entscheidungen über Förder- und Werbemaßnahmen.

Marketingdienstleistungsvertrag vom
28. August 2008

- (41) Mit Schreiben vom 9. August 2010 ersuchte die Kommission Deutschland, die zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair oder anderen Vertragspartnern geschlossenen Verträge und dazugehörigen Änderungen und Anlagen, die die Luftverkehrsdienste von Ryanair und AOC betreffen, vorzulegen. In Beantwortung dieses Ersuchens legte Deutschland nur den Vertrag vom 3. März 2003 und den Marketingvertrag vom 7. April 2003 zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vor. Auf Ersuchen der Kommission vom 8. April 2011 legte Ryanair am 20. Juni 2011 die Marketingdienstleistungsverträge und die Zusatzvereinbarung vor, die im Folgenden erörtert werden. Die Kommission übermittelte Deutschland die Dokumente am 11. August 2011, nachdem das Hauptdokument übersetzt worden war. Deutschland erklärte per E-Mail vom 28. September 2011, es wolle im derzeitigen Stadium keine Stellungnahme abgeben.
- (42) Am 28. August 2008 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden „Airport-Marketing-Services“) ein zweiter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Nach diesem Vertrag hat die Airport-Marketing-Services die ausschließliche Lizenz, Marketingdienstleistungen auf der Website von Ryanair anzubieten. Im Vertrag wird erklärt, dass der AOC die Ryanair-Website dazu nutzen möchte, Werbung für sich als Urlaubsziel und Geschäftszentrum zu machen, wobei Ryanair eine Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted im Sommer (täglich) und im Winter (4-mal pro Woche) sowie nur im Sommer eine nach Girona 3-mal pro Woche anbietet.
- (43) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von zwei Jahren. Der AOC zahlt [...] * EUR für das 1. Jahr und [...] * EUR für das 2. Jahr. Als Gegenleistung bekommt der AOC auf der Flugziele-Seite von Ryanair im Abschnitt „Top Five Things to Do“ („Die 5 wichtigsten Dinge, die zu tun sind“) einen 150 Worte umfassenden Absatz zugeordnet. Der Vertrag enthält keine Angaben zu Dauer, Platzierung oder anderen Einzelheiten des Hyperlinks.
- (44) Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat das Recht, sich für die Marketingmaßnahmen bevorzugte Zeitfenster auszusuchen. Aufgrund ihrer begrenzten Verfügbarkeit können diese Zeitfenster jedoch nicht garantiert werden. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch das Recht, sich den Inhalt der Websites auszusuchen, die

über einen Hyperlink auf der Website von Ryanair aufgerufen werden können. Jedoch wird dieses Recht durch die Tatsache eingeschränkt, dass diese Websites keine Flüge, Autovermietungen, Übernachtungsmöglichkeiten und/oder sonstige Dienstleistungen beinhalten dürfen, die sich auch auf der Ryanair-Website vermarkten lassen. Außerdem hat Ryanair das letzte Wort und kann die Veröffentlichung einer Website verweigern. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch selbst den Nachweis zu führen, dass die Dienstleistungen nach diesem Vertrag erbracht wurden.

- (45) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, welche Marketingdienstleistungen im Rahmen dieses Vertrags erbracht wurden, und die Gründe für die Preiserhöhung im zweiten Jahr zu erläutern.

Marketingdienstleistungsvertrag vom
25. Januar 2010

- (46) Am 25. Januar 2010 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als AOC bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden „Airport-Marketing-Services“) ein dritter Vertrag über Marketingdienstleistungen geschlossen. Nach diesem Vertrag hat die Airport-Marketing-Services die ausschließliche Lizenz, tourismusbezogene Marketingdienstleistungen auf der Ryanair-Website anzubieten. Er dient dem Vertragszweck, dass der AOC Werbung für die Geschäftspotenziale und Touristenattraktionen in der Region machen kann, wobei Ryanair eine Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted täglich und eine nach Girona 3-mal pro Woche sowie im Sommer eine nach Alicante 2-mal pro Woche anbietet.
- (47) Der Vertrag hat eine Erstlaufzeit von einem Jahr. Der AOC bezahlt [...] * EUR für ein Jahr und erhält als Gegenleistung folgendes Paket von Marketingdienstleistungen: 2 mit Text gestaltete Absätze im Abschnitt „Top 5 Paragraphs“ („Die 5 wichtigsten Absätze“) auf der Ryanair-Website, 1 Hyperlink auf der Flugziele-Seite von Ryanair, 50 Tage lang ein Website-Link auf der spanischen und der katalanischen Homepage von Ryanair und 40 Tage lang ein Website-Link auf der britischen Homepage von Ryanair. Die Rechte und Pflichten des AOC hinsichtlich der bevorzugten Zeitfenster, der inhaltlichen Ausgestaltung der Websites und des „letzten Worts“ von Ryanair sind mit denen des vorhergehenden Vertrags identisch.
- (48) Die Bundesregierung wird ersucht, zu erläutern, aus welchen Gründen sich 2008 der vom AOC gezahlte Betrag für das erste Jahr auf [...] * EUR und 2010 auf [...] * EUR belief. Die Bundesregierung wird auch ersucht, zu erklären, welche Marketingdienstleistungen nach dem Vertrag erbracht wurden.

Zusatzvereinbarung vom 21. September
2010

- (49) Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 wurde zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (in der Vereinbarung als „AOC“ bezeichnet) und der Airport-Marketing-Services Limited (im Folgenden „Airport-Marketing-Services“) unterzeichnet. Zweck der Vereinbarung

ist es, den ursprünglichen Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. Januar 2010 zu ergänzen, da der AOC weitere Werbedienstleistungen nur für die Winterperiode 2010 in Höhe von [...] * EUR einkaufen wollte. Diese Winterperiode ist nicht weiter festgelegt, aber die Zusatzvereinbarung läuft am 31. März 2011 ab.

- (50) Im Rahmen der Zusatzvereinbarung erhält der AOC folgenden Werbeträger: Hyperlink zu einer von der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH bestimmten Website, der in der Laufzeit der Zusatzvereinbarung 12 Tage lang

auf der britischen Homepage von Ryanair gezeigt wird. Da es sich bei der Zusatzvereinbarung um eine Ergänzung handelt, wiederholt sie nicht die Vertragsbestimmungen, die sie ergänzt.

Von der Bundesregierung vorgelegte Informationen

- (51) Nach Angaben der deutschen Behörden zahlte Ryanair folgende Beträge für Werbemaßnahmen:

Zeitraum	Betrag	Zweck
2003	[...] * EUR	Anzeige in der „Leipziger Volkszeitung“
2004	[...] * EUR	Anzeige in der „Leipziger Volkszeitung“
Mai 2007-März 2008	[...] * EUR	Zeitungsanzeigen, Direktwerbung und andere Werbemaßnahmen
Mai 2008-März 2009	[...] * EUR	Zeitungsanzeigen, Direktwerbung und andere Werbemaßnahmen
Gesamtbetrag (2003-März 2009)	150 000-300 000 [...] * EUR	

- (52) Die deutschen Behörden argumentieren, dass Ryanair auf ihrer Website Werbung für den AOC und die Region macht. Diese Website ist nach der Google-Website die zweitbeliebteste europäische Website und daher dementsprechend im Preis. Ein Werbewort kostet bei Google pro Klick zwischen 0,05 und 2,00 EUR. Deutschland rechnet, dass man bei 100 000-150 000 Ryanair-Fluggästen am Flughafen AOC pro Jahr und einem Werbewortpreis von 1 EUR pro Klick einen Preis für Werbung in Höhe von 100 000-150 000 EUR pro Jahr erhält, alles in der Annahme, dass jeder Fluggast nur einen einzigen Klick vornimmt. Da die Fluggäste nicht nur einen einzigen Klick, sondern gleich mehrere Klicks durchführen und es Fluggäste gibt, die den Klick schon ausgeführt, aber dann doch (noch) nicht gebucht haben, kommen die deutschen Behörden zu dem Schluss, dass der Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair auf einer angemessenen Preisgestaltung beruht, durch die Ryanair nicht begünstigt wird.

die Jahre 2008-2010 auf einen Betrag von 700 000-1,2 Mio.[...] * EUR. Die Zahlungen für die Jahre 2003-2008 sind zu diesem Betrag hinzuzurechnen. Obwohl die Kommission Informationen zum Marketingvertrag zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und ihren Vertragspartnern erbeten hatte, legte Deutschland keine Auskünfte zu den ab 2008 geschlossenen Marketingverträgen und ihren Mechanismen vor. Die von Deutschland vorgelegten Auskünfte beziehen sich auf Zahlungen für Marketingmaßnahmen in den Jahren 2003 bis März 2009 mit einem Betrag von 150 000-300 000 [...] * EUR, die Deutschland zufolge auf dem Marketingvertrag vom 7. April 2003 beruhen.

BESCHWERDE

- a) *Mutmaßliche rechtswidrige staatliche Beihilfe durch die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair*
- (53) Die Kommission stellt erstens fest, dass die Anzahl von mehr als 100 000 Fluggästen erst seit 2005 erreicht wurde, obwohl der Vertrag über Marketingdienstleistungen bereits seit 2003 in Kraft ist. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die Anzahl der Ryanair-Fluggäste für jedes einzelne Jahr der Dienstleistungserbringung darzulegen. Zweitens wurden in Bezug auf die Region und den AOC keinerlei Angaben zu Art und Umfang des Marketings mittels der Ryanair-Website gemacht. Drittens wurden keine Erklärungen dazu gegeben, wie der angenommene Preis von 1 EUR pro Klick auf der Ryanair-Website zustande kommt. Viertens ist nicht klar, ob sich der Flughafenbetreiber vor Unterzeichnung des Marketingvertrags ein fundiertes Urteil über Umfang und Preis der Dienstleistungen gebildet hat. Fünftens finden sich keine Erklärungen, warum der Preis für das Marketing pro Fluggast [...] * EUR beträgt.
- (54) Die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH zu zahlenden Marketingdienstleistungen belaufen sich nur für
- (55) Der Beschwerdeführer behauptet, der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossene Zehnjahresvertrag über die Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted beinhalte rechtswidrige staatliche Beihilfen.
- (56) Der Beschwerdeführer behauptet, der 2002 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossene Marketingvertrag ermäßige die Fluggastgebühr im Rahmen einer sogenannten „Erfolgsprämie“ um 40 %-60 % und ermögliche damit eine „Payback-“(Rückzahlungs- und Bonus-)Vereinbarung. Der Marketingvertrag enthalte auch eine Garantiepreisregelung sowie die Gewähr, dass Ryanair keine öffentlichen Gebühren zahlen muss, wenn diese künftig erhoben werden. Seiner Meinung nach stelle der Marketingvertrag eine Umgehung des Hauptvertrags zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair über den Betrieb der Flugstrecke dar.

- (57) Der Beschwerdeführer nimmt an, dass sich der Flughafen gegenüber Ryanair in einer schwachen Position befand und das Angebot von Ryanair annahm, das zuvor andere Flughäfen abgelehnt hatten. Der AOC legte den Luftfahrtbehörden sogar unrichtige Informationen in Bezug auf Hindernisvermessungen auf dem Flugplatz vor — nach Auskunft des zuständigen thüringischen Ministers handelt es sich dabei um erwiesene Tatsachen⁽¹⁾ —, um die Genehmigung für den Flugbetrieb zu erhalten und den Geschäftsbetrieb mit Ryanair aufnehmen zu können.
- (58) Der Beschwerdeführer legt dar, dass die Subventionen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH für Ryanair auch in den Jahresabschlüssen ausgewiesen sind: Diese zeigen überaus geringe Einnahmen aus Flughafengebühren und scheinen ein Hinweis darauf zu sein, dass Ryanair keine Mieten und Abfertigungsgebühren zahlt. Wie sich aus den Abschlüssen ergibt, ist trotz steigender Passagierzahlen aufgrund des Einstiegs von Ryanair auch eine beachtliche Zunahme der Verluste zu verzeichnen. Der Beschwerdeführer nimmt an, dass dies den versteckten Zahlungen an Ryanair geschuldet ist. In den Jahren seit Beginn des Flugbetriebs von Ryanair betrugen die durchschnittlichen Einnahmen aus Fluggastgebühren 2003 [...] * EUR und 2004 [...] * EUR. In den Jahren vor dem Einstieg von Ryanair beliefen sich die durchschnittlichen Fluggastgebühren auf [...] * EUR (2002), [...] * EUR (2001) und [...] * DM = [...] * EUR (2000).
- (59) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair gezahlten Subventionen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs führen. Die Flugstrecke der Ryanair vom AOC nach London-Stansted, die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH subventioniert werde, stehe in direktem Wettbewerb mit der Flugstrecke der Air Berlin von Leipzig-Halle nach London-Stansted. Air Berlin begann diese Flugstrecke ab Februar 2005 zu bedienen, konnte sie aber wegen der subventionierten Parallelstrecke nicht rentabel bewirtschaften. Daher stellte Air Berlin diese Flugstrecke im Januar 2008 ein.
- b) *Mutmaßliche rechtswidrige staatliche Beihilfe an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH*
- (60) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass der AOC Infrastruktur- und Betriebsbeihilfen erhalten hat.
- (61) Der Beschwerdeführer erklärt, dass der Flughafen keine Beihilfe als Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten kann, da er nicht mit Leistungen der Daseinsvorsorge betraut ist. Der Beschwerdeführer bezieht sich dabei auf eine förmliche Antwort des Thüringer Ministers für Bau und Verkehr im Thüringer Landtag auf eine parlamentarische Anfrage vom 4.2.2005⁽²⁾.
- (62) Der Beschwerdeführer gibt weiter zu bedenken, dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH nur mit der laufenden Subventionierung ihrer Betriebskosten durch ihre Gesellschafter und weiteren öffentlichen Zuschüssen lebensfähig ist. 2006 konnte eine drohende Insolvenz laut dem Jahresabschluss für 2006 nur durch Kapitaleinlagen der Gesellschafter abgewendet werden.
- (63) Der Beschwerdeführer erklärt, dass dem AOC 2002 Infrastrukturbeihilfe für den Bau eines Zauns und für die Verlängerung der Start- und Landebahn um zwei mal 90 Meter gewährt wurde. 2004 wurde die Start- und Landebahn nochmals um weitere 50 Meter verlängert. Diese Verlängerung wurde durchgeführt, um die Start- und Landebahn für Flugzeuge vom Typ Boeing 737-800 nutzbar zu machen. Das sind die Maschinen, die von Ryanair eingesetzt werden, was bedeutet, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn der Ryanair von Nutzen war. Zusätzlich wurde eine Kontrollzone D eingerichtet, was zu höheren Personalkosten führte. Diese Kosten wurden vermutlich mit von den Gesellschaftern bereitgestellten Mitteln in Höhe von [...] * EUR beglichen.
- (64) Der Beschwerdeführer gibt weiter zu bedenken, dass öffentliche Fördermittel des Freistaats Thüringen eingesetzt wurden, um ein Feuerwehrfahrzeug und eine Kehrblasmachine zur Schneeräumung anzuschaffen.
- (65) Der Beschwerdeführer erklärt, dass aufgrund öffentlich zugänglicher Informationen eines Online-Presseartikels, in dem Landrat Rydzweski zitiert wird⁽³⁾, bekannt ist, dass bis 200 728 Mio. EUR an öffentlichen Mitteln zur Modernisierung des Flughafens aufgewendet wurden. Zum Zeitpunkt der Einlegung der Beschwerde war einem Presseartikel⁽⁴⁾ zufolge geplant, bis 2015 weitere öffentliche Mittel in Höhe von 6,8 Mio. EUR für die Verlängerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung der Abfertigungshalle zu investieren. Nach demselben Presseartikel war eine Gesamtinvestition von 15,6 EUR geplant.
- (66) Der Beschwerdeführer bringt vor, dass die an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH gezahlten Subventionen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs führen. Erstens ist die wirtschaftliche Rentabilität des AOC den Jahresabschlüssen des Flughafenbetreibers zufolge sehr schwach, und so wird die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH künftig von der Zahlung einer jährlichen Betriebsbeihilfe (nach Berechnungen des Beschwerdeführers in Höhe von 500 000 EUR) abhängig sein. Daher gibt es langfristig keine realistische Perspektive für die Wirtschaftlichkeit beim Betrieb des Flughafens. Zweitens besteht wegen seiner Nähe zu den Flughäfen Leipzig/Halle, Dresden und Erfurt verkehrstechnisch kein Bedarf an diesem Flughafen. Ryanair ist der einzige Luftverkehrsbetreiber, der den Flughafen mit größeren Flugzeugen nutzt. Jedoch hängt sein Flugbetrieb von der Förderung aus öffentlichen Mitteln ab.

⁽¹⁾ Thüringens Minister für Bau und Verkehr gab in seiner Rede im Thüringer Landtag am 28.1.2005 die folgende Erklärung ab (siehe Drs. 4/503 und Drs. 4/516): „Dass ein Flugplatzbetreiber der Luftfahrtbehörde irreführende und fehlerhafte Hindernisvermessungen vorlegt, um eine Freigabe für den Flugbetrieb zu bekommen, ist nach meiner Kenntnis beispiellos. Aber genau so ist es geschehen im Rahmen der Flugbetriebsaufnahme der Firma Ryanair in Altenburg. Das ist durch die Akten eindeutig belegt.“

⁽²⁾ Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Drucksache 4/757, Kleine Anfrage 238 vom 4. Februar 2005: Fragen 3 und 4.

⁽³⁾ www.airliners.de/airports/nachrichten/artikelseite.php?articleid=10995.

⁽⁴⁾ Ostthüringer Zeitung vom 14.12.2007.

BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

(67) Die Kommission hat untersucht, ob die folgenden Maßnahmen unter Umständen als staatliche Beihilfen zugunsten der Flughafen/Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH und zugunsten von Ryanair als Nutzer des Flughafens zu werten sind:

- a) die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährten Infrastrukturinvestitionen;
- b) die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährten jährlichen Betriebszuschüsse;
- c) die von Ryanair am Flughafen AOC gezahlten ermäßigten Flughafenentgelte.

1. Beihilferechtliche Würdigung der Infrastrukturinvestition

(68) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Kommission nicht in der Lage, die Subventionen, die die Flughafen/Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH und seine Vorgängerunternehmen erhalten haben, genau zu beziffern. Während der Beschwerdeführer aufgrund öffentlich zugänglicher Informationen einen Betrag von 28 Mio. EUR anführt, gibt Deutschland an, die Infrastrukturinvestitionen für den AOC hätten sich im Zeitraum 2000-2009 auf insgesamt 4,513 Mio. EUR belaufen. Die Kommission fordert daher Deutschland und betroffene Dritte auf, alle Informationen vorzulegen, die zur Feststellung des genauen Betrags der gezahlten Subventionen beitragen können. Die gesamte Infrastrukturfinanzierung erfolgte direkt aus Mitteln des Freistaats Thüringen.

Vorliegen einer Beihilfe

(69) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

(70) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien müssen kumulativ erfüllt sein. Für die Entscheidung, dass die betreffende Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, müssen alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sein. Insbesondere muss die finanzielle Unterstützung

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

Wirtschaftliche Tätigkeit und Unternehmensbegriff

(71) Die Kommission muss feststellen, ob die begünstigte Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist.

(72) Es ist darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit umfasst, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ⁽¹⁾, und dass jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit ist ⁽²⁾.

(73) In seinem Urteil „Flughafen Leipzig-Halle“ bestätigte das Gericht, dass der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt und der Bau von Flughafeninfrastrukturen untrennbarer Bestandteil dieser Tätigkeit ist ⁽³⁾.

(74) Nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 unterliegen „Tätigkeiten der Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei, Zoll etc.“ nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen ⁽⁴⁾. Die Kommission ging bereits in ihrer Praxis der Würdigung staatlicher Beihilfen davon aus, dass die staatliche Finanzierung im Zusammenhang mit Polizeifunktionen, Brandschutz und Betriebssicherheit, Wetterdienst und Flugsicherung in der Regel keine staatliche Beihilfe darstellt ⁽⁵⁾.

(75) Im vorliegenden Fall ersucht die Kommission die Bundesregierung, zu erläutern, welche Investitionen mit Aufgaben der Sicherheit im Luftverkehr und der öffentlichen Ordnung verbunden sind, und dabei für jede infrage kommende Maßnahme den Betrag der öffentlichen Finanzierung anzugeben. In Bezug auf die Kosten der Brandbekämpfung (Investitions- und Betriebskosten) wird die Bundesregierung ersucht, im Einzelnen darzulegen, ob an allen deutschen Flughäfen dieselben Finanzierungsbedingungen gelten. Sie sollte insbesondere genau angeben, ob bestimmte Flughäfen die Kosten der Brandbekämpfung ganz oder zum Teil selber tragen müssen, während diese Kosten an anderen Flughäfen von den öffentlichen Behörden übernommen werden.

(76) Die Maßnahmen zur Finanzierung von Infrastrukturen fallen unter diesen Beschluss, da sie die wirtschaftliche Tätigkeit des Flughafens betreffen.

⁽¹⁾ EuGH 18. Juni 1998, Kommission/Italien, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36; EuGH 23. April 1991, Höfner und Elser, Rechtssache C-41/90, Slg. 1991, I-1979, Randnr. 21; EuGH 16. November 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Rechtssache C-244/94, Slg. 1995, I-4013, Randnr. 14; EuGH 11. Dezember 1997, Job Centre, Rechtssache C-55/96, Slg. 1997, I-7119, Randnr. 21.

⁽²⁾ EuGH 16. Juni 1987, Kommission/Italien, Rechtssache 118/85, Slg. 1987, 2599, Randnr. 7; EuGH 18. Juni 1998, Kommission/Italien, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36.

⁽³⁾ Verbundene Rechtssachen T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG c/Kommission und T-443/08 Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt c/Kommission, (im Folgenden „Rechtssache Flughafen Leipzig-Halle“), Slg. 2011, noch nicht veröffentlicht, siehe auch EuGel 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, Rechtssache T-128/89, Slg. 2000, II-3929, Randnr. 121, bestätigt durch EuGH 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, Rechtssache C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, und EuGel 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, Rechtssache T-196/04, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 88.

⁽⁴⁾ Luftfahrt-Leitlinien von 2005: Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen, ABl. C 312 vom 9.12.2005, Randnr. 33.

⁽⁵⁾ Staatliche Beihilfe NN 14/07 und N 112/08 — Deutschland — Flughafen Kassel-Calden.

Staatliche Mittel und staatliche Zurechenbarkeit

- (77) Wie der Gerichtshof festgestellt hat ⁽¹⁾, müssen die Maßnahmen, damit sie als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden können, a) entweder unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden, und b) dem Staat zuzurechnen sein.
- (78) Im vorliegenden Fall wurden die Maßnahmen zur Finanzierung von Infrastrukturen aus dem thüringischen Haushalt finanziert. Die Zahlungen wurden nach dem internen politischen und administrativen Beschlussfassungsprozess durch das für den Verkehr zuständige Ressort geleistet. Diese Mittel sind dem Staat zurechenbar.

Wirtschaftlicher Vorteil

- (79) Die oben genannten Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand, die aus dem Staatshaushalt stammen, verringern die Investitionskosten, die der Flughafenbetreiber normalerweise selbst tragen müsste, und verschaffen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH somit einen Vorteil.
- (80) Jedoch ließe sich argumentieren, dass die öffentlichen Finanzierungsmittel für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn gezeigt werden kann, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors anwendbar ist. Eine Kapitaleinlage oder Investition gilt nicht als mit staatlicher Beihilfe zustande gekommen, wenn sie unter Umständen erfolgt, die für einen Investor annehmbar wären, der unter Berücksichtigung der zum Investitionszeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen unter allgemein üblichen Marktbedingungen arbeitet. Dies ist der Fall, wenn die Struktur und die Zukunftsaussichten seines Unternehmens so sind, dass sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine allgemein übliche Rentabilität erwarten lässt.
- (81) Die beihilferechtliche Würdigung hat unabhängig von allen positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft in der Region, in der der Flughafen liegt, zu erfolgen, da die Kommission nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 bewertet, ob die betreffende Maßnahme eine Beihilfe darstellt, indem sie generell prüft, ob „ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“ ⁽²⁾.
- (82) Die deutschen Behörden versichern, dass der AOC keinen Geschäftsplan für die Jahre 2002/2003 hat. Wenn die Infrastrukturinvestition der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH als Zuschuss gewährt wurde, erscheint es ausgeschlossen, dass ein privater Investor in derselben Lage

ohne einen Geschäftsplan und ohne Gegenleistung etwa in Form von Geschäftsanteilen gehandelt und einen Betrag in Höhe von 4,5 Mio. EUR in die Infrastruktur des AOC investiert hätte. Wenn die Finanzierung der Infrastrukturinvestition der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH als Darlehen gewährt wurde, so muss die Kommission ermitteln, ob das Darlehen eine angemessene Kapitalrendite abgeworfen hat. Die Bundesregierung wird daher ersucht zu erklären, ob die Finanzierung der Infrastrukturinvestition im Wege von Zuschüssen oder von Darlehen erfolgte, und die für die jeweiligen Zuschüsse bzw. Darlehen geltenden Bedingungen im Einzelnen darzulegen.

- (83) Die deutschen Behörden haben aber nicht vorgetragen, dass die Gesellschafter aus dem öffentlichen Sektor sich bei der Planung der Finanzierung aus Mitteln der öffentlichen Hand an den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gehalten haben. Aus den Jahresabschlüssen geht eindeutig hervor, dass der Flughafen ständig Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand benötigte, um seine Verluste ausgleichen und den Geschäftsbetrieb aufrechterhalten zu können. Aus den Jahresabschlüssen lässt sich auch erkennen, dass der Flughafen am Rande der Insolvenz stand und nur durch Kapitaleinlagen der Gesellschafter davor bewahrt wurde.
- (84) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die förmlichen Gesellschafterbeschlüsse zu den Investitionen für den Flughafen AOC vorzulegen.
- (85) Auf dieser Grundlage lässt sich nicht der Schluss ziehen, dass die Investitionen marktkonform sind. Daraus zieht die Kommission die vorläufige Schlussfolgerung, dass der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH mit der Finanzierung aus öffentlichen Mitteln ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird.

Spezifität

- (86) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden kann, muss sie eine „Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ darstellen. Für den vorliegenden Fall hält die Kommission fest, dass der betreffende Vorteil nur der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH gewährt wurde. Die öffentlichen Fördermittel richten sich also nur an ein einziges Unternehmen. Somit handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (87) Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber konkurrierenden Unternehmen im Handel innerhalb der Union, so sind diese als durch die Beihilfe beeinträchtigt anzusehen. Nach ständiger Rechtsprechung ⁽³⁾ reicht es dafür, dass eine Maßnahme den Wettbewerb verfälscht, aus, dass der Beihilfeempfänger auf Märkten mit freiem Wettbewerb mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht.

⁽¹⁾ EuGH 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, I-4397, Randnr. 24.

⁽²⁾ Vgl. Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen, ABL. C 312 vom 9.12.2005, Randnr. 46.

⁽³⁾ EuGel 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

- (88) Wie unter Randnummern 71ff. dargestellt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit. Wettbewerb findet nicht nur zwischen Fluggesellschaften, sondern auch zwischen Flughafenbetreibern statt. Überdies kann eine Beihilfe für einen Regionalflughafen durchaus Auswirkungen auf den gesamten Luftverkehrssektor haben.
- (89) Jeder wirtschaftliche Vorteil, der der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH mit öffentlichen Finanzierungsmitteln für den Flughafenausbau gewährt wird, könnte die Stellung des AOC gegenüber seinen Konkurrenten, nämlich den Flughäfen Dresden, Leipzig-Halle, Erfurt und Hof-Plauen, auf dem europäischen Markt der Anbieter von Flughafenleistungen stärken. Demzufolge verfälscht die hier untersuchte Gewährung von öffentlichen Fördermitteln den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Schlussfolgerung

- (90) Aus den vorstehend genannten Gründen kommt die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass die Finanzierung der Baumaßnahmen auf dem AOC mit öffentlichen Mitteln eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Die betreffende Maßnahme war nicht Gegenstand einer Anmeldung bei der Kommission und deren Genehmigung. Damit hat Deutschland die Stillhalteverpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten.

Vereinbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen

- (91) Für die Zeit, bevor die Leitlinien von 2005 in Kraft traten, also die Jahre 2000-2005⁽¹⁾, zieht die Kommission Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV unmittelbar für die Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt heran und berücksichtigt dabei insbesondere ihre bisherige Praxis in diesem Bereich. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass sie am 19. Januar 2005 einen Beschluss über Maßnahmen für die Errichtung und den Ausbau von Regionalflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland⁽²⁾ angenommen hat, in dem sie zu dem Schluss kam, dass die Entwicklung und der Ausbau von Regionalflughäfen beihilferechtliche Fragen aufwerfen können, dies aber unter bestimmten Voraussetzungen als mit dem Vertrag vereinbar angesehen werden kann. Die Leitlinien von 2005 nehmen diese Voraussetzungen auf und untermauern die diesbezügliche Praxis der Kommission. Daher bezieht sich die Kommission im Zusammenhang mit diesen beiden Zeitspannen ausschließlich auf die Leitlinien von 2005.
- (92) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 dienen als Rahmen für die beihilferechtliche Würdigung, ob nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV Infrastrukturbeihilfen für Flughafenbetreiber als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.
- (93) Nach Randnummer 61 dieser Leitlinien prüft die Kommission insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen:
- Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.).

- Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.
 - Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend.
 - Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur.
 - Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- i) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse

- (94) Die deutschen Behörden führen an, dass die Bedeutung des AOC für die regionale Wirtschaft im „Flughafenkonzept des Bundes“ und im „Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland“ zum Ausdruck kommt.

- (95) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die einschlägigen Bestimmungen dieser beiden Konzepte sowie weitere Informationen vorzulegen, aus denen sich das klar definierte Ziel von allgemeinem Interesse ablesen lässt. Die Kommission berücksichtigt die Tatsache, dass sich in der Region verschiedene andere Flughäfen — etwa Erfurt, Dresden und Leipzig-Halle — befinden, die bereits Linien- und Charterflüge zu verschiedenen europäischen und nichteuropäischen Zielen anboten, und dass diese Flughäfen in gut einer Stunde Fahrzeit mit dem Auto zu erreichen sind. Im derzeitigen Stadium hat die Kommission noch ihre Zweifel, ob die Infrastrukturmaßnahmen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse gerecht werden.

- ii) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen

- (96) Da ein klar definierte Ziel von allgemeinem Interesse nicht erkennbar ist, ist die Kommission nicht in der Lage, zu bewerten, ob die Infrastruktur auf dem AOC für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen ist. Daher hat die Kommission Zweifel, ob diese Infrastruktur notwendig und angemessen ist. Zudem kann die Kommission zu diesem Zeitpunkt nicht ausschließen, dass die Infrastruktur zu weiteren unrentablen Flughäfen im selben Einzugsbereich führt, was die Notwendigkeit der Beihilfe deutlich in Frage stellen würde.

1. Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend

- (97) Die deutschen Behörden haben keine Prognose zur Entwicklung des Flugbetriebs für den Flughafen AOC und auch keinen Geschäftsplan für den Flughafen vorgelegt. Es hat den Anschein, dass Ryanair für längere Zeit die einzige Fluggesellschaft war, die an diesem Flughafen Linienflüge anbot⁽³⁾. In den Spitzenjahren bot Ryanair ab AOC vier Zielflughäfen an, die dann auf einen reduziert wurden.

⁽¹⁾ Die Leitlinien wurden am 9.12.2005 im Amtsblatt veröffentlicht.

⁽²⁾ Staatliche Beihilfe N644i/2002 — Deutschland.

⁽³⁾ Presseartikel in „Freie Presse“, 16. September 2010, S. 6.

- (98) Seitdem Ryanair AOC am 31. März 2011 ganz verlassen hat, finden anscheinend keine planmäßigen Linienflüge mehr statt. Der Terminal, der 2009 umgebaut und erweitert wurde, und die Start- und Landebahn scheinen nur für gelegentliche Flüge genutzt zu werden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung um Vorlage eines Konzepts, in dem die Zukunftsaussichten und hinreichende mittelfristige Perspektiven für die Nutzung des AOC aufgezeigt werden. In diesem Konzept soll auch berücksichtigt werden, dass es Nachbarflughäfen wie Erfurt, Dresden und Leipzig-Halle gibt, die Linien- und Charterflüge zu verschiedenen Zielen anbieten.
2. Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur
- (99) Zum derzeitigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, ob alle Luftverkehrsunternehmen einen einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang hatten, da fraglich ist, ob die ermäßigten Flughafenengebühren in gleicher Weise für alle Luftverkehrsunternehmen galten. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, die relevanten Gebührenordnungen für Flughafenentgelte und Aufstellungen über die darauf beruhenden jährlichen Zahlungen der einzelnen Fluggesellschaften, die den AOC bedienen, vorzulegen.
- (100) Gemäß des Vertrags, den AOC und Ryanair miteinander geschlossen hatten, musste der AOC-Betreiber, die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH, zur Erfüllung ihrer Vertragspflichten die hier genannten Infrastrukturinvestitionen tätigen. Diese Investitionen wurden von Ryanair verlangt. Ryanair war Hauptnutzer und mehrere Jahre lang auch die einzige Fluggesellschaft, die den Flughafen benutzte. Es hat daher den Anschein, dass die Infrastrukturinvestitionen Ryanair gewidmet sind.
- (101) In Anbetracht dessen hat die Kommission Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
3. Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft
- (102) Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Finanzierung durch die öffentliche Hand keine staatliche Beihilfe darstellt, da der AOC ein Flughafen der Kategorie D ist und den Randnummern 15 und 39 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 zufolge nicht unter das Wettbewerbsrecht fällt. Außerdem drohe wegen der geografischen Lage des AOC keine Wettbewerbsverzerrung.
- (103) Die Kommission stellt fest, dass sie aus den oben unter Randnummer 95 dargelegten Gründen derzeit nicht ausschließen kann, dass die Fördermittel einem Flughafen zugeführt werden, der sich im unmittelbaren Wettbewerb mit anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet befindet. In einer derartigen Situation dürfte die Entwicklung des Handelsverkehrs in einem Ausmaß beeinträchtigt sein, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Darüber hinaus lassen sich Auswirkungen auf Fluggesellschaften, die den Flughafen benutzen, nicht ausschließen; dies ist belegt durch den Beschwerdeführer und die Tatsache, dass Air Berlin seinen Dienst zwischen Leipzig-Halle und London eingestellt hat.
- (104) Daher hat die Kommission im derzeitigen Stadium noch Zweifel, ob dieses Kriterium erfüllt ist.
- (105) Außer der Erfüllung der aufgeführten Kriterien ⁽¹⁾ ist die Beihilfe zum Nachweis der Notwendigkeit der Beihilfemaßnahmen auf das Mindestmaß zu beschränken, das für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig ist. Deutschland hat keine Berechnung vorgelegt, aus der die Finanzierungslücke hervorgeht, die mit einer Beihilfe hätte geschlossen werden müssen.
- (106) Außerdem war der AOC aufgrund seiner Vertragspflichten gegenüber Ryanair zur Vornahme der Infrastrukturinvestitionen verpflichtet. Dies weckt ernsthafte Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfe. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, weitere Informationen dazu vorzulegen, ob und in welchem Ausmaß die öffentliche Finanzierung der fraglichen Maßnahmen darauf abzielte, das Verhalten des Beihilfempfängers zu verändern. Die Kommission ersucht die Bundesregierung ebenfalls, alle Unterlagen und Informationen vorzulegen, die für den Nachweis der Angemessenheit der betreffenden Beihilfemaßnahmen relevant sein könnten.
- (107) Daher hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch Zweifel, ob die Beihilfe notwendig und angemessen ist.
- (108) Aufgrund vorstehender Überlegungen hat die Kommission ihre Zweifel, ob die fünf Kriterien der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 und die allgemeinen Grundsätze der Notwendigkeit und der Angemessenheit im vorliegenden Fall eingehalten wurden und ob die Infrastrukturinvestitionen als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.
- 2. Beihilferechtliche Würdigung der jährlichen Betriebszuschüsse**
- (109) Im Zeitraum 2000-2009 entstanden der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH Jahresverluste aus dem Betrieb des AOC. Diese Jahresverluste wurden mithilfe von Zuschüssen der Gesellschafter in Höhe von 7,04 Mio. EUR ausgeglichen.
- Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV*
- (110) Wie weiter oben dargelegt, handelt es sich bei der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH um ein Unternehmen, das wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt.
- (111) Die Kapitaleinlagen der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH stammen aus staatlichen Mitteln, da alle derzeitigen Aktionäre öffentliche Körperschaften sind; sie sind dem Staat zuzurechnen.
- (112) Da sich die Zahlungen auf den Betrieb des Flughafens beziehen, entlasten sie den Flughafenbetreiber von den im Rahmen seiner Tätigkeiten üblicherweise anfallenden Kosten und stellen somit einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Dieser Vorteil ist selektiv, da er nur der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH verschafft wird.
- (113) Jedoch ließe sich argumentieren, dass die öffentlichen Finanzierungsmittel für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn gezeigt werden

⁽¹⁾ Beschluss der Kommission vom 18. Februar 2011, Staatliche Beihilfe NN 26/2009 — Griechenland — Erweiterung des Flughafens Ioannina, Randnr. 69 und 70, noch nicht veröffentlicht.

kann, dass in diesem Fall der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors anwendbar ist. Die deutschen Behörden tragen aber nicht vor, dass sich die Gesellschafter aus dem öffentlichen Sektor an den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gehalten haben. Sie behaupten lediglich, dass der Flughafen Einnahmen hat, aber andererseits lässt sich aus den bisher verfügbaren Jahresabschlüssen ersehen, dass dieser Flughafen unrentabel war.

- (114) Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht klar hervor, ob die öffentlichen Behörden als mögliche Alternative eine Schließung des Flughafens in Erwägung gezogen haben. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu einem potenziellen Schließungsszenario Stellung zu nehmen und der Kommission eine Analyse zu den Kosten der Schließung vorzulegen, wenn eine solche Analyse vorgenommen wurde.
- (115) Die Kommission ist der Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors nicht eingehalten wurde, und zwar aus denselben Gründen wie bei den Investitionsbeihilfen.
- (116) Die Kapitaleinlagen zum Betrieb des Flughafens dürften Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Flughäfen hervorrufen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, und zwar aus denselben Gründen wie weiter oben in Bezug auf die Infrastrukturinvestitionen dargestellt.
- (117) Daher kommt die Kommission an diesem Punkt zu dem Schluss, dass die alljährlichen Kapitaleinlagen für die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zum Ausgleich der aus dem AOC-Betrieb aufgelaufenen Jahresverluste und anderer Verluste staatliche Beihilfen sein dürften.

Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt

- (118) Die Kommission stellt fest, dass Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können⁽¹⁾. Zudem ist unter Randnummer 27 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 dargelegt, dass Betriebsbeihilfen für Flughäfen oder Luftfahrtunternehmen (ebenso wie Anlaufbeihilfen) nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen in den am stärksten benachteiligten Regionen Europas als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, nämlich in den unter die Ausnahmebestimmung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV fallenden Regionen sowie Regionen in äußerster Randlage oder Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte. Da der AOC nicht in einem dieser Gebiete liegt, findet die Ausnahmebestimmung keine Anwendung.

⁽¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2011, Rechtssache C-459/10P, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, noch nicht in der amtlichen Slg. veröffentlicht, Randnr. 34; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2002, Rechtssache C-113/00, Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-7601, Randnr. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. I-6857, Randnr. 30; Urteil des Gerichtshofs vom 6. November 1990, Rechtssache C-86/89, Italien/Kommission, Slg. 1990, I-3891, Randnr. 18; Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnrn. 46-48; Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995, Rechtssache T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48.

- (119) Nach Randnummer 63 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005 können Betriebsbeihilfen aufgrund von Artikel 106 Absatz 2 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, wenn die Beihilfen bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die sicherstellen, dass die Beihilfen für die Erbringung eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse notwendig sind und die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem Interesse der EU zuwiderläuft.

- (120) Zu diesem Zweck muss die Kommission nachprüfen, ob der Flughafen mit der Erbringung eines Dienstes von allgemeinem Interesse betraut wurde und ob die Ausgleichsleistung nicht über das zur Deckung der Kosten notwendige Maß hinausgeht, die bei der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angefallen sind, wobei die relevanten Einnahmen und ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen sind.

- (121) Laut der Erklärung des Thüringer Bau- und Verkehrsministers, die dieser am 22. März 2005 vor dem Thüringer Landtag auf eine parlamentarische Anfrage zur Förderung des AOC hin abgab, fällt der AOC nicht unter den Dienst von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Er fügte hinzu, dass der AOC eine auf Gewinn ausgerichtete Gesellschaft sei und die für die Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorgesehene Infrastrukturförderung nicht erhalten könne⁽²⁾.

- (122) Folglich wurden dem AOC keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auferlegt und die Beihilfe war somit auch nicht als Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt im Rahmen der Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien

- (123) Die alljährlichen Kapitaleinlagen, die der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH für den Betrieb des AOC zugesprochen wurden, hätten im Rahmen der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien“) ⁽³⁾ geleistet werden können.

- (124) Nach Abschnitt 2.2 dieser Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien ist die Rettungsbeihilfe ihrem Wesen nach eine vorübergehende, reversible Unterstützungsmaßnahme. Ihr vorrangiges Ziel ist es, ein notleidendes

⁽²⁾ Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Drucksache 4/757, Kleine Anfrage 238 vom 4. Februar 2005: Fragen 3 und 4: (3) Inwieweit erfüllt der Flughafen Altenburg-Nobitz die Voraussetzungen für eine Förderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe nach dem Rahmenplan zur Gemeinschaftsaufgabe sowie nach den Thüringer Durchführungsbestimmungen zur Gemeinschaftsaufgabe? (4) Welche Maßnahmen zum Ausbau und zur Modernisierung des Flughafens können potenziell mit welcher Förderhöhe aus diesem Programm nach dem Rahmenplan zur Gemeinschaftsaufgabe sowie nach den Thüringer Durchführungsbestimmungen zur Gemeinschaftsaufgabe gefördert werden? Mit welcher Förderhöhe?

Antwort auf Fragen 3 und 4: (3) Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH kann als gewinnorientiertes Unternehmen eine GA-Infrastrukturförderung nicht erhalten. (4) Entfällt, weil eine GA-Infrastrukturförderung nicht möglich ist.

⁽³⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

Unternehmen so lange über Wasser zu halten, bis ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan erstellt worden ist. Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe.

- (125) Um als förderfähiger Beihilfeempfänger nach den Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien in Betracht zu kommen, muss sich eine Firma als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne dieser Leitlinien erweisen⁽¹⁾. Die Kommission geht davon aus, dass sich ein Unternehmen im Sinne dieser Leitlinien in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift.
- (126) Nach den aktuellen Informationen dürfte die Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH zu bestimmten Zeiten wahrscheinlich als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten sein. Dem Jahresabschluss 2006 zufolge konnte eine drohende Insolvenz nur durch nicht-rückzahlbare Kapitaleinlagen der Gesellschafter für das Jahr 2006 in Höhe von 419 000 EUR entsprechend den jeweiligen Gesellschaftsanteilen abgewendet werden: „Mit Beschluss vom 21. Oktober 2006 empfahl der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung bzw. den Gesellschaftern, [...]*. Auf Basis dieses Aufsichtsratsbeschlusses gewährten die Gesellschafter freiwillige, nicht rückzahlbare Zuschüsse in Höhe von TEUR 419 zur Deckung der laufenden Verluste des Geschäftsjahres“.
- (127) Deshalb wird im Jahresabschluss eindeutig festgestellt, dass die Gesellschafter 2006 419 000 EUR einzahlten, um die Verluste auszugleichen und einen „drohenden Konkurs“ abzuwenden. Bislang wurde noch kein Umstrukturierungsplan vorgelegt, auf dessen Grundlage diese jährlichen Subventionen hätten geleistet werden können. Die Kommission ersucht die Bundesregierung daher, diesen Aspekt aufzuklären und zu erklären, ob die betreffenden Maßnahmen im Einklang mit den Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien durchgeführt wurden.

3. Beihilferechtliche Würdigung der ermäßigten Flughafenentgelte und der Verträge über Marketingdienstleistungen

- (128) Nach den vorliegenden Informationen scheint Ryanair in den Jahren seines Flugbetriebs am Flughafen AOC (2003-2011) nur ermäßigte Flughafenentgelte an die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH gezahlt und zudem Zahlungen des Flughafens für jeden ankommenden Fluggast erhalten zu haben. Die deutschen Behörden geben an, dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH von Ryanair eine feste Landegebühr in Höhe von [...] EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr in Höhe von [...] EUR pro Passagier erhielt. Eine zusätzliche Abfertigungsgebühr hat es anscheinend nicht gegeben, da die von Ryanair

gezahlten Gebühren auch die Abfertigung beinhalten⁽²⁾. Jedoch werden die Fluggastgebühren mit einer „Erfolgsgebühr“ in Höhe von [...] EUR aufgerechnet, so dass Ryanair durch diesen Aufrechnungsmechanismus schließlich von der Fluggastgebühr befreit ist und sogar noch [...] EUR pro Fluggast von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH erhält. Der Flughafenbetreiber behält also nur die Einnahmen aus der Landegebühr, die sich aber durch den Aufrechnungsmechanismus verringern. Den in diesem Stadium vorliegenden Informationen zufolge steht dieser Aufrechnungsmechanismus nur Ryanair zur Verfügung. Auf diese Weise erhält Ryanair also eine Ermäßigung auf die unter Randnummer 26 beschriebenen offiziellen Gebühren, wie sie in der Gebührenordnung des AOC ausgewiesen sind.

Staatliche Mittel und staatliche Zurechenbarkeit

- (129) Der Begriff der staatlichen Beihilfe trifft auf jeden Vorteil zu, der unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln vom Staat selbst oder von einer zwischengeschalteten Stelle, die von ihm zur Durchführung der Beihilferegulierung errichtet oder beauftragt wurde, gewährt wird⁽³⁾.
- (130) Im vorliegenden Fall übte der Staat zu jedem entscheidungserheblichen Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Wie oben erwähnt, war der AOC zum maßgeblichen Zeitpunkt des Jahres 2003, als Ryanair die Ermäßigungen gewährt wurden, im Eigentum der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH mit einer Mehrheit von Anteilseignern aus dem öffentlichen Sektor (im Jahre 2005). Vor dem Jahr 2005 und aktuell gibt es nur öffentliche Anteilseigner.
- (131) Infolgedessen kommt die Kommission zu der Auffassung, dass die ermäßigten Entgelte, die sich aus dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH (im Vertrag als „AOC“ bezeichnet) und Ryanair geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 und aus den Marketingverträgen ergeben, einem Verlust an öffentlichen Mitteln gleichkommen.
- (132) Der Gerichtshof hat jedoch auch für Recht erkannt, dass auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbstständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens, wie den zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrag vom 3. März 2003 und die Marketingverträge, dem Staat zuzurechnen⁽⁴⁾.

⁽²⁾ Siehe oben, Randnr. (31).

⁽³⁾ Siehe EuGH 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (im Folgenden: „Stardust Marine“), Rechtssache C-482/99, Slg. 2002, I-4397.

⁽⁴⁾ Stardust Marine-Urteil, Randnrn. 52 und 57.

⁽¹⁾ Rettungs- und Umstrukturierungs-Leitlinien, Randnr. 9-13.

(133) Bevor die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH den Vertrag über Luftverkehrsdienstleistungen mit Ryanair schloss, fanden Verhandlungen statt, in denen die zuständigen thüringischen Ministerien offenkundig ein Mitspracherecht hatte. In einem Presseartikel heißt es, die Verhandlungen hätten länger gedauert, weil die Ministerien Thüringens versuchten, die Einigung zu blockieren ⁽¹⁾. Gleichzeitig erklärte der thüringische Wirtschaftsminister Schuster, der Freistaat werde die erforderlichen Maßnahmen bewilligen können. Er wird mit der Aussage zitiert, wenn Ryanair eine verlängerte Start- und Landebahn wolle, werde die Erweiterung zugesagt. In dem Artikel heißt es ferner, wenn Ryanair seinen Betrieb am AOC aufnehme, könnten die Fluggastzahlen in Dresden und Leipzig-Halle möglicherweise zurückgehen ⁽²⁾.

(134) Der Flughafen untersteht der Aufsicht des Thüringer Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, das die Aufsichtsbehörde des AOC ist. Die Unterzeichnung eines Vertrags zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und einer Fluggesellschaft kann einen solchen Rechtsakt darstellen, der von der Aufsichtsbehörde beobachtet oder genehmigt werden muss. Zudem muss die Regulierung von Flughafenengebühren nach § 43 a LuftVZO zuvor von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden, bevor sie umgesetzt werden kann. Außerdem erfordert die Gebührenordnung des AOC vom 18.9.2006 die Unterschrift eines Vertreters des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr.

(135) Das Engagement der Ministerien und der politischen Ebene ist in den Aussprachen des Thüringer Landtags zu erkennen, wo nicht nur technische Fragen erörtert wurden, sondern auch die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Flughafens insgesamt; dies geht aus dem ausführlichen Protokoll der Debatte hervor ⁽³⁾.

(136) Der Marketingvertrag mit Ryanair war auch Gegenstand von Diskussionen in öffentlichen Körperschaften. Einem Presseartikel zufolge billigte der Kreistag die Zahlung von 670 000 EUR für Marketingmaßnahmen betreffend die Aufnahme eines neuen Flugziels ins Programm von

Ryanair ⁽⁴⁾. Der Landrat wird mit der Aussage zitiert, ohne die Marketingzahlungen hätten die Linienflugdienste eingestellt werden müssen.

(137) Als das Flughafengeschäft kränkelte, engagierten sich die Behörden auch in den Diskussionen über die Zukunft des Flughafens und dessen Hauptkunden Ryanair. Im August 2010 befürwortete die Handelskammer Gera als öffentliche Einrichtung eine Fortsetzung des Billigfliegerkonzepts und der Präsenz von Ryanair am AOC und forderte die Regierung Thüringens auf, mit Ryanair über Flugziele und Marketingmaßnahmen zu verhandeln ⁽⁵⁾. Anscheinend hatte es auf der politischen Ebene des Freistaats Thüringen schwierige, kontroverse Diskussionen gegeben, auf die der Vorstandsvorsitzende Bezug nahm, nachdem Ryanair den Flughafen verlassen hatte ⁽⁶⁾. Derselbe Artikel zitiert einen Pressesprecher der Thüringer Regierung mit der Äußerung, Thüringen zweifle erheblich an der Rentabilität der zukünftigen Geschäftstätigkeit von Ryanair am AOC ⁽⁷⁾.

(138) Aufgrund dieser Faktoren dürfte erwiesen sein, dass die öffentlichen Stellen in der Lage waren, die Tätigkeiten des AOC zu beaufsichtigen, und dass sie in wichtige Entscheidungen über die wirtschaftliche Nutzung des Flughafens eingebunden waren. Daher kommt die Kommission in diesem Stadium zu der vorläufigen Auffassung, dass die Entscheidung über die Durchführung des zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Vertrags vom 3. März 2003 und des Marketingvertrags vom 7. April 2003 sowie die anschließend zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossenen Marketingverträge den staatlichen Behörden zuzurechnen sind.

Spezifischer wirtschaftlicher Vorteil

(139) Wenn eine Vereinbarung über Entgelte derart konzipiert ist, dass einem speziellen Unternehmen damit eine Begünstigung mithilfe staatlicher Mittel eingeräumt wird, dann findet Artikel 107 Absatz 1 AEUV Anwendung finden.

(140) Ein privater Investor kann aus kommerziellen Gründen einen Preisnachlass gewähren, so z. B., wenn dieser nur

⁽¹⁾ Dresdner Neue Nachrichten vom 5.3.2003: „Der Regionalflughafen Altenburg-Nobitz war in den vergangenen Jahren mit mehreren Millionen Euro Fördermitteln modernisiert worden und hatte sich immer wieder um die Ansiedlung eines Billig-Fliegers bemüht. Die Verhandlungen mit Ryanair waren über viele Monate geführt worden. Als letztes Hindernis erwies sich der hinhaltende Widerstand Erfurter Ministerien, die diese Ansiedlung zu blockieren versuchten.“

⁽²⁾ <http://www.radio-lotte.de/nachricht/14036>: „Thüringen will mit Millioneninvestitionen die irische Billigfluglinie Ryanair an den Flughafen Altenburg-Nobitz lotsen. Nach Aussagen der ‚Leipziger Volkszeitung‘ stehen dafür rund 28 Millionen Euro aus einem Infrastruktur-Sonderprogramm zur Verfügung. Thüringens Wirtschaftsminister Schuster sagte, man sei auch flexibel genug, erforderliche Maßnahmen bereits in diesem Jahr zu bewilligen. Wenn Ryanair beispielsweise eine längere Start- und Landebahn benötige, dann werde diese Verlängerung erfolgen. Sollte Ryanair sich für Altenburg-Nobitz entscheiden, würde Dresden und Leipzig/Halle ein weiterer Passagierverlust drohen. Der einstige Militärflugplatz liegt geografisch in der Mitte. Der Dresdner Flughafen hat in diesem Jahr bislang rund 15 [%] Minus gemacht, Leipzig/Halle rund zwölf Prozent.“

⁽³⁾ Thüringer Landtag, 4. Wahlperiode, Plenarprotokoll 4/11, 28. Januar 2005, 11. Sitzung, Freitag, den 28. Januar 2005, Perspektiven des Flughafens Altenburg-Nobitz, S. 1097.

⁽⁴⁾ <http://www.neues-deutschland.de/artikel/161087.ein-Flughafen-an-jeder-muelltonne.html>: „Zuvor hatte der Kreistag beschlossen, dem irischen Billigflieger Ryanair für die Einrichtung einer zusätzlichen Flugverbindung 670 000 Euro Marketingzuschüsse zu gewähren. „Ohne diese Beschlussfassung wäre der Linienflugbetrieb faktisch am Ende gewesen und der Flugplatz hätte seine Bedeutung zwangsläufig verloren“ rechtfertigte der Landrat und Aufsichtsratsvorsitzende der Betreibergesellschaft Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH die Finanzspritze. Zu den bisherigen Verbindungen von und nach Stansted (London), Edinburgh (Schottland) und Girona (Barcelona) soll ab März 2010 zweimal in der Woche eine Verbindung nach Alicante hinzu kommen.“

⁽⁵⁾ http://www.altenburg-tourismus.de/sites/default/files/downloads/presse/OVZ_24.08.10.pdf.

⁽⁶⁾ <http://www.thueringer-allgemeine.de/web/zgt/wirtschaft/detail/-/specific/Flugplatz-Altenburg-plant-ohne-Ryanair-2061216419>.

⁽⁷⁾ „Die mögliche Absage von Ryanair ‚bestätigt die Bedenken, die die Landesregierung seit langer Zeit hat‘, sagte Zimmermann. Das Konzept mit dem Festhalten am Geschäftsmodell des Billigfliegens sei ‚nicht belastbar‘.“

für einen begrenzten Zeitraum gilt oder die Nutzer der Flughafeninfrastruktur nicht unterschiedlich behandelt und zudem nicht die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Flughafens aufs Spiel setzt, sondern sie eher stärkt. Rabatte und Ermäßigungen sollten auf jeden Fall Skaleneffekte oder sonstige Kostenersparnisse für den Flughafenbetreiber widerspiegeln oder auf einem gewissen ökonomischen Kalkül beruhen, so dass es für den Flughafenbetreiber vernünftig ist, sie zu gewähren ⁽¹⁾.

(141) Außerdem machen Ermäßigungen, die zu dem Ergebnis führen, dass die von den Fluggesellschaften gezahlten Flughafengebühren niedriger sind als die Kosten der zugrunde liegenden und den Fluggesellschaften vom Flughafen bereitgestellten betrieblichen Tätigkeiten, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten keinen Sinn, insbesondere dann, wenn der Flughafenbetreiber in finanziellen Schwierigkeiten steckt, da die Ermäßigungen dann nur noch höhere Verluste des Flughafenbetreibers bewirken. Daher würde ein marktwirtschaftlich orientierter Flughafenbetreiber unter normalen Marktbedingungen in der Regel keine Ermäßigungen gewähren. Daraus folgt, dass derartige Ermäßigungen den Fluggesellschaften einen Vorteil verschaffen, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten würden.

(142) Um bewerten zu können, ob die Entgeltzahlungen nach dem zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair geschlossenen Verträgen zu Marktbedingungen erfolgten, muss die Kommission untersuchen, ob sie unter Umständen erfolgten, die für einen Investor annehmbar wären, der unter Berücksichtigung der zum Investitionszeitpunkt verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen unter allgemein üblichen Marktbedingungen arbeitet.

(143) Wie bereits angeführt, erhält die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH den Angaben der deutschen Behörden zufolge von Ryanair eine feste Landegegebühr in Höhe von [...] * EUR pro Flugzeug und eine Fluggastgebühr in Höhe von [...] * EUR pro Passagier. Eine gesonderte Abfertigungsgebühr scheint es nicht zu geben, da die von Ryanair gezahlten Entgelte auch die Abfertigung beinhalten ⁽²⁾. Die Fluggastgebühren werden mit einer Erfolgsgebühr in Höhe von [...] * EUR verrechnet, so dass die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH noch [...] * EUR an Ryanair zahlen muss und nur die Einnahmen aus der Landegegebühr behält. Dies stellt eine Ermäßigung für Ryanair dar. Anhand der derzeit vorhandenen Informationen lässt sich sagen, dass solche Ermäßigungen anderen Fluggesellschaften, die den Flughafen auch bedienen, nicht eingeräumt wurden; darüber hinaus ließe sich auf der Grundlage der verfügbaren Informationen eine solche Ermäßigung aus objektiven Gründen, die ein Marktteilnehmer akzeptabel fände, auch nicht rechtfertigen.

(144) Die deutschen Behörden tragen vor, die ermäßigten Entgelte seien nicht derart konzipiert, dass sie einem Flug-

hafenbenutzer einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, da der AOC Einnahmen erwirtschaftete.

(145) Den deutschen Behörden zufolge lässt sich anhand der Einnahmen zeigen, dass der AOC durch den Vertrag mit Ryanair höhere Einnahmen erwirtschaftet hat. Die Passagierzahlen stiegen von 25 802 Fluggästen im Jahr 2002, also dem Jahr vor Aufnahme des Flugbetriebs durch Ryanair, auf 140 765 im Jahr 2009, was einen etwa fünf-fachen Zuwachs bedeutet. Gleichzeitig stiegen die Einnahmen auf das Dreieinhalbfache, nämlich von [...] * EUR 2002 auf [...] * EUR. Nach deutscher Auffassung ist zu berücksichtigen, dass die Einnahmen nicht nur den Flug-gastverkehr, sondern auch den Frachtverkehr umfassen. Im selben Zeitraum sank nämlich das Frachtaufkommen von [...] * Tonnen auf [...] * Tonnen und erwirtschaftete daher praktisch keine Einnahmen. Die deutschen Behörden erklären auch, dass die Flughafengebühren im selben Zeitraum von [...] * EUR auf [...] * EUR anstiegen, während die Einnahmen aus den Parkplatzgebühren von null auf [...] * EUR stiegen.

(146) Der Flughafen hat offenbar über mehrere Jahre in Folge Verluste gemacht, ja es ist sogar fraglich, ob er von 2000-2010 zu irgendeinem Zeitpunkt Gewinn gemacht hat. Folglich hätte ein privater Eigentümer überlegt, ob nicht eine Schließung des Flughafens viel günstiger ist als die Weiterführung. Die Bundesregierung wird ersucht, Angaben zu den Kosten einer Schließung im Vergleich mit den Kosten der Weiterführung zu machen.

(147) Was die sogenannten Verträge über Marketingdienstleistungen anbelangt, so hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Verträge dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gerecht werden können. Der Marketingvertrag vom 7. April 2003 zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Ryanair ist zwar mit der Weiterentwicklung der Flughafengebühren verbunden, verschafft aber auch Ryanair den Auftrag, „geeignete englischsprachige Werbung für den Internetauftritt des Flughafens zu entwerfen sowie Verkaufsförderung und Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben“. Ryanair sorgt auch für Hyperlinks zur AOC-Homepage und „für den Einsatz aller sonstigen einschlägigen Methoden zur Förderung der betreffenden Dienstleistungen“. Die Kommission stellt dazu fest, dass der Vertrag keine Beschreibung hinsichtlich Art, Platzierung, Inhalt und Verweildauer der Hyperlinks und auch keine anderweitige Beschreibung der ins Auge gefassten Marketingmaßnahme enthält. Die Maßnahmen, die die deutschen Behörden als vermutlich im Rahmen dieses Vertrags bezahlt aufgezählt haben, beziehen sich hauptsächlich auf in der „Leipziger Volkszeitung“, einer deutschen Regionalzeitung, abgedruckte Anzeigen.

(148) Die nachfolgenden Verträge über Marketingdienstleistungen vom 28. August 2008 und 25. Januar 2010 und die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 wurden zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und der Airport-Marketing-Services Limited unterzeichnet. Nach den Verträgen hat diese Firma die ausschließliche Lizenz, Marketingdienstleistungen für Ryanair anzubieten.

⁽¹⁾ Beschluss der Kommission vom 18.02.2011, Staatliche Beihilfe NN 26/2009 – Griechenland – Erweiterung des Flughafens Ioannina, noch nicht veröffentlicht.

⁽²⁾ Siehe oben, Randnr. (31).

Die Kommission fordert die Beteiligten auf, das rechtliche Verhältnis zwischen Airport-Marketing-Services Limited und Ryanair zu erklären und nähere Angaben zu dem zugrunde liegenden Lizenzvertrag und zu ihren jeweiligen vertraglichen Rechten und Pflichten zu machen.

(149) Zusammenfassend lässt sich für die Marketingdienstleistungsverträge vom 28. August 2008 und 25. Januar 2010 sowie die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 festhalten, dass jeder für sich die Vertragspflicht für Ryanair begründet, bestimmte und im jeweiligen Vertrag aufgezählte Marketingdienstleistungen zu erbringen. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH ist vertraglich verpflichtet, für die unter Abschnitt 1.5.4 näher beschriebenen Dienstleistungen einen für das jeweilige Jahr festgelegten Preis zu zahlen.

(150) Die Kommission stellt erstens fest, dass die in den Verträgen aufgezählten Maßnahmen nur auf der Website von Ryanair durchgeführt werden. Es wird im Vertrag festgestellt, dass der AOC diese Website nutzen möchte, um für sich als Urlaubsziel und Geschäftszentrum zu werben. Zweitens stellt die Kommission in Bezug auf die vertraglichen Rechte der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH fest, dass diese das Recht hat, sich für die Marketingmaßnahmen bevorzugte Zeitfenster auszusuchen. Aufgrund ihrer begrenzten Verfügbarkeit können diese Zeitfenster jedoch nicht garantiert werden. Drittens hat die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH auch das Recht, sich den Inhalt der Websites auszusuchen, die über einen Hyperlink auf der Website von Ryanair aufgerufen werden können. Jedoch wird dieses Recht durch die Tatsache eingeschränkt, dass diese Websites keine Flüge, Autovermietungen, Übernachtungsmöglichkeiten und/oder sonstige Dienstleistungen beinhalten dürfen, die sich auch auf der Ryanair-Website vermarkten lassen. Außerdem hat Ryanair das letzte Wort und kann die Veröffentlichung einer Website verweigern. Die Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH hat auch selbst den Nachweis zu führen, dass die Dienstleistungen nach diesem Vertrag erbracht wurden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Nachweise für die im Rahmen dieser Verträge erbrachten Dienstleistungen vorzulegen. Die Kommission stellt fest, dass diese Marketingdienstleistungsverträge eine weitere Reduzierung der von Ryanair entrichteten Flughafenentgelte zur Folge haben.

(151) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, Informationen über die Rentabilität der Flugplatz-Altenburg-Nobitz-GmbH anhand der Jahresbilanzen, der Gewinn- und Verlustrechnungen und der Geldflussrechnungen für den Zeitraum 2000-2010 vorzulegen. Die Bundesregierung wird ersucht, für jedes einzelne Jahr in diesem Zeitraum die Gesamtkosten des AOC anzugeben, und zwar aufgeschlüsselt nach Investitionskosten und Betriebskosten, und die Investitionskosten, die Abschreibungskosten und die Finanzierungskosten des Anlagevermögens weiter herunterzurechnen, einschließlich folgender Angaben:

— Jahreskapazität nach Passagierzahlen und Umschlagzahlen des Flughafens im Zeitraum 2000-2011 unter Berücksichtigung der Kapazitätsengpässe wie z. B. Slots, Sicherheitsbelange, Umweltbelange u. ä.;

— Jahresanteil der Ryanair an der Flughafenkapazität nach Passagierzahlen und Umschlagzahlen im Zeitraum 2000-2011;

— Jahresbetrag der vom Flughafen getragenen Investitionskosten im Zeitraum 2000-2011;

— tatsächlich von Ryanair bezahlter Anteil der jährlichen Investitionskosten des Flughafens;

— Jahresbetrag der vom Flughafen getragenen Betriebskosten im Zeitraum 2000-2011;

— tatsächlich von Ryanair bezahlter Anteil der jährlichen Betriebskosten des Flughafens;

— nicht-luftfahrtbezogene Einnahmen pro Ryanair-Flug-gast pro Monat mit Flugbetrieb.

(152) Deutschland wird ersucht, alle historischen und derzeit gültigen Flughafengebühren dieses Flughafens sowie alle Verträge, einschließlich der Marketingverträge oder ähnlicher Verträge vorzulegen, die vom Flughafen mit den Fluggesellschaften, die den Flughafen benutzt haben oder noch benutzen, geschlossen wurden. Im Fall von Marketingverträgen zwischen dem AOC und anderen Fluggesellschaften sind die Preisunterschiede hinsichtlich der Marketingdienstleistungen von Ryanair gegenüber den Marketingdienstleistungen der anderen Fluggesellschaften zu erläutern.

(153) Die Bundesregierung wird ferner ersucht, die tatsächlichen Zahlungen, die im Rahmen der Verträge von Ryanair geleistet wurden, pro Dienstleistung und Monat und für jedes einzelne Vertragsjahr anzugeben sowie die Zahlungen, die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair im selben Zeitraum im Rahmen der einzelnen Marketingdienstleistungsverträge geleistet wurden, und zwar nach den genauen Marketingmaßnahmen, die von Ryanair und/oder Airport-Marketing-Services im Rahmen der einzelnen Marketingdienstleistungsverträge durchgeführt wurden, aufgeschlüsselt anzugeben, sowie den Nachweis für die Weblinks zum AOC auf der Ryanair-Website zu führen. Darüber hinaus ersucht die Kommission die Bundesregierung, den Nachweis für die im Rahmen der Marketingverträge erbrachten Dienstleistungen zu führen und dabei zu erklären, welchen Mehrwert im Vergleich mit der englischsprachigen amtlichen Thüringer Tourismuswebsite diese Dienstleistungen für Altenburg gebracht haben.

(154) Die Kommission ersucht Deutschland zu klären, ob die „Erfolgsgebühren“ für Ryanair in Höhe von [...] EUR pro Fluggast zusätzlich zu den Marketingdienstleistungsverträgen gezahlt werden.

(155) Die Bundesregierung wird ebenfalls ersucht, im Einzelnen festzustellen, wie die im Vertrag mit Ryanair vom 3. März 2003 festgelegten Extra-Dienstleistungen, wie z.

B. Mietwagenschalter, Busverbindung zu den Bahnhöfen, Abfertigung, Werbereisen/-veranstaltungen usw. preislich angesetzt und in welcher Höhe von Ryanair bezahlt wurden.

- (156) Im derzeitigen Stadium hat Deutschland keinen Beweis dafür vorgelegt, dass die ermäßigten Entgelte, die Ryanair gezahlt hat, von einem marktwirtschaftlich handelnden Investor in gleicher Weise und zu den gleichen Bedingungen wie in den vorgenannten Verträgen angeboten worden wären. Die Kommission kommt daher zu dem vorläufigen Ergebnis, dass Ryanair einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat, der ihr durch die ermäßigten Entgelte auf der Grundlage der vorstehenden Verträge, die Zahlung einer Erfolgsgebühr und die Marketingverträge gewährt wurde.

Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (157) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmers gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden ⁽¹⁾. Nach ständiger Rechtsprechung ⁽²⁾ reicht es dafür, dass eine Maßnahme den Wettbewerb verfälscht, aus, dass der Beihilfeempfänger auf Märkten mit freiem Wettbewerb mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht.
- (158) Durch die Ermäßigung der Flughafenentgelte verringern sich die gewöhnlichen Betriebskosten der Fluggesellschaft, die von einer solchen Ermäßigung profitiert. Daher ist diese Fluggesellschaft in der Lage, ihre Marktstellung zu festigen. Außerdem zeichnet sich der Luftverkehrssektor durch einen heftigen Wettbewerb zwischen Betreibern aus verschiedenen Mitgliedstaaten aus, so insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Luftverkehrspaket“) am 1. Januar 1993 ⁽³⁾. Daraus folgt, dass die ermäßigten Gebühren den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb im Luftverkehrssektor verfälschen oder zu verfälschen drohen.

Schlussfolgerung

- (159) Unter diesen Umständen kommt die Kommission zu der vorläufigen Auffassung, dass die von Ryanair in den Jahren des Flugbetriebs auf dem Flughafen AOC gezahlten ermäßigten Flughafenentgelte und die vom Flughafen gezahlten Marketingentgelte eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV bedeuten.

Vereinbarkeit der ermäßigten Flughafenentgelte mit dem Binnenmarkt

- (160) Die deutschen Behörden erklären, dass der Flughafen aufgrund der Verträge mit Ryanair in der Lage ist, höhere Einnahmen zu erwirtschaften. Jedoch hat Deutschland nicht aufgezeigt, nach welcher Rechtsgrundlage die Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen wer-

den könnte. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können ⁽⁴⁾.

- (161) Der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH wurde am 3. März 2003 beschlossen, der Marketingvertrag zwischen den beiden Seiten am 7. April 2003. Die Leitlinien von 2005 traten am 9. Dezember 2005 in Kraft. Auf den Zeitraum vor Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 findet der EU Vertrag unmittelbar Anwendung.
- (162) Auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c kann die Kommission Beihilfen für Luftfahrtunternehmen im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung für neue Flugverbindungen, mit denen ein Regionalflughafen der Kategorie C oder D (ausnahmsweise auch der Kategorie B) mit einem anderen EU-Flughafen verbunden wird, dann für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären, wenn die geförderte Verbindung langfristig rentabel ist, der Beihilfebetrag eng mit den zusätzlichen Anlaufkosten verbunden ist, degressiv ist, nur eine begrenzte Zeit lang gewährt wird, an die Entwicklung der Fluggastzahlen gebunden ist, diskriminierungsfrei gewährt wird und transparent ist und Sanktionsmechanismen für den Fall vorsieht, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen nicht nachkommt.
- (163) Daher folgt der konstanten Praxis der Kommission, dass Beihilfen nur dann für mit dem Binnenmarkt für vereinbar erklärt werden, wenn
- sie zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse beitragen, etwa zur Finanzierung neuer Flugverbindungen, mit denen ein Regionalflughafen der Kategorie C oder D oder ausnahmsweise B mit einem anderen EU-Flughafen verbunden wird, wenn die Flugstrecke letztlich rentabel ist,
 - der Beihilfebetrag notwendig und angemessen in Bezug auf die Zusatzkosten der Inbetriebnahme der Flugstrecke ist und einen Anreizeffekt hat,
 - sie transparent und diskriminierungsfrei gewährt werden,
 - sie Sanktionen für den Fall vorsehen, dass ein Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen nicht nachkommt,
 - sie den Wettbewerb nicht in einer Weise verfälschen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

⁽¹⁾ EuGH 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, Rechtssache 730/79, Slg. 1980, I-2671, Randnr. 11.

⁽²⁾ EuGel 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717, Randnr. 46.

⁽³⁾ Siehe Verordnungen des Rates (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92 (ABl. L 240 vom 28.8.1992).

⁽⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. Juli 2011, Rechtssache C-459/10P, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, noch nicht in der amtlichen Slg. veröffentlicht, Randnr. Rn. 34; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2002, Rechtssache C-113/00, Spanien/Kommission, Slg. 2002, I-7601, Randnr. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. I-6857, Randnr. 30; Urteil des Gerichtshofs vom 6. November 1990, Rechtssache C-86/89, Italien/Kommission, Slg. 1990, I-3891, Randnr. 18; Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnrn. 46-48; Urteil des Gerichts vom 8. Juni 1995, Rechtssache T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48

- (164) Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse, neue und letztlich rentable Flugverbindungen: Die Kommission erkennt an, dass ein regionaler Flughafen einen wichtigen Faktor für die Regionen darstellen kann. AOC ist ein Flughafen der Kategorie D („kleine Regionalflughäfen“) mit einem jährlichen Fluggastaufkommen von weniger als einer Million. Der Kommission liegen keine Auskünfte über die Rentabilität bzw. über die von Ryanair festgelegten Flugverbindungen mit Ausgangspunkt AOC vor.
- (165) Notwendigkeit, Angemessenheit und Anreizeffekt: Die im Rahmen der beiden Verträge mit Ryanair von 2003 gewährte Ermäßigung bezieht sich auf die Flugstrecke London-Stansted. Während sich der Vertrag zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003 ausdrücklich auf die Flugstrecke vom AOC nach London-Stansted bezieht, nimmt der Marketingvertrag vom 7. April 2003 seinerseits Bezug auf den Vertrag vom 3. März 2003. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob die Flugstrecke nach London-Stansted als neue Flugverbindung oder neue Frequenz betrachtet wurde.
- (166) Anlaufbeihilfen müssen befristet, dem Ziel angemessen und degressiv sein, um ihren Zweck zu erfüllen, d. h. um Luftfahrtunternehmen zu veranlassen, von Regionalflughäfen aus neue Flugverbindungen zu etablieren, die mittelfristig rentabel werden und einen Anreizeffekt haben, also Fluglinien zum Aufbau von Verbindungen veranlassen und deren Effizienz erhöhen. Die Verträge zwischen Ryanair und der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH vom 3. März 2003 sind auf eine Dauer von 10 Jahren angelegt. Die Beihilfe wird nicht mit der Zeit geringer, sondern steigt nach dem fünften Jahr im Gegenteil an: Die „Erfolgsgebühr“ („Nettoentgelt pro abfliegendem Fluggast, das sämtliche Gebühren einschließt“), die von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair zu zahlen ist, steigt in der niedrigsten Kategorie von [...] * EUR (Jahre 1-5) auf [...] * EUR (Jahre 6-10) und in der höchsten Kategorie von [...] * EUR (Jahre 1-5) auf [...] * EUR (Jahre 6-10) (siehe Randnummer 39). Zudem scheint aus den Marketingverträgen hervorzugehen, dass der Beihilfebetrug tatsächlich mit der Zeit steigt und nicht abnimmt.
- (167) Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Anlaufbeihilfe mit 10 Jahren Laufzeit nicht notwendig oder angemessen ist, da die Erfahrung aus der Luftfahrtbranche, die im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Leitlinien von 2005 gesammelt wurde, nahelegt, dass einem Luftfahrtunternehmen ein Zeitraum von maximal drei bis fünf Jahren für die Feststellung genügen sollte, ob ein Flugziel rentabel ist oder nicht. Zudem sind die Anlaufbeihilfen nicht degressiv. Die Kommission stellt ferner fest, dass Deutschland nicht nachgewiesen hat, dass die Beihilfeintensität, insbesondere eine Ermäßigung gegenüber der Gebührenordnung, notwendig ist, um die neuen Flugverbindungen rentabel zu gestalten. Daher hat die Kommission in diesem Stadium Zweifel an der Notwendigkeit und Angemessenheit der Beihilfe.
- (168) Was den Anreizeffekt betrifft, so geht die Kommission davon aus, dass aufgrund des Nichtvorliegens einer Degressivität der Beihilfe ein Anreizeffekt zweifelhaft ist.
- Zudem ist der Anreizeffekt nicht gegeben, wenn die Flugverbindung auf unbestimmte Dauer subventioniert wird; er setzt voraus, dass die Zahlung nur im Hinblick auf zusätzliche Ausgaben erfolgen sollte, die mit der Einführung der neuen Flugverbindung oder Frequenz direkt verbunden sind und dass die Flugverbindung nach einigen (im allgemeinen drei) Jahren vom Luftfahrtunternehmen ohne weitere Anlaufbeihilfen betrieben werden könnte. Die Kommission bezweifelt, dass diese Voraussetzungen in diesem Fall erfüllt sind. Daher hat sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel am Anreizeffekt der Beihilfe.
- (169) Die Beihilfe muss transparent und diskriminierungsfrei gewährt werden. Deutschland hat dazu keine Informationen vorgelegt. Die offizielle Gebührenordnung ist nicht eingehalten worden, und auch hier hat die Kommission in diesem Stadium Zweifel an der Einhaltung des Kriteriums.
- (170) Es scheint kein Sanktionsmechanismus für den Fall geschaffen worden zu sein, dass Ryanair seine vertraglichen Verpflichtungen mit dem Flughafen nicht erfüllt. Die Kommission hat Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (171) Wettbewerbsverfälschung, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft: Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe sich negativ auf andere Luftfahrtunternehmen auswirken könnte, die von AOC aus tätig waren und denen andere Gebühren angeboten wurden. Zudem wurde die Beihilfe für die Flugverbindung nach London-Stansted gewährt, die seinerzeit nicht nur von AOC aus bedient wurde, sondern auch von anderen Flughäfen wie Leipzig-Halle aus. Wie der Beschwerdeführer vorbringt, betrieb Air Berlin eine Flugverbindung zwischen Leipzig-Halle und London-Stansted, stellte diese jedoch im Januar 2008 ein, weil die Flugverbindung angeblich aufgrund der subventionierten Parallelflygverbindung nicht mehr rentabel war.
- (172) Angesichts dieser Argumente hat die Kommission Zweifel daran, ob die Beihilfe für Ryanair für mit dem gemeinsamen Interesse vereinbar erklärt werden kann.
- (173) Deutschland hat bislang nicht nachgewiesen, dass die Beihilfe die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllte. Nach geltender Rechtsprechung des Gerichtshofs⁽¹⁾ hat der Mitgliedstaat alle Angaben zu machen, die die Prüfung erlauben, ob die Voraussetzungen vorliegen, und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für eine solche Vereinbarkeit gegeben sind.
- (174) Für den Zeitraum nach Inkrafttreten der Leitlinien von 2005 wird die Kommission daher prüfen, ob die Beihilfe als mögliche Anlaufbeihilfe nach den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (175) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 berücksichtigen, dass kleine Flughäfen häufig nicht über das zum Erreichen

⁽¹⁾ Rechtssache C-364/90 Italienische Republik/Kommission, Randnummer 20.

der kritischen Größe und der Rentabilitätsschwelle notwendige Fluggastaufkommen verfügen und dass deshalb „Luftfahrtunternehmen nicht immer bereit sind, ohne entsprechenden Anreiz das Risiko einzugehen, Flugverbindungen von unbekannten oder noch nicht getesteten Flughäfen aus zu eröffnen“, so heißt es unter Randnr. 74 der Luftfahrt-Leitlinien von 2005. Daher erhebt die Kommission keine Einwände, wenn befristet und unter bestimmten Bedingungen staatliche Beihilfen als Anreize gewährt werden, „neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen von Regionalflughäfen aus anzubieten, um ein Fluggastaufkommen anzuziehen und nach einer bestimmten Zeit die Rentabilitätsschwelle zu erreichen“.

- (176) Wenn die in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 festgelegten Kriterien eingehalten werden, wird die Anlaufbeihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, alle notwendigen Informationen vorzulegen, damit sie beurteilen kann, ob die fraglichen Maßnahmen als mit den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 vereinbar angesehen werden können.
- (177) Nach Randnummer 75 der Leitlinien von 2005 ist es jedoch nicht hinnehmbar, Anlaufbeihilfen für neue Flugverbindungen zu gewähren, auf denen bereits entsprechende Hochgeschwindigkeitszugverbindungen bestehen. Die Kommission fordert Deutschland auf klarzustellen, ob diese Anforderung erfüllt ist.
- (178) Nach Randnummer 79 der Leitlinien von 2005 gilt:
- (179) a) „... Empfänger der Beihilfen sind Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die ihnen von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 ⁽¹⁾ des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde“.
- (180) Die Kommission ersucht die Bundesregierung, herauszufinden, welche Fluggesellschaften Beihilfen erhalten haben, und zu klären, ob es sich dabei um Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung 1008/2008 handelt.
- (181) b) „... Die Beihilfen werden für Flugdienste zwischen Regionalflughäfen der Kategorien C und D und anderen Flughäfen in der EU gewährt.“
- (182) Der AOC ist ein Flughafen der Kategorie D.
- (183) c) „... Die Beihilfen werden nur für die Eröffnung neuer Flugverbindungen oder für neue Frequenzen gezahlt (die in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 festgelegt sind), die einen Anstieg des Nettofluggastaufkommens bewirken“.
- (184) Der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 28. August 2008 bezieht sich auf die Flugstrecken vom AOC nach London-Stansted und nach Girona. Die Kommission ersucht

die Bundesregierung, zu erklären, welche dieser Flugstrecken im Rahmen des Marketingdienstleistungsvertrags vom 28. August 2008 als neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen angesehen wurden.

- (185) Der zwischen der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH und Airport Marketing Services geschlossene Vertrag über Marketingdienstleistungen vom 25. Januar 2010, ergänzt durch die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010, bezieht sich auf die Flugstrecken vom AOC nach London-Stansted, Girona und Alicante. Einem Zeitungsartikel zufolge wurde die Flugstrecke von AOC nach Girona während des Winterflugplans ab Oktober 2008 eingestellt. Der Zeitungsartikel zitiert einen Ryanair-Sprecher mit der Erklärung, dass mangelnde Rentabilität aufgrund höherer Kerosinpreise zur Einstellung führe ⁽²⁾. Es hat den Anschein, dass die Flugstrecke von AOC nach Girona danach wiedereröffnet wurde. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob im Rahmen des Marketingdienstleistungsabkommens vom 25. Januar 2010, ergänzt durch die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010, die Flugstrecken nach London-Stansted, Girona und Alicante als neue Flugverbindung oder neue Frequenz betrachtet wurden, und auszuführen, welche Flugstrecke als neue Flugverbindung betrachtet wurde.
- (186) Anhand der derzeit verfügbaren Informationen hat die Kommission ihre Zweifel, ob dieses Kriterium eingehalten wurde.
- (187) (d) „... Die geförderte Verbindung muss langfristig rentabel, d. h. ohne Beihilfe kostendeckend sein. Anlaufbeihilfen müssen deshalb degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt sein.“
- (188) Der Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 hat eine Erstlaufzeit von zwei Jahren. Der Vertrag legt einen von der Flughafen-Altenburg-Nobitz-GmbH an Ryanair im Jahr 2008 zu zahlenden Festpreis und einen im Jahr 2009 zu zahlenden Preis, der [50-60 %]* höher ist, fest. Daher sind die Zahlungen im Rahmen dieses Vertrags nicht degressiv.
- (189) Der Marketingdienstleistungsvertrag vom 25. Januar 2010 hat eine Erstlaufzeit von einem Jahr. Er betrifft dieselben Flugstrecken wie der vorhergehende Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 plus die Flugstrecke nach Alicante. Der Preis ist für ein Jahr festgelegt. Im Vergleich zu dem Preis für das zweite Jahr des vorhergehenden Vertrags hat sich der Preis jetzt fast [...]*. Daher sind die Zahlungen im Rahmen dieses Vertrags nicht degressiv.
- (190) Die Zusatzvereinbarung vom 21. September 2010 ergänzt den Marketingdienstleistungsvertrag vom 25. Januar 2010 um die „Winterperiode 2010“. Dieser Zeitraum ist nicht näher definiert, aber die Zusatzvereinbarung läuft erst am 31. März 2011 aus. Der Preis ist für diesen Zeitraum festgelegt. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, zu erklären, ob sich die Winterperiode 2010 auf den Winterflugplan 2010 bezieht.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S.8).

⁽²⁾ <http://www.airliners.de/verkehr/netzwerkplanung/altenburg-verliert-spanien-verbinding/16403>. Der Zeitungsartikel erwähnt auch, dass Ryanair damals die einzige Fluggesellschaft war, die den AOC anflieg.

- (191) Ferner liegen der Kommission keine Informationen dazu vor, ob die Fluggesellschaft anhand eines Geschäftsplans oder einer anderweitigen Kalkulation die Rentabilität der Flugstrecke während eines erheblichen Zeitraums nach Auslaufen der Beihilfe aufgezeigt hat. Die Flugstrecken nach Girona und Alicante waren wahrscheinlich nicht mehr wirtschaftlich, wie unter Randnummer 10 vermerkt ist. Alles in allem hat sich der Flugbetrieb vom AOC wohl als durchaus unwirtschaftlich erwiesen, sodass Ryanair den Flughafen AOC verlassen hat.
- (192) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (193) (e) „... Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen.“
- (194) Die Luftfahrt-Leitlinien von 2005 zählen als zusätzliche beihilfefähige Anlaufkosten solche wie z. B. Einrichtungskosten oder Marketing- und Werbeausgaben zur Bekanntgabe einer neuen Flugverbindung. Nicht beihilfefähig sind dagegen regelmäßige Betriebskosten.
- (195) Die bisher erhaltenen Informationen zeigen nicht, welche Kategorien von Kosten mit den ermäßigten Entgelten gedeckt werden. Die Kommission ersucht die Bundesregierung, in Bezug auf die Jahre 2000-2010 zu erklären, ob Ryanair die Betriebskosten auf dem Flughafen AOC gezahlt hat und ob Ryanair von den vollen Kosten des Flughafens anteilige Kosten pro Nutzung gezahlt hat. Zum derzeitigen Stadium kann die Kommission nicht ausschließen, dass die ermäßigten Entgelte für reguläre Betriebskosten gewährt wurden. Angesichts dessen hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (196) (f) „... Die degressiv gestaffelte Beihilfe kann für maximal drei Jahre gewährt werden. Die Beihilfe darf pro Jahr 50 % der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres und über den gesamten Beihilfezeitraum durchschnittlich 30% der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen.“
- (197) Die Beihilfe für die Flugstrecke nach Girona wird in den Marketingdienstleistungsverträgen erwähnt, die für 2008, 2009, 2010 und Winter 2010 gelten, was länger als drei Jahre sein kann, wenn die Zusatzvereinbarung den Winterflugplan bis Ende März 2011 mit umfasst. Ferner lässt sich aus den Verträgen nicht herleiten, dass die Beihilfe degressiv gestaffelt war, da der Preis nach dem Marketingdienstleistungsvertrag vom 28. August 2008 im zweiten Jahr stieg und im Rahmen des Marketingdienstleistungsvertrags vom 25. Januar 2010 wiederum stieg. Außerdem hat es, wie schon weiter oben festgestellt wurde, den Anschein, dass die Ermäßigungen auf reguläre Betriebskosten gewährt werden und somit den Betrag der beihilfefähigen Kosten übersteigen dürften.
- (198) Die Beihilfe für die Flugstrecke nach Alicante wird erst ab 2010 erwähnt und liegt damit unter drei Jahren. Die Kommission hat jedoch ihre Zweifel, ob die Beihilfe degressiv gestaffelt ist und ob die Berechnung auf der Grundlage der beihilfefähigen Gesamtkosten dementsprechend vorgenommen wurde. Außerdem hat es, wie schon weiter oben festgestellt wurde, den Anschein, dass die Ermäßigungen auf reguläre Betriebskosten gewährt werden und somit den Betrag der beihilfefähigen Kosten übersteigen dürften.
- (199) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (200) (g) „... Die Beihilfe muss sich nach der Entwicklung der Fluggastzahlen bemessen.“
- (201) Die folgenden Marketingdienstleistungsverträge von 2008 und 2010 sowie die Zusatzvereinbarung von 2010 enthalten keine Verbindung zur Entwicklung der Fluggastzahlen. Die Verträge befassen sich nur mit der Vorgehensweise für das Marketing auf der Website von Ryanair, enthalten aber keine Vorkehrungen für das Messen des Erfolgs der Marketingmaßnahmen mittels statistischer Daten oder Nachverfolgung von Fluggästen, die den AOC anfliegen, weil sie auf der Website von diesem Flugziel erfahren haben.
- (202) Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist. Die Kommission hat außerdem Zweifel, ob die der Ryanair möglicherweise gewährte Beihilfe auch allen Fluggesellschaften diskriminierungsfrei zur Verfügung steht.
- (203) Was die weiteren Anforderungen der Luftfahrt-Leitlinien von 2005, Randnummer 79, anbelangt, stellt die Kommission fest, dass Deutschland die einer Fluggesellschaft auf dem AOC gewährte Anlaufbeihilfe nicht hinreichend bekannt gegeben hat (Randnr. 79 Buchstabe h), dass die deutschen Behörden keinen Geschäftsplan und auch vor Gewährung der Startbeihilfe keine Analyse vorweisen konnten (Randnr. 79 Buchstabe i), und dass die erforderliche Bekanntmachung der bezuschussten Flugverbindungen unterblieben ist (Randnr. 79 Buchstabe j). Im derzeitigen Stadium hat die Kommission ihre Zweifel, ob die deutschen Behörden Vorkehrungen für die erforderlichen Nachprüfungsverfahren für etwaige Beschwerden über die ermäßigten Entgelte getroffen haben (Randnr. 79 Buchstabe k), und ob den erforderlichen Sanktionsmechanismen nach Randnr. 79 Buchstabe l Genüge getan wurde.
- (204) Im derzeitigen Stadium hat die Kommission keine Informationen darüber, ob die Anlaufbeihilfe mit anderen Arten von Beihilfe kombiniert wurde, so z. B. Beihilfe sozialer Art oder Ausgleichsleistung für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Ferner wird in den Luftfahrt-Leitlinien von 2005, Randnr. 80, festgestellt, dass Anlaufbeihilfen „nicht mit anderen Finanzhilfen für den Betrieb einer Strecke kumuliert werden dürfen, auch dann nicht, wenn diese Beihilfen in einem anderen Mitgliedstaat gezahlt werden.“ Daher hat die Kommission ihre Zweifel, ob diese Bedingung erfüllt ist.
- (205) Angesichts dessen ist die Kommission in diesem Stadium der Auffassung, dass im vorliegenden Fall nicht alle Voraussetzungen für die Vereinbarkeit gemäß den Luftfahrt-Leitlinien von 2005 erfüllt wurden. Dementsprechend hat die Kommission Zweifel, ob die ermäßigten Entgelte, die Ryanair in den Jahren ihres Flugbetriebs auf dem AOC gezahlt hat, gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

(206) Die von Ryanair gezahlten ermäßigten Entgelte erfüllen auch nicht die Voraussetzungen einer anderen Ausnahmeregelung nach dem Vertrag. Daher kann die Kommission im derzeitigen Stadium nicht ausschließen, dass die ermäßigten Entgelte, die Ryanair in den Jahren ihres Flugbetriebs auf dem AOC gezahlt hat, rechtswidrige und unvereinbare staatliche Beihilfen darstellen.

BESCHLUSS

Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle für die Würdigung der Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Deutschland wird aufgefordert, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die potenziellen Beihilfeempfänger weiterzuleiten. Deutschland wird ferner aufgefordert, der Kommission eine nichtvertrauliche Fassung seiner Bemerkungen und der übermittelten Informationen zuzusenden.

Die Kommission fordert Deutschland auf, dem potenziellen Beihilfeempfänger unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zu übermitteln. Dabei sorgt Deutschland dafür, dass Informationen über andere Unternehmen, die nach der Mitteilung der Kommis-

sion C(2003) 4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen⁽¹⁾ der Geheimhaltungspflicht unterliegen, nicht an das betroffene Unternehmen weitergeleitet werden.

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

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

⁽¹⁾ ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6.

POMOC PAŃSTWA – FRANCJA**Pomoc państwa SA.33963 (2012/C) – Port lotniczy w Angoulême****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/C 149/03)

Pismem z dnia 21 marca 2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianych środków pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środków pomocy, w odniesieniu do których Komisja wszczyna postępowanie*, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
B-1049 Brussels
Faks: +32 2 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom francuskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I PROCEDURA

Pismem z dnia 26 stycznia 2010 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą domniemanych korzyści, jakie przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair miało otrzymywać we wszystkich regionalnych i lokalnych portach lotniczych we Francji. W odniesieniu do portu lotniczego w Angoulême skarga wspomina również o pomocy finansowej, jaką miał otrzymać zarządca portu lotniczego – izba handlowo-przemysłowa w Angoulême (fr. *Chambre de Commerce et d'Industrie*, zwana dalej „CCI w Angoulême”).

Pismem z dnia 16 marca 2010 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skargi nieobjętą klauzulą poufności i wezwała je do dostarczenia wyjaśnień na temat środków, których dotyczyła skarga. Władze francuskie dostarczyły odpowiedź pismem z dnia 31 maja i 7 czerwca 2010 r.

Pismem z dnia 2 listopada 2011 r. skarżący dostarczył dodatkowe informacje na poparcie swojej skargi. Pismem z dnia 5 grudnia 2011 r. Komisja przekazała te informacje władzom francuskim i zwróciła się do nich o udzielenie dodatkowych informacji. Dnia 22 grudnia 2011 r. władze francuskie wystąpiły o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi, na co Komisja wyraziła zgodę pismem z dnia 4 stycznia 2012 r. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedź pismem z dnia 20 stycznia 2012 r.

II OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Po przeanalizowaniu informacji znajdujących się w jej posiadaniu Komisja uważa, że konieczne jest wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego w celu zbadania całego wsparcia finansowego, jakie kolejni operatorzy portu lotniczego w Angoulême otrzymali od różnych jednostek i organów

publicznych w okresie od 2002 r. do dnia dzisiejszego oraz w celu oszacowania ewentualnej pomocy dla przedsiębiorstwa Ryanair, przewidzianej w porozumieniach między konsorcjum mieszanym portów lotniczych regionu Charente (*Syndicat Mixte des Aéroports de Charente*, zwanym dalej „SMAC”) a Ryanair i jego spółkami zależnymi z 2008 r.

Po pierwsze operatorzy korzystali między innymi z:

- dotacji inwestycyjnych i operacyjnych, jakie dział CCI ds. lotniska otrzymał w ramach konwencji z 2002 r., zawartej przez władze departamentu Charente (*Département de la Charente*), związek aglomeracyjny miasta Angoulême (*Communauté d'agglomération du grand Angoulême*), związek gmin Braconne Charente (*Communauté de Communes Braconne Charente*) oraz CCI z Angoulême;
- przejęcia deficytu budżetowego portu lotniczego przez dział ogólny CCI w okresie od 2002 do 2006;
- możliwego zaniżania faktur przez dział ogólny CCI za niektóre usługi na rzecz działu ds. lotniska w okresie od 2002 do 2011 r.;
- dotacji inwestycyjnych i operacyjnych przyznanych SMAC i działowi CCI ds. lotniska przez lokalne władze i CCI w okresie od 2007 do 2011 r. w ramach statutu SMAC oraz umowy o podwykonawstwo na eksploatację portu lotniczego zawartej w 2009 r.;
- dotacji inwestycyjnych i operacyjnych przyznanych SMAC i SNC-Lavalin przez lokalne władze i CCI począwszy od 1 stycznia 2012 r.

Po drugie, dnia 8 lutego 2008 r. SMAC zawarł dwa porozumienia (zwane dalej „porozumieniami z 2008 r.”) z przedsiębiorstwami Ryanair i Airport Marketing Services (zwane dalej „AMS”), spółką zależną należącą w całości do Ryanair, dotyczące regularnego połączenia lotniczego między Angoulême a London Stansted. Porozumienia przewidują między innymi zmniejszenie opłat lotniskowych oraz pomoc marketingową.

III OCENA ŚRODKÓW

W odniesieniu do wsparcia finansowego na rzecz portu lotniczego – Komisja na obecnym etapie postępowania uważa, że nie można uznać portu lotniczego Angoulême całościowo za usługę świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym. Komisja nie może więc wykluczyć, iż wszystkie środki pomocy inwestycyjnej i różne transfery finansowe pozwalające na obniżenie kosztów eksploatacji portu lotniczego nie stanowią pomocy państwa. Na podstawie wspólnotowych wytycznych dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla linii lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych z 2005 r.⁽¹⁾ Komisja ma wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności ewentualnej pomocy na finansowanie infrastruktury oraz co do średniookresowych perspektyw wykorzystania infrastruktury. Komisja ma także wątpliwości co do zgodności takich ewentualnych środków pomocy operacyjnej z funkcjonowaniem rynku wewnętrznego.

W odniesieniu do porozumień z 2008 r. między SMAC a Ryanair/AMS – Komisja wyraża wątpliwości co do faktu, czy zawierając te porozumienia, port lotniczy i organy publiczne zachowały się jak racjonalny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej.

Komisja uważa zwłaszcza w ramach oceny porozumień zawartych z Ryanair i jego spółką zależną AMS, że umowy o usługach lotniskowych i umowy o usługach marketingowych powinny być oceniane wspólnie, jako że Ryanair i AMS w rzeczywistości stanowią jednego beneficjenta przedmiotowych środków. Na podstawie informacji znajdujących się w jej posiadaniu Komisja uważa na tym etapie postępowania, że Ryanair/AMS otrzymał pomoc państwa w ramach porozumień z 2008 r.

Komisja uważa także na tym etapie, że nie spełniono warunków dotyczących zgodności pomocy z przepisami określonych w wytycznych z 2005 r. w zakresie wsparcia na rozpoczęcie działalności, zwłaszcza że względem na fakt, iż nie oceniono długoterminowej rentowności połączenia w kontekście stopniowego zmniejszania pomocy oraz iż kwoty przekazane nie są powiązane z kosztami ponoszonymi przez Ryanair przy uruchamianiu nowych połączeń. Komisja wyraża zatem poważne wątpliwości co do zgodności takich ewentualnych środków pomocy z rynkiem wewnętrznym.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽²⁾ wszelka pomoc bezprawnie przyznana beneficjentowi może podlegać zwrotowi.

TEKST PISMA

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos

autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 26 janvier 2010, la Commission a été saisie d'une plainte au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair recevrait dans un ensemble d'aéroports régionaux et locaux français. Concernant l'aéroport d'Angoulême, cette plainte fait également état d'apports financiers dont le gestionnaire de cet aéroport, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême (ci-après "la CCI") aurait été bénéficiaire.
2. Par courrier du 16 mars 2010, la Commission a envoyé aux autorités françaises une version non-confidentielle de la plainte, et a également invité les autorités françaises à apporter des clarifications quant aux mesures dénoncées. Les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse par lettres des 31 mai et 7 juin 2010.
3. Par courrier du 2 novembre 2011, le plaignant a envoyé des informations complémentaires à l'appui de sa plainte. La Commission a transmis ces éléments et demandé des informations complémentaires à la France par lettre du 5 décembre 2011. Les autorités françaises ont sollicité le 22 décembre 2011 un délai supplémentaire de réponse, délai que la Commission a accepté par lettre du 4 janvier 2012. Les autorités françaises ont présenté leurs commentaires et leurs réponses par courrier du 20 janvier 2012.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT

2.1. Caractéristiques de l'aéroport et fréquentation

4. L'aéroport d'Angoulême Brie Champniers (ci-après "l'aéroport d'Angoulême") est un aéroport situé à 15 km au nord-est d'Angoulême, sur le territoire des communes de Brie et de Champniers, dans le département de la Charente, en France. Cet aéroport est ouvert au trafic national et international commercial. L'aéroport d'Angoulême est situé à 75 km des aéroports de Périgueux et de Limoges, à 80 km de l'aérodrome de Niort, et à 120 km environ des aéroports de La Rochelle et de Bordeaux.
5. L'aéroport a accueilli une ligne régulière à Obligations de Service Public (OSP), reliant Angoulême à Lyon et opérée par Twin Jet. Cette ligne, lourdement déficitaire, a été interrompue en avril 2007.
6. En 2008 et 2009, l'aéroport a accueilli une ligne régulière d'avril à octobre à destination de Londres Stansted, opérée par Ryanair. Cette liaison était opérée à raison de trois rotations hebdomadaires. Sur ces deux années, la part du trafic de l'aéroport attribuable à Ryanair a été supérieure à 95 %.

⁽¹⁾ Communiqué de la Commission de 9 décembre 2005 r. en matière de soutien communautaire aux aéroports, en particulier aux aéroports régionaux et locaux (Dz.U. 2005/C 312 s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

7. En dehors de ces deux lignes régulières (Twin Jet puis Ryanair), les autres mouvements commerciaux sur l'aéroport d'Angoulême pendant la période 2004-2011 proviennent principalement de vols d'aéroclubs ou d'héli-clubs, et d'aviation d'affaires.
8. Le trafic passager de l'aéroport d'Angoulême pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2010, l'aéroport a accueilli 345 passagers. Aux termes du point 15 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 ⁽¹⁾ (ci-après les "lignes directrices de 2005"), l'aéroport d'Angoulême était donc un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional" de 2002 à 2011.

Tableau 1

Trafic et mouvements de l'aéroport d'Angoulême ⁽²⁾

	Passagers	dont Ryanair	% ligne régulière	Mouvements
2004	5 496	0	85,53 %	26 731
2005	6 789	0	89,45 %	28 328
2006	6 553	0	94,26 %	24 381
2007	2 362	0	66,30 %	22 868
2008	25 596	24 494	95,69 %	22 650
2009	28 216	27 490	97,43 %	31 358
2010	345	0	0,00 %	24 632
2011 ⁽¹⁾	394	0	0,00 %	26 060

⁽¹⁾ Chiffres pour les mois de janvier à novembre 2011.

2.2. Exploitants et propriétaires des infrastructures aéroportuaires

9. Jusqu'en 2011, la gestion de l'aéroport a été assurée par la CCI ⁽³⁾. Après un régime d'Autorisation d'occupation

temporaire, l'aéroport d'Angoulême, qui appartenait à l'Etat, a tout d'abord été concédé à la CCI pour cinq ans par un arrêté interministériel du 20 septembre 2002. La convention conclue entre l'Etat et la CCI ⁽⁴⁾ prévoyait que cette dernière était chargée de "la construction, l'entretien et l'exploitation" de l'aéroport.

10. A cette fin, la CCI a disposé d'une comptabilité séparée ⁽⁵⁾. L'activité d'exploitation puis de simple gestion de l'aéroport a été imputée à un compte séparé tout au long de cette période. Afin de distinguer les activités du service général de la CCI de cette activité économique spécifique, la CCI agissant en tant qu'exploitant puis gestionnaire de l'aéroport d'Angoulême, dont l'activité économique, financière et comptable est donc circonscrite, sera ci-après dénommée la "CCI-aéroport" dans la présente décision.

11. La propriété de l'aéroport d'Angoulême (terrains, infrastructures et équipements) a été transférée au Syndicat mixte des aéroports de Charente (ci-après le "SMAC") avec effet au 1^{er} janvier 2007 ⁽⁶⁾. A cette date, le SMAC s'est donc substitué à l'Etat français en tant qu'autorité concédante vis-à-vis de la CCI. Selon les autorités françaises, depuis le 1^{er} janvier 2007, l'ensemble des investissements et financements de l'aéroport relèvent exclusivement de la responsabilité du SMAC.

12. Le SMAC est un établissement public ⁽⁷⁾ regroupant des collectivités territoriales et des chambres de commerce; il est compétent pour l'aménagement, l'équipement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'aéroport d'Angoulême, ainsi que de l'aéroport de Cognac-Chateaubernard. Le SMAC regroupe le Département de la Charente ("CG16"), la Communauté d'agglomération du grand Angoulême ("COMAGA"), la Communauté de Communes Braconne Charente ("CCBC"), la CCI d'Angoulême, la Communauté de Communes de Cognac ("CCC") et la CCI de Cognac. Les statuts du SMAC prévoient la répartition des dépenses propres au site aéroportuaire d'Angoulême, et des dépenses non imputables à l'un ou l'autre des aéroports selon les clés synthétisées au tableau n° 2.

13. Les membres du SMAC ont ainsi pris l'engagement d'inscrire dans leur budget propre leur quote-part des charges financières du syndicat ⁽⁸⁾. Le CG16 assure les fonctions de comptable du SMAC ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ Communication de la Commission du 9 décembre 2005 portant Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, (JO 2005/C 312/01).

⁽²⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

⁽³⁾ En France, les Chambres de Commerce et d'Industrie sont des établissements publics à caractère administratif. De manière générale, une Chambre de Commerce et d'Industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de sa circonscription. Les missions et prérogatives des Chambres de Commerce et d'Industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'Etat, par l'intermédiaire du Ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. "La tutelle des chambres de commerce et d'industrie de région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le responsable régional des finances publiques" (Art. R 712-2 du Code de Commerce). L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information. Elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription.

⁽⁴⁾ Convention de concession du 22 avril 2002, ci-après dénommée "Convention de concession".

⁽⁵⁾ Cette séparation comptable est prescrite dans le cahier des charges de la concession (art. 37).

⁽⁶⁾ Arrêté du préfet de la région Poitou-Charentes du 22 décembre 2006.

⁽⁷⁾ Les autorités françaises précisent que la forme juridique du syndicat mixte, prévue par les articles L-5721-1 et suivants et R 5721-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, permet notamment à des collectivités territoriales et à d'autres organismes publics de se regrouper pour exploiter des services publics présentant de l'intérêt pour chacun d'entre eux.

⁽⁸⁾ Article 17 des statuts du SMAC, en date du 21 décembre 2006.

⁽⁹⁾ Article 18 des statuts du SMAC.

Tableau 2

Répartition statutaire des contributions aux dépenses du SMAC ⁽¹⁾

	Dépenses aéroport d'Angoulême	Dépenses communes
CG16	32,0 %	33,0 %
COMAGA	32,0 %	20,0 %
CCBC	4,0 %	4,0 %
CCI Angoulême	32,0 %	28,0 %
CCC	0,0 %	10,0 %
CCI Cognac	0,0 %	5,0 %
Total	100,0 %	100,0 %

14. La concession à la CCI d'Angoulême a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2008. Par la suite, le SMAC a conclu avec la CCI un sous-traité de gestion ⁽²⁾ pour une période de 3 ans à compter du 1^{er} janvier 2009 (ci-après dénommé le "Sous-traité de 2009"). Aux termes de ce sous-traité, les investissements entrepris dans le cadre de l'exploitation aéroportuaire relevaient de la compétence du SMAC ⁽³⁾ et non plus de la CCI-aéroport.

15. A compter du 1^{er} janvier 2012, à l'issue d'une procédure de publicité ayant permis la présentation de deux offres concurrentes, la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été confiées, dans le cadre d'un marché public ⁽⁴⁾, à la société privée SNC Lavalin.

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

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

- les aides financières aux exploitants de l'aéroport entre 2004 et 2011;
- le cadre commercial applicable à tous les utilisateurs de l'aéroport entre 2003 et 2011;

⁽¹⁾ D'après l'article 17 des statuts du SMAC.

⁽²⁾ Ce sous-traité de gestion a été conclu le 22 janvier 2009 entre le SMAC et la CCI.

⁽³⁾ L'article 9.2 du sous-traité prévoit que le SMAC "assume la maîtrise d'ouvrage et le financement des opérations correspondant" aux dépenses immobilisables, à l'exception des dépenses encourues pour le respect des dispositions légales (article L.213-3 du code de l'aviation civile), concernant "le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril aviaire". Ces dépenses, assurées directement par la CCI, avaient vocation à être couvertes par le produit de la taxe d'aéroport et d'éventuelles subventions étatiques.

⁽⁴⁾ Les autorités françaises ont indiqué que l'entreprise SNC-Lavalin était titulaire d'une Délégation de Service Public (DSP). Néanmoins, les documents préparatoires du SMAC ainsi que la forme de la procédure indiquent que le syndicat a opté pour le montage juridique du marché public, eu égard notamment à la faible part des revenus attendus de l'exploitant provenant des redevances payées par les utilisateurs de l'aéroport.

— les conditions de l'opération de Ryanair à l'aéroport d'Angoulême en 2008 et 2009.

17. La France a également rappelé ⁽⁵⁾ qu'elle estime que les aéroports de moins de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble considérés comme des services d'intérêt économique général compte tenu de leur rôle important en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social pour leur région et de l'imbrication de leurs activités.

3.1. Soutiens financiers à l'aéroport**3.1.1. Cadre contractuel des subventions à l'aéroport**

18. La CCI d'Angoulême, alors exploitant des infrastructures aéroportuaires qui lui étaient concédées par l'état français, a conclu en 2002 un accord de partenariat ⁽⁶⁾ avec des collectivités territoriales (ci-après dénommée la "Convention de 2002") pour qu'elles prennent en charge financièrement une partie des investissements et du déficit d'exploitation. Les collectivités signataires de la Convention étaient le CG16, la COMAGA et la CCBC. La Convention fait suite à l'octroi par l'Etat d'une concession d'outillage public de 5 ans à la CCI; elle est également motivée par la dissolution d'un établissement public local ⁽⁷⁾ qui intervenait dans le financement des investissements aéroportuaires.

19. Les collectivités territoriales signataires ont accepté cet accord et constitué avec la CCI un conseil aéroportuaire. Jusqu'au 31 décembre 2006, le CG16, la COMAGA et la CCBC ont donc apporté des concours financiers à la CCI pour l'exploitation de l'aéroport, selon les clés de répartition précisées au tableau n° 2 ci-dessus.

20. Selon la France, de tels engagements étaient nécessaires compte tenu du caractère structurellement insuffisant des recettes de l'aéroport. Les autorités françaises ajoutent que les collectivités locales signataires considéraient l'aéroport comme un outil nécessaire à l'aménagement du territoire et au développement économique de leur région.

21. Le SMAC, émanation d'un ensemble de collectivités territoriales et de la CCI, s'est engagé à couvrir le déficit d'exploitation de la CCI-aéroport conformément aux dispositions du Sous-traité de 2009, pour la période 2009-2011. Sur le plan pratique, le Comité syndical, organe délibérant du syndicat mixte composé des délégués des collectivités et CCI membres, était compétent durant cette période pour voter le budget sur la base d'une évaluation du coût des opérations, de l'évolution du trafic, de l'appréciation de l'état des biens et de l'évolution des normes applicables aux infrastructures. La clé de répartition des contributions entre les membres constitutifs du SMAC pour les

⁽⁵⁾ Les autorités françaises précisent à ce propos que les points de ce paragraphe ont été indiqués dans leur réponse officielle à la consultation de la Commission européenne sur la révision des lignes directrices de 2005.

⁽⁶⁾ Convention relative aux conditions de financement de l'exploitation et du développement de l'aéroport d'Angoulême Brie Champniers, en date du 23 mai 2002.

⁽⁷⁾ Le Syndicat mixte de développement économique de l'agglomération d'Angoulême.

dépenses imputables à l'aéroport d'Angoulême n'a pas évolué par rapport à la situation régie par la Convention de 2002 et présentée dans le tableau n° 2 ci-dessous.

22. La Commission ne dispose pas d'information concernant le cadre contractuel régissant le soutien au gestionnaire de l'aéroport durant les années 2007 et 2008. La Commission comprend cependant, à la lumière des informations fournies par la France ⁽¹⁾, que le SMAC, dont les membres constitutifs sont les parties à la Convention de 2002, a repris dès le 1^{er} janvier 2007 les engagements précédemment contenus dans la Convention de 2002.
23. A partir du 1^{er} janvier 2012, l'entreprise SNC-Lavalin a assuré la gestion de l'aéroport d'Angoulême dans le cadre d'un marché public d'exploitation de 6 ans octroyé ⁽²⁾ par le SMAC. Les responsabilités respectives du Syndicat et de SNC-Lavalin sont énumérées et précisées dans le cahier des charges du marché public ⁽³⁾ (ci-après dénommé le "Cahier des charges").

3.1.2. Investissements dans l'infrastructure

24. La Convention de 2002 prévoyait ⁽⁴⁾ que les collectivités contractantes et la CCI contribueraient au financement d'un programme d'investissements de renouvellement sous maîtrise d'ouvrage de la CCI-aéroport pour un montant total de EUR 1 271 000 sur la période 2002-2007, sans préjudice d'éventuels nouveaux investissements, et notamment des investissements d'amélioration et d'agrandissement. En excluant les montants liés aux missions régaliennes de sûreté et de sécurité assurées par l'aéroport (voir section 3.1.3), les parties à la Convention devaient apporter des financements à hauteur de EUR 1 028 000.
25. Le détail des contributions effectivement versées par les différentes autorités publiques à la CCI-aéroport pour ses investissements dans l'infrastructure aéroportuaire, tel qu'indiqué par les autorités françaises, est présenté dans le tableau n° 3 ci-dessous.
26. Selon la France, entre 2004 et 2006, la contribution des collectivités locales et autorités publiques (service général de la CCI) à l'investissement dans les infrastructures aéroportuaires s'est élevée à EUR 283 000.
27. Quant aux investissements assurés sous maîtrise d'ouvrage du SMAC depuis le 1^{er} janvier 2007, les membres du SMAC en ont assuré le financement conformément aux clés de répartition présentées au tableau n° 2 ci-dessus.
28. Selon la France, l'opérateur aéroportuaire a donc bénéficié de soutiens publics pour la réalisation des investissements dans l'infrastructure aéroportuaire, qui ont porté sur la construction d'infrastructures et la réalisation d'équipements aéroportuaires.
29. Pour la partie non régaliennne (voir section 3.1.3) des investissements réalisés par la CCI-aéroport sur la période 2004-2011, les montants investis se sont élevés à EUR 1 277 000, financés en partie par les collectivités territoriales intéressées (CG16, COMAGA, CDCBC), puis par le SMAC, propriétaire de l'aéroport depuis le 1^{er} janvier 2007, et par le service général de la CCI d'Angoulême, membre constitutif du SMAC. Le solde a été financé par la CCI-aéroport.
30. Selon la France, ces investissements étaient destinés en partie à garantir la sécurité des vols pour les avions communément utilisés par les compagnies aériennes européennes en allongeant la piste de 50 mètres à l'ouest. Faute de ces investissements, l'aéroport d'Angoulême n'aurait selon les autorités françaises pas été en mesure de présenter les caractéristiques techniques suffisantes pour attirer des compagnies capables de développer le trafic aérien. Par ailleurs, selon la France, les travaux d'aménagement de l'aérogare et les installations modulaires avaient notamment pour objectif de satisfaire aux normes réglementaires applicables aux établissements recevant du public.

Tableau 3

Investissements à l'aéroport d'Angoulême ⁽⁵⁾

	(milliers d'euros)							
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total Investissements	147,4	120,6	84,9	454,8	433,7	215,6	26,1	45,5
Investissements régaliens	3,8	7,3	0,0	0,0	38,8	24,4	2,6	22,0
Crédit-bail véhicule incendie				107,2	186,2	186,2	186,2	186,2
Autres investissements de la CCI - aéroport	143,6	113,3	84,9	454,8	394,9	83,7	0,0	0,0

⁽¹⁾ Notamment Comptes de la CCI-aéroport.

⁽²⁾ Acte d'engagement de SNC-Lavalin du 19 juillet 2011, accepté par le SMAC le 8 août 2011 en vertu d'une délibération du 23 juin 2011.

⁽³⁾ Avis de marché publié le 9 mars 2011,

⁽⁴⁾ Article 7 de la Convention de 2002.

⁽⁵⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

(milliers d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Investissements du SMAC						107,5	23,5	11,6
Subventions à la CCI-aéroport pour ces investissements	114,4	89,4	78,8	508,4	356,1	25,3	0,0	0,0
CCI	36,6	28,6	25,2					
CG16	36,6	28,6	25,2					
Comaga	36,6	28,6	25,2					
CCBC	4,6	3,6	3,2					
SMAC				508,4	356,1	25,3		

31. Par ailleurs, la France a indiqué que selon l'exploitant, hors missions régaliennes, la réalisation de travaux d'aménagement liés à l'arrivée de Ryanair, c'est-à-dire nécessaires à l'accueil de vols réguliers au moyen d'appareils de type Boeing 737-800 (allongement de la piste et travaux aérogare essentiellement), a représenté un montant total de l'ordre de EUR 725 000 entre 2006 et 2008.

32. Enfin, à partir du 1^{er} janvier 2012, le SMAC assume ⁽¹⁾ également la charge et la maîtrise d'ouvrage des investissements d'aménagement et d'équipement de l'aéroport, hors prérogatives régaliennes. Un programme d'investissement prévisionnel, révisable autant que de besoin, a été arrêté d'un commun accord par le SMAC et SNC-Lavalin. La Commission ne dispose pas du détail de ce programme ⁽²⁾, mais comprend à la lumière des informations disponibles ⁽³⁾ que les dépenses d'investissement à la charge du SMAC seraient de EUR 1 200 000 environ sur la période 2012-2017.

3.1.3. Financement des coûts liés aux missions régaliennes

33. La Convention de 2002 exclut explicitement de son champ d'application les investissements directement liés aux missions régaliennes ⁽⁴⁾. Les flux financiers des autorités publiques vers la CCI-aéroport liés à l'exécution de missions qualifiées de régaliennes apparaissent dans le tableau n° 3 ci-dessus pour les investissements, et dans le tableau n° 4 ci-dessous pour l'exploitation.

34. Selon la France, les coûts liés aux missions régaliennes recouvrent les dépenses opérationnelles et d'équipements de sécurité (véhicules incendie, véhicule péril animalier et aviaire, clôtures) et de sûreté (équipements destinés aux contrôles des passagers, et de leurs bagages de soute). Ces dépenses sont couvertes au rythme des dotations aux amortissements par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires du Fonds d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (FIATA), remplacées par une majoration de la taxe d'aéroport à compter de 2008.

35. En ce qui concerne les investissements de sûreté et de sécurité, leur réalisation reçoit, au préalable, l'accord de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). En effet, l'exploitant de l'aéroport doit déclarer chaque année ses prévisions de coûts pour l'année n+1, l'actualisation pour l'année n et le réalisé pour l'année n-1.

3.1.4. Subventions d'exploitation

36. Jusqu'à la fin 2008, selon la France, le CG16, la COMAGA et la CCBC sont intervenus au titre de la Convention de 2002 et ont pris en charge, respectivement, 32 %, 32 % et 4 % du déficit d'exploitation et des annuités d'emprunts ⁽⁵⁾, avec un plafond de déficit annuel fixé initialement à 350,000 EUR annuels. La CCI d'Angoulême a assuré le solde du déficit éventuel par une contribution de son service général.

37. Néanmoins, à la lumière des informations fournies par la France, la Commission comprend à ce stade que ce plafond de déficit annuel pris en charge au titre de la Convention de 2002 a été relevé à partir de 2004 ⁽⁶⁾, comme le montre le tableau n° 4 ci-dessous. La Commission n'a pas d'information concernant le relèvement de ces plafonds au cours des années suivantes.

38. La Commission comprend, à la lumière des informations fournies par la France, que le SMAC a en réalité compensé l'intégralité du déficit d'exploitation de la CCI-aéroport à partir de 2008 ⁽⁷⁾, le plafonnement de la contribution des membres du SMAC au titre de la Convention de 2002 étant encore appliqué en 2007.

⁽¹⁾ L'article 11.3 du Cahier des charges prévoit que le SMAC ait la charge de toutes "les dépenses immobilisables d'aménagement et d'équipement de l'aéroport" hors prérogatives régaliennes.

⁽²⁾ Annexe 7 du Cahier des charges.

⁽³⁾ Délibération du SMAC du 23 juin 2011.

⁽⁴⁾ Article 7 de la Convention de 2002.

⁽⁵⁾ Selon l'article 8 de la Convention de 2002, les cocontractants se sont engagés à "couvrir l'écart entre les charges courantes et les produits courants du compte d'exploitation majoré de l'annuité des emprunts non encore échus et souscrits avant le 31 décembre 2001".

⁽⁶⁾ L'article 8 de la Convention de 2002 précise que le plafond annuel de déficit pour les années 2004 à 2006 devait être fixé par le conseil aéroportuaire en septembre 2003.

⁽⁷⁾ En effet, la Commission constate que la part du service général de la CCI dans les subventions d'exploitation hors missions régaliennes correspond à la clé de répartition du SMAC, soit 32 % (voir tableau n° 2), à partir de l'exercice 2008.

39. A compter du 1^{er} janvier 2009, le SMAC a compensé la totalité du déficit d'exploitation ⁽¹⁾ de la CCI-aéroport conformément aux termes du Sous-traité de 2009, en vigueur jusqu'à fin 2011. Ce financement constitue une contribution d'équilibre comptable pour l'activité de la CCI-aéroport. Les ressources du SMAC pour le financement de l'aéroport sont néanmoins abondées par les collectivités territoriales mentionnées plus haut et la CCI (voir point 12).
40. Le Sous-traité de 2009 prévoit ⁽²⁾ également que le service général de la CCI puisse refacturer aux comptes de l'aéroport les frais de gestion supportés par les services centraux; il est précisé que ces refacturations correspondent "à un défraiement pour partage de coûts et en aucune manière à une prestation de service". En

particulier, ces refacturations ne doivent générer aucune marge, et sont plafonnées à 3 % de la moyenne entre produits et charge de l'aéroport, hors lignes calculées.

41. La Commission constate cependant que sur la période 2004-2010, la CCI-aéroport n'a pas inscrit de charges sous la ligne "Contribution aux dépenses générales du gestionnaire" dans ses comptes.
42. Par ailleurs, des avances au titre de la contribution d'équilibre ⁽³⁾ et du besoin en fonds de roulement sont prévues par le Sous-traité de 2009.
43. Les contributions effectivement versées à la CCI-aéroport au titre de l'exploitation sur la période 2004-2011 sont synthétisées dans le tableau n° 4 ci-dessous.

Tableau n° 4

Montant des subventions d'exploitation reçues par la CCI-aéroport ⁽⁴⁾

(milliers d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Total subv d'expl.	766,3	970,6	1 270,1	1 222,8	1 896,2	1 677,5	1 322,3	1 146,0	10 271,8
Subventions missions régaliennes	296,6	336,2	473,1	425,5	917,8	852,2	503,0	360,0	4 164,4
Autres subventions d'exploitation	469,7	634,4	797,0	797,3	978,4	825,3	819,3	786,0	6 107,4
dont CCI	150,3	259,6	435,8						845,7
dont CCI hors convention ⁽¹⁾	0,0	83,2	265,8						349,0
dont CG16	150,3	176,4	170,0						496,7
dont Comaga	150,3	176,4	170,0						496,7
dont CCBC	18,8	22,0	21,2						62,0
dont SMAC				440,2	978,4	825,3	819,3	786,0	3 849,2

⁽¹⁾ Il s'agit de la couverture du déficit d'exploitation résiduel après prise en compte des transferts découlant de la Convention de 2002.

44. Pour la période débutant en 2012, la SNC Lavalin est attributaire de la mission d'exploitation au titre d'un marché public. L'offre de la société, conformément aux dispositions du règlement de la consultation, proposait deux variantes en fonction de deux scénarii de développement de l'aéroport. Ces deux variantes présentent, en fonction du chiffrage prévisionnel du résultat d'exploitation, le montant maximal de la contribution d'équilibre financée par le SMAC et le niveau de la rémunération forfaitaire annuelle qu'il attribuerait à la société SNC Lavalin (EUR 179 400) ⁽⁵⁾. Il ressort de l'acte d'engagement

⁽¹⁾ L'article 14.1 du Sous-traité de 2009 stipule que "le résultat comptable de l'aéroport est en totalité à la charge ou au profit du syndicat [le SMAC]".

⁽²⁾ Article 12.4 du titre II du Sous-traité de 2009.

⁽³⁾ 80 % du déficit prévisionnel devait ainsi être versé par le SMAC avant la fin du deuxième trimestre de chaque année, le solde étant versé après la présentation du compte d'exploitation définitif de l'exercice.

⁽⁴⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012. Les chiffres pour 2011 ne sont pas définitifs.

⁽⁵⁾ Décision d'attribution du marché public à la société SNC Lavalin en date du 8 août 2011.

que c'est le scénario "volontariste" qui a été retenu par le SMAC. Ce scénario repose en particulier sur le versement par le SMAC d'aides aux compagnies aériennes non comprises dans les comptes prévisionnels de SNC-Lavalin ⁽¹⁾.

Tableau n° 5

Montant maximal des subventions d'exploitation octroyées à la société SNC Lavalin (en euros TTC) ⁽²⁾

Scénario de maintien de l'activité (non retenu):

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribution d'équilibre	401 000	364 000	374 000	357 000	350 000	342 000
Rémunération	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400

Scénario volontariste (retenu)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Contribution d'équilibre	464 722	425 471	448 416	384 230	341 228	296 389
Rémunération	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400	179 400

3.2. Cadre tarifaire de l'aéroport d'Angoulême

45. La France a précisé le cadre commercial général applicable aux utilisateurs de l'aéroport d'Angoulême sur la période 2004-2011.
46. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aérodrome d'Angoulême ont fait l'objet de plusieurs décisions, applicables aux 15 juin 2003, 1^{er} décembre 2005, 1^{er} mars 2009 et 1^{er} janvier 2010. Ces décisions ont été prises par la CCI d'Angoulême, et approuvées par le SMAC pour les deux dernières.

Tableau n° 6

Evolution des redevances aéronautiques de l'aéroport d'Angoulême ⁽³⁾

	tarifs au 15.06.2003	tarifs au 01.12.2005	tarifs au 01.01.2009	tarifs au 01.06.2010
REDEVANCES AERONAUTIQUES				
Atterrissage	plusieurs tranches	plusieurs tranches	plusieurs tranches	plusieurs tranches
Atterrissage B737-800 (67 tonnes)	284,56	296,77	296,81	305,94
Balisage	26,25	27,35	27,35	35
Stationnement (par heure et par tonne – franchise 2 heures)	0,25	0,26	0,26	0,27
passagers communautaires	3,61	3,76	2,76	2,85
Redevances PHMER				0,42

⁽¹⁾ Ces montants sont présentés dans la délibération du 23 juin 2011 autorisant le président du SMAC à contracter avec SNC Lavalin. Le montant d'aide supplémentaire envisagé est de 35 EUR par passager, soit environ EUR 1 800 000 sur la période 2012-2017.

⁽²⁾ Acte d'engagement de SNC Lavalin en date du 19 juillet 2011.

⁽³⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012. La redevance PHMER (Passagers handicapés et à mobilité réduite) est entrée en vigueur à partir du 1^{er} mars 2009. Comme la redevance passagers, elle est applicable aux passagers au départ (à l'exception du transit).

47. Le cadre tarifaire de l'assistance en escale est précisé dans les décisions tarifaires évoquées ci-dessus. La CCI précise que le tarif général s'appliquait aux opérateurs desservant l'aérodrome occasionnellement. Pour les compagnies ayant des vols régulièrement programmés une convention spécifique pouvait être négociée en fonction des prestations sollicitées, et des abattements par rapport au tarif général ainsi accordés. La possibilité de conclusion de telles conventions est d'ailleurs mentionnée explicitement dans la décision tarifaire applicable au 1^{er} décembre 2005.

48. Le tableau n° 8 ci-dessous récapitule les modalités tarifaires générales applicables pour les prestations d'assistance en escale à un Boeing B737-800 (appareil utilisé par Ryanair), et le tarif appliqué effectivement à Ryanair.

49. La France souligne que, compte tenu de la faiblesse du trafic, la tarification appliquée sur l'aérodrome ne peut pas couvrir la totalité des coûts d'entretien de l'aire de mouvement et de ses équipements ou de l'aérogare, des frais de personnel, des dépenses de fonctionnement des installations (eau, électricité, etc.) et des frais structureaux (impôts, assurances, etc.).

3.3. Relations avec Ryanair

50. La France a détaillé le cadre contractuel et commercial ayant régi l'activité de Ryanair sur la plateforme aéroportuaire en 2008 et 2009.

3.3.1. Contrats passés avec Ryanair/AMS

51. La France précise que l'accueil de vols réguliers fait partie des objectifs fixés en 2007 par le SMAC au regard de la fermeture annoncée de la ligne à obligations de service public (OSP) Angoulême/Lyon⁽¹⁾. A la suite de contacts exploratoires entre la CCI d'Angoulême et la compagnie Ryanair en 2005 et 2006, l'ouverture d'une ligne à bas coût serait apparue comme susceptible de pérenniser l'activité de l'aéroport après la fermeture annoncée de la ligne avec obligations de service public Angoulême-Lyon exploitée par la compagnie Twin Jet.

52. Suite à la parution d'un appel à projet européen⁽²⁾, le SMAC a conclu le 8 février 2008 deux contrats avec les entreprises Ryanair et Airport Marketing Services (ci-après "AMS"), filiale à 100 % de Ryanair, portant sur une liaison aérienne régulière entre Angoulême et Londres Stansted. Le contrat signé directement avec Ryanair porte sur les services aéroportuaires (ci-après le "Contrat de services aéroportuaires"), tandis que celui signé avec AMS porte sur les services de promotion et de marketing de la ligne (ci-après le "Contrat de services marketing"). Ce dispositif contractuel sera ci-après désigné comme les "Accords de 2008" dans la présente décision.

53. Les autorités françaises soulignent⁽³⁾ que les deux conventions signées avec Ryanair et sa filiale AMS constituent un dispositif contractuel cohérent et global,

non dissociable. Les autorités françaises précisent d'autre part que les membres constitutifs du SMAC (département, communautés de communes et d'agglomération, CCI) sont intervenus dans le cadre des délibérations préalables du syndicat mixte, mais qu'aucun d'entre eux n'est directement partie prenante à ces contrats dont la conclusion et l'exécution relèvent exclusivement du SMAC⁽⁴⁾.

54. Les Accords de 2008 ont été conclus pour une durée initiale de cinq ans à compter du lancement de la ligne⁽⁵⁾. La France indique qu'aucun contrat de ce type n'a été conclu avec une autre compagnie. Néanmoins, la décision tarifaire du 1^{er} mars 2009 reprend sous le titre de "mesures incitatives" l'ensemble des mesures tarifaires ci-dessous, nommément ouvertes à toute compagnie aérienne lançant une nouvelle ligne. Cette décision mentionne ainsi une "contribution au coût de développement de la ligne" de 15, 12 et 9 EUR par passager respectivement les trois premières années d'ouverture de la ligne, plafonnée respectivement à 400 000 EUR, 300 000 EUR et 225 000 EUR⁽⁶⁾. Cette dernière mesure n'apparaît pas dans la décision tarifaire de 2010.

3.3.2. Contrat de services aéroportuaires

55. Le Contrat de services aéroportuaires prévoit notamment que Ryanair s'engage à assurer trois liaisons par semaine pendant la période estivale⁽⁷⁾. Le SMAC consent à Ryanair un ensemble de rabais et de ristournes par rapport à la tarification générale en vigueur, qui sert néanmoins de référence⁽⁸⁾:

— les redevances à l'atterrissage sont fixées à 252,29 euros par atterrissage;

— les redevances passagers font l'objet de rabais de 57,25 %, 48 % et 24 % les trois premières années⁽⁹⁾;

— la redevance d'assistance en escale est fixée à 195 euros par rotation la première année, puis à 245 euros par rotation les années suivantes.

56. Le SMAC s'engage également à maintenir le niveau de ces redevances sur la durée du contrat, et à ne pas imposer directement ou indirectement d'autres charges⁽¹⁰⁾. Les tarifs octroyés à Ryanair pour les services aéroportuaires et pour les services d'assistance en escale sont synthétisés ci-dessous dans les tableaux n° 7 et 8.

⁽⁴⁾ Délibération du Comité Syndical du SMAC en date du 22 février 2008 approuvant les conventions avec la compagnie Ryanair et autorisant le Président du SMAC à les signer. La ligne Angoulême – Londres Stansted a effectivement été lancée en avril 2008.

⁽⁵⁾ Article 2.1 de chacun des deux contrats.

⁽⁶⁾ Ce plafond correspond respectivement à 26 667 passagers la 1^{ère} année et 25 000 passagers les 2^{ème} et 3^{ème} années.

⁽⁷⁾ Article 4.1 du Contrat de services aéroportuaires. L'estimation de trafic afférente est de "quelques 13,000 passagers partants par an".

⁽⁸⁾ Article 7 du Contrat de services aéroportuaires.

⁽⁹⁾ Soit 1,18, 1,44 et 2,10 euros par passager partant respectivement.

⁽¹⁰⁾ Article 6 du Contrat de services aéroportuaires.

⁽¹⁾ Voir point 5.

⁽²⁾ JO S 144-179348 du 28 juillet 2007. Dans ce document, le SMAC affirme être disposé à attribuer des "aides financières adaptées" pour la réussite du projet, dans le respect des Lignes directrices de 2005.

⁽³⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

Tableau n° 7

Redevances aéroportuaires appliquées à Ryanair ⁽¹⁾

Convention 8.12.2008 SMAC/Ryanair Redevances Aéroportuaires	2008	2009	2011
Atterrissage B737-800 (67 tonnes)	252,29	252,29	305,94
passagers communautaires	1,18	1,40	2,85
Stationnement	franchise	franchise	franchise
Redevances PHMER			0,42

Tableau n° 8

Evolution de la tarification générale d'assistance en escale de l'aéroport d'Angoulême applicable à un B737-800 et tarifs appliqués à Ryanair ⁽²⁾

Tarif Général	Applicable au 01.12.2005	Applicable au 01.03.2009	Applicable au 01.06.2010
Assistance Commerciale	323,94 EUR	323,94 EUR	333,95 EUR
Assistance Commerciale Réduite	—	161,97 EUR	—
Assistance Technique	163,55 EUR	163,55 EUR	168,60 EUR
Assistance Technique Réduite	—	81,78 EUR	—
Tarif Ryanair	2008	2009	2010
Assistance	195 EUR	245 EUR	245 EUR

57. Le Contrat de services aéroportuaires stipule également que le SMAC devra fournir à titre gratuit à Ryanair un ensemble de services d'assistance aux relations publiques, aux ventes et au marketing, notamment sous la forme de mise à disposition de bureaux et d'équipement au personnel de Ryanair, de services d'atterrissage et d'assistance en escale gratuits pour les vols de relations publiques, ou encore d'organisation de conférences de presse.

58. Le Contrat de services aéroportuaires prévoit enfin une pénalité explicite en cas de résiliation par Ryanair. Selon cette clause, et en cas de résiliation par Ryanair avant la fin de la troisième année d'application du Contrat, Ryanair paierait au SMAC "un montant de 17,000 euros pour la quatrième année et de 8,500 euros pour la cinquième année".

3.3.3. Contrat de services marketing

59. Le Contrat de services marketing a été conclu entre le SMAC et AMS le 8 février 2008, et repose explicitement sur l'engagement de Ryanair d'exploiter la ligne Angoulême – Londres Stansted décrite dans le Contrat de services aéroportuaires.

60. AMS s'y engage à fournir un ensemble de services marketing sur le site internet de Ryanair pendant

les trois premières années du Contrat, en contrepartie d'un paiement par le SMAC:

— pour 2008, cinq paragraphes sur la page de la destination Angoulême-Londres pendant 8 mois, ainsi qu'un lien sur la page d'accueil du site pendant 24 jours, pour 400,000 euros;

— pour 2009, cinq paragraphes sur la page de la destination Angoulême-Londres pendant 8 mois, ainsi qu'un lien sur la page d'accueil du site pendant 17 jours, pour 300,000 euros;

— pour 2010, cinq paragraphes sur la page de la destination Angoulême-Londres pendant 8 mois, ainsi qu'un lien sur la page d'accueil du site pendant 12 jours, pour 225,000 euros.

61. Le Contrat de services marketing prévoit enfin une pénalité explicite en cas de résiliation. La clause de résiliation ⁽³⁾ prévoit, quoique le contrat ait été signé par AMS, qu'en cas de résiliation par Ryanair avant la fin de la troisième année d'application du Contrat, Ryanair paierait au SMAC "une pénalité de 50,000 euros pour la quatrième année et de 25,000 euros pour la cinquième année".

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012. Il semble néanmoins que la redevance passagers applicable à Ryanair en 2010 aurait été de 2,10 euros par passager.

⁽²⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

⁽³⁾ Article 7 du Contrat de services marketing.

3.3.4. Exécution du contrat par le SMAC, la CCI et Ryanair/AMS

62. En ce qui concerne la capacité utilisée par Ryanair, la France souligne les caractéristiques des installations terminales (aérogare et aire de trafic) ne permettent pas le traitement de deux vols commerciaux simultanément. Ainsi, l'activité commerciale de Ryanair représentait en 2008 et 2009 entre 95 et 97 % du trafic de l'aéroport et occupait entre 25 et 28 % de sa capacité théorique globale (estimée à 100 000 passagers par an selon la France).
63. Le tableau n° 9 ci-dessous fait l'état des lieux des flux financiers réels entre le gestionnaire de l'aéroport, le SMAC et Ryanair/AMS entre 2008 et 2010. Les redevances et charges aéroportuaires et d'assistance en escale ont été perçues par la CCI-aéroport conformément au Sous-traité de 2009. Les versements au titre du soutien marketing ont à l'inverse été effectués directement par le SMAC à AMS, filiale à 100 % de Ryanair.

Tableau 9

Flux financiers entre l'aéroport et Ryanair/AMS entre 2008 et 2010 ⁽¹⁾

	2008	2009	2010	Total
Redevances	54,086 EUR	70,294 EUR	0 EUR	124,380 EUR
Soutien marketing	400,000 EUR	300,000 EUR	0 EUR	700,000 EUR
Transfert net à Ryanair / AMS ⁽¹⁾	345,914 EUR	229,706 EUR	0 EUR	575,620 EUR
Transfert net par passager ⁽²⁾	14,12 EUR	8,36 EUR		11,07 EUR

⁽¹⁾ Ce transfert net est calculé par la Commission comme la différence entre les versements à AMS et les paiements de Ryanair à la CCI-aéroport. Il ne prend pas en compte les autres recettes ou dépenses éventuelles pour la CCI ou le SMAC liées à l'activité de Ryanair.

⁽²⁾ La Commission se fonde sur les chiffres de trafic présentés au tableau n° 1. Pour le total, le trafic total de la ligne sur les années 2008-2010 est utilisé.

3.3.5. Rupture des relations contractuelles

64. La France indique que le SMAC a pris acte de la rupture par Ryanair des Accords de 2008 dans les conditions suivantes:

- Ryanair a fait savoir au SMAC en décembre 2009 ⁽²⁾ que la reprise du service en 2010, compte tenu du contexte défavorable du transport aérien, serait conditionnée par un abondement du versement prévu au Contrat de services marketing pour la 3^{ème} année (225 000 euros), à hauteur du niveau payé pour la 1^{ère} année (400 000 euros).
- le Président du SMAC a alors signifié ⁽³⁾ à Ryanair qu'il entendait voir le contrat respecté strictement et que toute renégociation financière était par conséquent exclue;
- Ryanair a ensuite formulé ⁽⁴⁾ une nouvelle demande consistant cette fois à maintenir le montant d'aide au niveau prévu, mais en limitant le service aux 2 seuls mois d'été au lieu des 8 mois prévus au contrat;

— le SMAC a écarté cette nouvelle proposition ⁽⁵⁾ et Ryanair a notifié ⁽⁶⁾ un préavis d'arrêt de la liaison aérienne.

65. Au 1^{er} avril 2010, date de début de la saison aéronautique printemps-été, Ryanair n'a pas repris le service. Le SMAC a saisi le Tribunal Administratif de Poitiers le 28 juin 2010 d'une demande d'indemnisation du préjudice subi du fait de l'arrêt des opérations, préjudice estimé par le SMAC à 859 000 euros. Ryanair a saisi la Cour Internationale d'Arbitrage de Londres pour faire obstacle à cette procédure devant le juge administratif français. Le SMAC a donc été amené, le 18 septembre 2011 à contester la compétence de la Cour Internationale d'Arbitrage de Londres devant le Conseil d'Etat. Cette procédure est pendante.

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

66. A la suite de l'analyse des informations à sa disposition, la Commission estime nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins d'examiner l'ensemble des apports financiers des différentes entités et autorités publiques aux exploitants de l'aéroport depuis 2002 jusqu'à présent, dont notamment ceux décrits ci-dessus, et d'apprécier les aides potentielles à Ryanair contenues dans les Accords de 2008.

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

⁽²⁾ Courrier du 3 décembre 2009 de Ryanair au SMAC.

⁽³⁾ Courriers du 17 décembre 2009 et du 3 février 2010.

⁽⁴⁾ Courrier du 5 février 2010.

⁽⁵⁾ Courrier du 12 février 2010.

⁽⁶⁾ Courrier du 17 février 2010.

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

- les subventions à l'investissement et à l'exploitation accordées à la CCI-aéroport dans le cadre de la Convention de 2002;
- la prise en charge des déficits résiduels de l'aéroport par le service général de la CCI entre 2002 et 2006;
- l'éventuelle sous-facturation de certains services par le service général de la CCI à la CCI-aéroport entre 2002 et 2011;
- les subventions d'investissement et d'exploitation des collectivités locales et de la CCI au SMAC et à la CCI-aéroport entre 2007 et 2011;
- les subventions d'investissement et d'exploitation accordées par les collectivités locales et la CCI au SMAC et à SNC-Lavalin à partir du 1^{er} janvier 2012.

68. Pour l'appréciation des mesures, il y a lieu de distinguer entre les aides potentielles aux exploitants de l'aéroport (**Section 5 de la présente décision**) et les aides potentielles accordées à Ryanair par le biais des Accords de 2008 (**Section 6 de la présente décision**).

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

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

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

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

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

5.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

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

73. Dans ce contexte, la Commission rappelle tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ⁽²⁾, et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné ⁽³⁾.

74. Dans ce contexte, la Commission souligne que le principe selon lequel l'exploitation commerciale d'un aéroport est une activité économique a été établi dans l'arrêt du 12 décembre 2000 "Aéroports de Paris" ⁽⁴⁾ où le Tribunal a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, "elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières".

75. À cet égard, la Commission fait observer que l'infrastructure dont les investissements ont financés par les subventions mentionnées à la section 3.1.2, qui recouvrent en particulier l'extension de la piste et les travaux de l'aérogare, a fait l'objet d'une exploitation commerciale par les exploitants de l'aéroport, qui ont notamment facturé des frais aux utilisateurs de cette infrastructure.

⁽²⁾ Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.

⁽³⁾ Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7); Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36); affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., point 75.

⁽⁴⁾ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88. Ce principe a été également confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119.

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

76. Le financement de cette infrastructure ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont donc essentiellement destinés à contribuer au financement de l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport, exercée par les exploitants successifs.

5.1.1.1. Entités exerçant l'activité économique d'exploitation de l'aéroport

77. La Commission rappelle que deux entités juridiques distinctes peuvent être jugées exercer ensemble une activité économique aux fins de l'application des règles en matière d'aides d'État, lorsqu'elles offrent effectivement conjointement des biens ou des services sur des marchés donnés. Par contre, une entité ne fournissant pas elle-même des biens ou des services sur un marché n'est pas considérée comme une entreprise du fait de la simple détention de participations, même de contrôle, lorsque cette détention de participations ne donne lieu qu'à l'exercice des droits attachés à la qualité d'actionnaire ou d'associé, ainsi que, le cas échéant, à la perception de dividendes, simples fruits de la propriété d'un bien ⁽¹⁾.

78. En l'espèce, la Commission considère à ce stade que, durant la période 2007-2011, le SMAC et la CCI-aéroport ont exercé ensemble l'exploitation commerciale de l'aéroport d'Angoulême. En effet, alors que les revenus commerciaux de l'activité de fourniture de services aéroportuaires étaient définis et perçus par la CCI-aéroport, qui assurait également la gestion opérationnelle de la plateforme, le SMAC avait la faculté d'engager commercialement l'aéroport vis-à-vis de tiers (comme Ryanair), et était compétent à la fois opérationnellement et financièrement pour les investissements à visée commerciale sur le site aéroportuaire. Il semble donc que le SMAC ait participé directement à la fourniture des services aéroportuaires en contribuant notamment à la gestion commerciale de l'aéroport durant cette période.

79. La Commission constate que, dans le contexte du transfert de la gestion de l'aéroport d'Angoulême à SNC-Lavalin, les prérogatives d'un exploitant d'aéroport (en matière d'investissement et de définition de politique commerciale) n'ont pas été intégralement transmises à SNC-Lavalin. Plusieurs obligations demeurent, dans le cadre contractuel établi par le marché public du 6 juillet 2011, à la charge du SMAC, qui conserverait dès lors la qualité de co-exploitant de l'aéroport.

80. En effet, le syndicat est tout d'abord seul responsable des décisions en matière d'investissement, et finance les dépenses afférentes ⁽²⁾, alors même que celles-ci sont indissociables de l'activité d'exploitation aéroportuaire ⁽³⁾. Le SMAC supporte ensuite une part substantielle du risque d'exploitation puisqu'il garantit l'équilibre des comptes de l'aéroport, la SNC Lavalin s'étant engagée sur un plafonnement de la contribution publique ⁽⁴⁾. Enfin, l'orientation

de la politique commerciale de l'aéroport vers le retour à moyen terme ⁽⁵⁾ d'une compagnie à bas coût desservant Angoulême depuis la Grande-Bretagne suppose des montants importants d'aide supplémentaire qui seront approuvés et versés aux compagnies aériennes directement par le SMAC, comme indiqué au point 44.

81. La Commission considère donc à ce stade que sur la période 2002-2012, l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport d'Angoulême a été assurée successivement par trois groupes d'entités:

— entre 2002 et 2006, par la CCI-aéroport;

— entre 2007 et 2011, conjointement par le SMAC et la CCI-aéroport;

— à partir du 1^{er} janvier 2012, conjointement par le SMAC et SNC Lavalin;

82. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés à commenter ce point.

5.1.1.2. Exercice de l'autorité publique

83. S'agissant de la subvention d'exploitation de EUR 4 164 400 EUR sur la période 2004-2011, destinée à couvrir les coûts relevant, selon les autorités françaises, de missions régaliennes ⁽⁶⁾, il convient de rappeler que toutes les activités d'un gestionnaire d'aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique justifiant l'application des règles de concurrence du traité, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique. La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée ⁽⁷⁾.

84. Les activités relevant de prérogatives de puissance publique sont notamment celles liées à la sûreté ⁽⁸⁾, au contrôle du trafic aérien, à la police ou aux douanes ⁽⁹⁾. Leur financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres

⁽¹⁾ Arrêt du 10 janvier 2006 dans l'affaire C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA e.a. (Recueil 2006, p. I-289, points 107 à 118 et 125).

⁽²⁾ Cahier des charges, article 11.

⁽³⁾ Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires T-444/08 et T-455/08, Leipzig Halle /Commission (point 107)

⁽⁴⁾ Cahier des charges, article 15

⁽⁵⁾ Dès 2013 selon les budgets prévisionnels.

⁽⁶⁾ Lettre du 20 janvier 2012, voir tableau n° 4.

⁽⁷⁾ Voir Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Recueil 2011, p. II-0000, point 98 et Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

⁽⁸⁾ Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite». Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

⁽⁹⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

activités économiques ⁽¹⁾. Leur financement et celui des infrastructures qui y sont directement liées ne recèlent en principe pas d'éléments d'aide d'État ⁽²⁾.

85. Par ailleurs, la question de savoir s'il existe un marché pour des services déterminés peut dépendre de la manière dont ces services sont organisés dans l'État membre concerné ⁽³⁾. Les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsqu'une activité donnée est réalisée dans un environnement commercial. La nature économique de services déterminés peut donc varier d'un État membre à un autre. En outre, la qualification d'un service donné peut varier dans le temps en fonction de choix politiques ou d'une évolution économique.
86. En l'espèce, les investissements qualifiés de "régaliens" par la France recouvrent ainsi les activités de contrôle des bagages de soute, de lutte contre le péril animalier, contre l'incendie, ainsi que les clôtures physiques de l'aéroport. La Commission estime à ce stade que le contrôle des bagages relève effectivement de missions de sûreté propres à l'exploitation aéroportuaire.
87. Néanmoins, la Commission considère à ce stade que la lutte contre l'incendie et le péril animalier pourraient contribuer à la sécurité de l'exploitation commerciale normale de l'aéroport. D'autre part, la Commission doute, compte tenu des informations à sa disposition, que la clôture de l'emprise aéroportuaire soit séparable de l'exploitation commerciale normale d'un site industriel.
88. A ce stade, la Commission ne dispose pas d'information détaillée sur la nature exacte des coûts couverts par les subventions d'exploitation données au titre des activités régaliennes (subventions du FIATA et taxe d'aéroport). Dès lors la Commission n'est pas en mesure de confirmer que ces coûts relèvent des activités non économiques précitées.
89. En outre, les divergences éventuelles entre le niveau de couverture de ces coûts ou dans la définition des coûts susceptibles d'être couverts entre les aéroports en France (ainsi qu'avec les aéroports concurrents) ne permettent pas d'exclure qu'un avantage soit octroyé à l'aéroport sous forme de la couverture desdits coûts.
90. Les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés sont invitées à formuler des observations à cet égard et à fournir toute information susceptible de permettre à la Commission de se prononcer à cet égard.

⁽¹⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, *Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova*, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽²⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission* (ci-après l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle), non encore publié, point 98.

⁽³⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, *Poucet et Pistre* (Recueil 1993, p. I-637).

5.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État

5.1.2.1. Présence de ressources d'État

91. Dans le cadre de la Convention de 2002, puis du Sous-traité de 2009, les collectivités locales et autorités publiques suivantes ont accordé des subventions aux exploitants successifs de l'aéroport: le Département de la Charente ("CG16"), la Communauté d'agglomération du grand Angoulême ("COMAGA"), la Communauté de Communes Braconne Charente ("CCBC"), le SMAC et la CCI d'Angoulême.
92. Afin de déterminer si les ressources de la CCI constituent des ressources d'État, la Commission observe qu'un établissement public à caractère administratif constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit par l'administration française ⁽⁴⁾. De plus, le budget général de la CCI est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. Dès lors, la Commission considère que les ressources de la CCI sont des ressources d'État.
93. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'État aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE ⁽⁵⁾. Comme mentionné dans la section 2.2, les membres constitutifs du SMAC (collectivités locales et chambres de commerce et d'industrie) se sont contractuellement engagés à abonder les comptes du syndicat par leurs ressources propres. La Commission considère donc que les ressources du SMAC et de toutes les collectivités territoriales membres sont des ressources d'État.
94. Enfin, les subventions pour couvrir les missions dites régaliennes ont été financées par le FIATA, fonds géré par l'État, ou directement par le budget d'État et constituent donc des ressources d'État.

5.1.2.2. Imputabilité des mesures à l'État

95. La Commission considère que les décisions des collectivités locales (CG16, COMAGA et CCBC) approuvant l'octroi des subventions en cause sont imputables à l'État français ⁽⁶⁾.
96. La Commission observe par ailleurs que le SMAC est une entité publique et que, dans la mesure où il n'a aucun employé, il est intégré administrativement aux collectivités locales qu'il regroupe ⁽⁷⁾. Ses décisions budgétaires, à valeur d'engagement budgétaires pour ses membres, sont de plus prises par un comité syndical composé de représentants de ses adhérents. Sur la base de ces indices, la Commission estime par conséquent que ses décisions concernant l'activité aéroportuaire sont imputables à l'État.
97. Concernant les mesures mises en place par la CCI d'Angoulême, la Commission note que le comportement des

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

⁽⁵⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, *Région Nord-Pas-de-Calais*, non encore publié, point 108.

⁽⁶⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 16 mai 2002, *France / Commission*, 482/99, Rec. p. I-4397, paragraphes 52 à 56),

⁽⁷⁾ Voir section 2.2.

Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics administratifs est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'Etat, considère par conséquent que les mesures adoptées par la CCI sont imputables à l'Etat étant donné que la CCI fait partie de l'administration publique ⁽¹⁾.

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

98. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ⁽²⁾.

99. Cependant, dans le cas présent la France a soutenu que l'aéroport d'Angoulême devrait être considéré dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général. En effet, les autorités françaises considèrent que l'activité de l'aéroport n'a qu'un impact très limité sur le marché intérieur. Elles estiment dès lors que les financements qui lui ont été apportés ne devraient pas être considérés comme des aides d'Etat.

100. Dans les développements qui suivent, la Commission analysera si la gestion de l'aéroport d'Angoulême, prise dans son ensemble, peut être considérée comme un service d'intérêt économique général puis, le cas échéant, si les mesures octroyées aux fins du financement des obligations de service public imposés à l'aéroport lui confèrent un avantage en application de la jurisprudence *Altmark* ou sont conformes au test de l'investisseur privé en économie de marché et ne constituent donc pas des aides d'Etat.

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

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

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

102. Les cas exceptionnels envisagés sont donc, par exemple, celui d'une région isolée, ce qui n'est pas le cas de l'aéroport d'Angoulême dans la mesure où la région Poitou-Charentes est connectée au reste du territoire français et européen par un ensemble d'autres infrastructures de transport, y compris par d'autres aéroports (voir point 4).

103. A la lumière de ce qui précède la Commission considère à ce stade que la gestion de l'aéroport dans son ensemble ne peut pas être considérée comme un service d'intérêt économique général.

Sur l'application de la jurisprudence *Altmark* aux mesures en question

104. Dans l'arrêt *Altmark* ⁽³⁾, la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107 du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:

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

— les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes (critère 2);

— la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3);

— lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

105. Dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général ⁽⁴⁾, la Commission a fourni

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

⁽²⁾ Affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽³⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

⁽⁴⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, adoptée par la Commission le 20.12.2011 (COM(2011) 9404 final).

des orientations sur les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général; cette communication aborde les différentes exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général aux fins de l'article 106 du TFUE, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire. En particulier, les États membres ne peuvent assortir d'obligations spécifiques de service public des services qui sont déjà fournis ou peuvent l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions normales de marché.

106. Il a été également rappelé par la communication que ces règles ne s'appliquent que lorsque le bénéficiaire est une entreprise exerçant une activité économique ⁽¹⁾. Comme il a été rappelé dans la section 5.1.1, les activités liées à la gestion de l'aéroport constituent une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, à l'exception des activités constituant des missions relevant des fonctions essentielles de l'État.

107. Comme indiqué dans la section 5.1.1.1, la Commission considère à ce stade qu'il convient d'examiner l'existence d'un avantage aux exploitants de l'aéroport en distinguant les entités ayant effectivement exercé cette activité économique au cours de la période 2002-2012.

Période 2002-2006

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

108. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* prévoit la définition de la mission d'un SIEG. Cette exigence coïncide avec celle de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽²⁾. Il résulte de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE que les entreprises qui assument la gestion de SIEG sont des entreprises chargées d'une "mission particulière" ⁽³⁾. En règle générale, une "mission de service public particulière" implique la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considèrerait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions ⁽⁴⁾. Les États membres ou l'Union peuvent soumettre ce type de services à des obligations spécifiques en vertu d'un critère d'intérêt général.

109. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* exige également que l'entreprise soit chargée de l'exécution d'obligations de service public. Il en résulte que si l'on veut se

conformer à la jurisprudence *Altmark* la mission de service public doit être confiée au moyen d'un acte qui, selon la législation des États membres, peut prendre la forme d'un acte législatif ou réglementaire, ou d'un contrat. Cette mission peut aussi être définie dans plusieurs actes. Dans de tels cas, la Commission a pour habitude d'exiger que l'acte ou la série d'actes précisent au minimum:

- le contenu et la durée des obligations de service public;
- l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concernés;
- la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité en cause;
- les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation; et
- les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières.

110. Dans le cas d'espèce, comme indiqué à la section 2.2, la concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation de l'aéroport a été confiée à la CCI par arrêté ministériel, et les conditions régissant cette concession ont été précisées par la Convention de concession. D'autre part, certaines des subventions de la CCI et les contributions des collectivités locales à la CCI-aéroport visées à la section 3.1 ont été octroyées sur la base de la Convention de 2002.

111. La Commission observe que la mission de gestion de l'aéroport a été confiée à la CCI d'Angoulême au moyen d'un acte répondant aux critères établis ci-dessus. En effet, la Convention de concession impose à la CCI des obligations de service public liées notamment aux servitudes aéronautiques et à la continuité du service public ⁽⁵⁾. De plus, l'aéroport d'Angoulême ayant accueilli un trafic moyen inférieur à 200.000 passagers par an, la Commission estime que les missions de gestion décrites dans la Convention de concession et dans le cahier des charges afférent, en lien avec les obligations de service public susmentionnées, peuvent être considérées comme des missions d'intérêt général.

112. Néanmoins, la Convention de 2002 a notamment été établie afin de permettre le développement de l'aéroport ⁽⁶⁾, et non uniquement pour l'exercice des missions de service public détaillées ci-dessus.

113. Sur la base des actes et des informations à sa disposition, et du fait que l'aéroport d'Angoulême ne semble pas

⁽¹⁾ Chapitre 2.1 de la communication.

⁽²⁾ Arrêt du 12 février 2008 dans l'affaire T-289/03, *BUPA e.a./Commission* (Recueil 2008, p. II-81, points 171 et 224).

⁽³⁾ Voir, notamment, l'arrêt du (27) 21 mars 1974 dans l'affaire 127/73, *BRT/SABAM* (Recueil 1974, p. 313).

⁽⁴⁾ Voir, en particulier, l'article 2 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

⁽⁵⁾ Contenus notamment dans le cahier des charges de la concession de 2002, aux articles 20 et 21.

⁽⁶⁾ L'exposé préliminaire à cette Convention mentionne que les signataires "ont décidé de conjuguer leurs efforts pour définir et financer la politique de développement, d'aménagement et d'exploitation" de l'aéroport d'Angoulême.

constituer un des cas exceptionnels prévus par les Lignes directrices de 2005 ⁽¹⁾, la Commission considère donc à ce stade que les missions décrites dans la Convention de 2002 ne répondent pas au critère d'intérêt général permettant de les qualifier dans leur globalité de service d'intérêt économique général.

114. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à préciser les obligations de service public dont était chargée la CCI-aéroport et à commenter ce point.

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

115. La Convention de concession ne prévoit pas de compensation au titre des missions de service public précisées au point 108 ci-dessus ⁽²⁾. L'essentiel des revenus de la CCI-aéroport prévus par la Convention de concession provient donc des redevances aéroportuaires, dont les modalités de définition conformément au droit en vigueur sont exposées dans la Convention de concession ⁽³⁾.

116. Néanmoins, la Convention de 2002 stipule que le soutien des collectivités locales à l'activité de l'aéroport prendra la forme d'une compensation du déficit d'exploitation (voir section 3.1.1), plafonnée dès l'origine pour les exercices 2002 et 2003. La Commission ne dispose pas des délibérations du Conseil aéroportuaire fixant ces plafonds de déficit pour les années suivantes. La Commission constate donc que certains paramètres de la compensation au titre de la Convention de 2002 n'étaient pas établis préalablement à l'exercice des missions de service public dans le cadre de cette concession.

117. De plus, la Commission constate que les avances faites par la CCI à son service aéroport semblent ne pas avoir fait l'objet d'une définition préalable de leurs paramètres. Les autorités françaises ont ainsi précisé ⁽⁴⁾ que "jusqu'au 31 décembre 2006, c'est-à-dire avant la constitution du SMAC, la CCI a supporté le déficit de l'aérodrome restant à sa charge après versement des aides" prévues par la Convention de 2002. La Commission estime donc à ce stade, sur la base des informations à sa disposition, et notamment de la couverture des déficits d'exploitation par la CCI au-delà du cadre de cette convention, que l'activité d'exploitation aéroportuaire bénéficiait en pratique d'un soutien continu de la part du service général de la CCI d'Angoulême dont les paramètres n'avaient pas été définis à l'avance.

118. La Commission a donc des doutes sérieux sur le fait que le deuxième critère de l'arrêt Altmark soit rempli dans le cas d'espèce. Elle invite les autorités françaises et les tiers intéressés à commenter ce point.

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

119. La Commission note que la Convention de concession ne prévoyait pas de compensation des coûts de l'exploitant aéroportuaire autres que ceux liés à l'exercice de prérogatives de puissance publique, dans le cadre de l'objectif général d'équilibre financier de la concession ⁽⁵⁾. La Commission estime que ces mesures sont en effet de nature à assurer une absence de surcompensation des sommes versées sur le fondement de cet acte.

120. La Convention de 2002 prévoyait la participation des autorités publiques et collectivités locales aux coûts de l'aéroport dans la limite des investissements effectivement réalisés et approuvés par l'avance d'une part, et du déficit d'exploitation de l'activité aéroportuaire d'autre part.

121. Cependant, la Commission rappelle qu'elle estime à ce stade que toutes les missions compensées sur le fondement de cet acte ne constituent pas des obligations de service public. Il est donc impossible sur la base des informations disponibles pour la Commission de déterminer s'il y a eu ou non surcompensation des obligations de service public imposées à l'aéroport.

Analyse des coûts (critère 4)

122. Lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

123. Dans le cas de l'aéroport d'Angoulême, la France n'a pas argumenté que la compensation a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction de ce critère de l'arrêt Altmark.

124. Les conditions de l'arrêt Altmark étant cumulatives, il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur la société gestionnaire de l'aéroport. A ce stade, la Commission considère donc que les subventions versées à la CCI-aéroport ne peuvent être considérées comme la compensation d'un service d'intérêt économique général au sens de l'arrêt Altmark qui s'appliquerait à l'aéroport dans son ensemble durant cette période.

Période 2007-2011

125. La Commission rappelle qu'elle considère le SMAC et la CCI-aéroport comme exploitant conjointement l'aéroport durant cette période.

⁽¹⁾ Voir points 100 et suivants.

⁽²⁾ En ses articles 11, 12 et 13, et par l'article 50.2 du cahier des charges, la Convention de concession précise que la CCI paiera à l'Etat une redevance domaniale de 160 euros par an, indexée annuellement. D'autre part, une indemnité compensatoire égale à cinq fois la capacité d'autofinancement de la concession, plafonnée au montant des emprunts restant à courir, devait être versée à la CCI par le nouveau concessionnaire au terme de la concession, ou à défaut par l'Etat.

⁽³⁾ Article 11 de la Convention de concession, se référant notamment à l'article R 224-2 du Code de l'aviation civile.

⁽⁴⁾ Lettre des autorités françaises du 20 janvier 2012.

⁽⁵⁾ L'article 34 du cahier des charges de la concession précise ainsi que "le concessionnaire doit gérer sa concession de façon à assurer l'équilibre des comptes de sa concession".

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

126. Les actes par lesquels les mesures précédemment exposées ont été octroyées sont les statuts du SMAC, qui prévoient l'inscription automatique des charges du syndicat aux budgets de ses membres, et le Sous-traité de 2009 (voir section 2.2). En effet, la convention Etat-SMAC⁽¹⁾ ne prévoit aucune compensation ou rémunération en contrepartie des obligations qu'elle impose au Syndicat.
127. Quoique les statuts du SMAC fassent mention du "cadre de l'obligation générale de service public", l'objet du syndicat est "d'assurer le développement des services aériens commerciaux de voyageurs ou de fret, de l'aviation d'affaire, de loisirs ou de tourisme, des activités de formation, ainsi que de toutes activités connexes susceptibles de concourir à cet objectif" sur les aéroports d'Angoulême et de Cognac. Les autorités françaises avancent que le caractère structurellement déficitaire du compte d'exploitation de l'aéroport rend une compensation publique nécessaire pour couvrir les coûts associés à la mission d'exploitation, et promouvoir le développement de l'activité et du trafic aéroportuaires.
128. Comme exposé ci-dessus au point 101, la Commission considère que l'aéroport d'Angoulême ne relève pas d'un cas exceptionnel⁽²⁾ permettant de déclarer sa gestion dans son ensemble comme un SIEG. Sur la base des actes et des informations à sa disposition, la Commission considère donc à ce stade que la mission d'exploitation de l'aéroport dans son ensemble ne répond pas au critère d'intérêt général permettant de la qualifier dans sa globalité de service d'intérêt économique général.
129. En effet, comme mentionné pour la période 2002-2006, la Commission estime à ce stade que si les missions de gestion de l'aéroport consistant à assurer des obligations de service public précises, par exemple liées au maintien en condition opérationnelle et à l'accessibilité de l'infrastructure, pourraient être considérées comme un SIEG, le développement de la plateforme aéroportuaire, notamment pour des vols commerciaux – indépendamment de l'existence de lignes faisant l'objet de SIEG – ne peut être qualifié de service d'intérêt général.
130. A la lumière de ce qui précède, la Commission nourrit des doutes quant à la qualification de la gestion de l'aéroport d'Angoulême, dans sa totalité, comme un SIEG.

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

131. Les autorités françaises n'ont pas communiqué de paramètres préalablement établis permettant de fixer le montant de la compensation sur la période considérée. Comme indiqué plus haut, la Commission considère que le SMAC a mandat de ses membres pour engager leurs budgets sans limite préalablement fixée, aussi bien pour la

réalisation d'investissements sur la zone aéroportuaire que pour la couverture du déficit d'exploitation de la CCI-aéroport, qui assure opérationnellement les activités de gestion quotidiennement de la plateforme.

132. Dès lors, à ce stade, la Commission doute que le deuxième critère de l'arrêt Altmark soit rempli dans le cas d'espèce.

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

133. Comme la Commission doute que tous les services dont les coûts ont été compensés constituent des services d'intérêt général, et que d'autre part les paramètres de la compensation n'ont pas été préalablement fixés, il est à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a eu ou non surcompensation.

Analyse des coûts (critère 4)

134. Dans le cas de l'exploitation par le SMAC et la CCI-aéroport de l'aéroport d'Angoulême entre 2007 et 2011, la France n'a pas argumenté que la compensation a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.
135. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.

136. Les conditions de l'arrêt Altmark étant cumulatives il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur la société gestionnaire de l'aéroport. A ce stade, la Commission considère donc que les subventions versées au SMAC et à la CCI-aéroport ne peuvent être considérées comme la compensation d'un service d'intérêt économique général au sens de l'arrêt Altmark qui s'appliquerait à l'aéroport dans son ensemble durant cette période.

*Période débutant en 2012**Obligations de service public clairement définies (critère 1)*

137. Dans le cas d'espèce, comme indiqué à la section 2.2, à compter du 1^{er} janvier 2012, la gestion et l'exploitation de l'aéroport ont été confiées, dans le cadre d'un marché public, à la société privée SNC Lavalin⁽³⁾. L'acte d'engagement du 8 août 2011 et du Cahier des charges du marché public précisent les obligations des deux parties dans le cadre de la mission d'exploitation et définissent les modalités de calcul de la rémunération de la société SNC Lavalin par le SMAC. Toutefois, plusieurs obligations demeurent, dans ce cadre contractuel, à la charge du SMAC, qui conserverait dès lors la qualité de co-exploitant de l'aéroport⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Convention en date du 29 décembre 2006 fixant les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de l'aérodrome d'Angoulême Brie-Champniers et organisant le transfert du patrimoine et des compétences correspondants (article 1).

⁽²⁾ Au sens du point 34 des Lignes directrices de 2005.

⁽³⁾ Acte d'engagement de la SNC Lavalin du 8 août 2011

⁽⁴⁾ Voir section 5.1.1.1

138. Comme exposé ci-dessus au point 101, la Commission considère que l'aéroport d'Angoulême ne relève pas d'un cas exceptionnel ⁽¹⁾ permettant de déclarer sa gestion dans son ensemble comme un SIEG. Néanmoins, l'aéroport ayant accueilli un trafic moyen inférieur à 200 000 passagers par an, la Commission estime que certaines missions de gestion incombant au SMAC, et partiellement déléguées à SNC-Lavalin ⁽²⁾, pourraient être considérées comme des missions d'intérêt général. Il s'agit notamment des missions liées au maintien en condition opérationnelle et à l'accessibilité de l'infrastructure aéroportuaire.
139. Toutefois, la société SNC Lavalin est également tenue d'assurer la promotion de l'aéroport et le développement de son activité ⁽³⁾. Au titre de cette obligation, l'exploitant est tenu d'assurer la promotion de l'aéroport auprès de tout opérateur développant une activité "complémentaire ou connexe de l'activité aéroportuaire", cela notamment dans l'intérêt du tourisme local ⁽⁴⁾. Le plan de développement proposé par la société SNC Lavalin a d'ailleurs été l'un des critères déterminants pour la sélection de l'offre de l'exploitant dans la procédure d'appel à concurrence. Bien que la Commission n'ait pas connaissance de l'annexe 6 au cahier des charges, qui détaille le plan de développement agréé par le SMAC, il ressort de la délibération d'attribution, et compte tenu des rémunérations prévues dans l'acte d'engagement, que l'exploitant s'oriente vers la relance d'une activité à bas coûts vers les îles britanniques.
140. La Commission estime à ce stade que seules les missions de gestion de l'aéroport consistant à assurer les obligations de service public présentées ci-dessus peuvent être considérées comme un SIEG, le développement de la plateforme aéroportuaire, notamment pour des vols commerciaux – indépendamment de l'existence de lignes faisant l'objet de SIEG – ne pouvant être qualifié de service d'intérêt général. En particulier, à la lumière des informations à sa disposition, la Commission constate que SNC-Lavalin avait proposé, outre l'offre de base et la solution "volontariste" finalement retenue, une variante de son offre ⁽⁵⁾ permettant le maintien en condition opérationnelle de l'aéroport pour un coût inférieur à celui de la variante finalement retenue.
141. Sur la base des actes et des informations à sa disposition, et des considérations générales rappelées aux points 100 et suivants, la Commission considère donc à ce stade que cette mission d'exploitation ne répond pas au critère d'intérêt général permettant de la qualifier dans sa globalité de service d'intérêt économique général.
142. La Commission invite donc les autorités françaises à préciser les obligations de service public imposées à SNC-Lavalin, et les compensations associées, ainsi qu'à commenter ce point.
- Paramètres préalablement établis aux fins de déterminer le montant de la compensation (critère 2)*
143. La compensation attribuée à la société SNC Lavalin repose sur un mécanisme de plafonnement du déficit d'exploitation garanti, assorti d'une clause d'intéressement ⁽⁶⁾. La compensation des éventuelles obligations de service public se trouve donc elle-même plafonnée aux montants fixés dans l'acte d'engagement. En outre, la société SNC Lavalin perçoit une rémunération forfaitaire annuelle de 179 400 euros.
144. Le bilan des comptes de l'aéroport, établi par l'exploitant, retrace l'intégralité des produits et charges associés aux obligations fixées conventionnellement, conformément aux stipulations du cahier des charges ⁽⁷⁾. Le montant de la compensation est déterminé sur la base de ce bilan.
145. Le cahier des charges précise que la contribution publique pourra évoluer dans l'hypothèse où le montant nécessaire à l'équilibre des comptes de l'aéroport est inférieur au plafond fixé dans l'acte d'engagement. Dans ce cas, la rémunération de l'exploitant sera augmentée de 50 % de la différence entre les deux montants.
146. Enfin, la méthode de calcul de la compensation était connue des entreprises souhaitant participer à la procédure de mise en concurrence, ces dernières étant invitées à proposer un plafond de compensation, qui constitue l'élément principal de leur rémunération.
147. Toutefois, comme exposé ci-dessus, la Commission estime ne pas disposer à ce stade de suffisamment d'éléments pour déterminer le périmètre des missions d'intérêt général. Dès lors, il lui est impossible de se prononcer sur le fait que les paramètres permettant de fixer le montant de la compensation de service public ont été préalablement établis de façon objective et transparente.
- Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (critère 3)*
148. Le cahier des charges exclut toute compensation de coûts supportés par l'exploitant autres que ceux liés aux obligations contractuelles ⁽⁸⁾, dans le cadre d'un plafonnement du déficit d'exploitation garanti.
149. Toutefois, comme la Commission doute que tous les services dont les coûts seraient ainsi compensés constituent des services d'intérêt général, notamment concernant les services associés au plan de développement de l'activité aéroportuaire, il est à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a ou non surcompensation.

⁽¹⁾ Au sens du point 34 des Lignes directrices de 2005.

⁽²⁾ Le Cahier des charges stipule ainsi que le SMAC supporte les frais concernant les servitudes instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne (article 11-6). Cependant, la société SNC Lavalin peut se voir imposer toutes mesures utiles, à l'issue du marché, au titre de l'objectif de continuité du service (article 22-3). SNC-Lavalin est par ailleurs chargée d'un certain nombre des obligations de la convention entre l'Etat et le SMAC concernant les conditions d'exploitation de l'aéroport d'Angoulême.

⁽³⁾ Cahier des charges, article 9

⁽⁴⁾ Cahier des charges, article 9

⁽⁵⁾ Solution de "réduction drastique" exposée dans la présentation synthétique de l'offre de SNC-Lavalin annexée à la délibération du SMAC du 23 juin 2011 attribuant le marché de l'exploitation de l'aéroport à SNC-Lavalin.

⁽⁶⁾ Cahier des charges, article 15

⁽⁷⁾ Cahier des charges, article 14

⁽⁸⁾ Cahier des charges, article 15

150. Toutefois, la Commission constate que la société SNC Lavalin reçoit une rémunération annuelle forfaitaire d'un montant de EUR 179 400 sur l'ensemble de la période contractuelle. Sur la même période, la compensation publique est en moyenne annuelle de EUR 393 409 ⁽¹⁾ dans la solution retenue. La rémunération de l'exploitant représente ainsi plus de 45 % de la compensation publique.
151. La Commission rappelle qu'elle considère que la juste compensation reçue par le bénéficiaire éventuel d'une compensation de service public inclut un bénéfice raisonnable, défini comme le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne considérant l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant toute la durée du mandat ⁽²⁾. La marge brute estimée ci-dessus ne prétend donc pas donner une estimation de ce bénéfice raisonnable, qui est une notion distincte. Toutefois, sur la base des chiffres présentés au point précédent, la Commission a des doutes quant à l'absence de surcompensation des coûts encourus par SNC-Lavalin.
152. Enfin, il ressort des stipulations du cahier des charges que le SMAC assure la maîtrise d'ouvrage et le financement des investissements d'aménagement et d'équipement de l'aéroport, autres que ceux prévues à l'article L.213-3 du Code de l'aviation civile. Ces dépenses font l'objet d'un plan prévisionnel proposé par l'exploitant pour la durée du contrat et agréé par le syndicat, qui conserve cependant toute liberté pour s'y conformer. Il n'est pas prévu que SNC-Lavalin paie une compensation supplémentaire pour l'utilisation de ces éventuelles infrastructures supplémentaires.
153. La Commission nourrit donc des doutes quant à la satisfaction de ce critère de l'arrêt Altmark, et invite les autorités françaises à commenter ces points.

Sélection du prestataire de service (critère 4)

154. La société SNC Lavalin a été sélectionnée à l'issue d'une procédure adaptée conformément aux stipulations de l'article 21 de la directive 2004/18/CE du 31 mars 2004 relative à la passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services. Les autorités françaises ont choisi de faire précéder cette procédure d'un avis d'appel public à la concurrence publié au JOUE. Toutefois, compte tenu du fait que les autorités françaises n'étaient pas contraintes de recourir à une procédure formalisée, elles ont bénéficié d'une large marge d'appréciation dans le choix de l'attributaire. D'ailleurs, une procédure négociée avec publication ne serait considérée satisfaisante à la 4^e condition de l'arrêt Altmark que dans des cas exceptionnels ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Acte d'engagement de SNC-Lavalin approuvé par le SMAC le 8 août 2011.

⁽²⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat aux compensations octroyées pour la prestation de service d'intérêt économique général, JO 2012, C8/02, point 61.

⁽³⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat et aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, JO 2012, C8/02, point 66)

155. La délibération portant attribution du marché ⁽⁴⁾ fait valoir que deux offres concurrentes se sont affrontées à l'issue de la procédure de passation et que l'offre de la société SNC Lavalin était économiquement la plus avantageuse conformément aux critères fixés par le règlement de la consultation. Toutefois, en l'absence de toute information relative à l'offre concurrente, la Commission ne peut à ce stade déterminer si la procédure a permis de sélectionner le candidat capable de fournir ses services "au moindre coût pour la collectivité" ⁽⁵⁾.

156. Par ailleurs, la comparaison de l'offre de base et de la variante proposées par SNC-Lavalin montre que la solution "volontariste" finalement retenue par le SMAC présente un surcoût moyen annuel prévisionnel de EUR 30 000 par rapport à la solution "maintien d'activité". Surtout, la Commission constate que s'ajoutent à ce surcoût des versements extracontractuels aux compagnies aériennes ⁽⁶⁾ estimés à environ EUR 1 800 000 sur la période 2012 - 2017.

157. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.

158. Les conditions de l'arrêt Altmark étant cumulatives il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur la société gestionnaire de l'aéroport. A ce stade, la Commission considère donc que l'aéroport dans son ensemble ne peut être considéré comme un service d'intérêt économique général, et a des doutes quant à la satisfaction des conditions de l'arrêt Altmark dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport à partir de 2012.

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

159. Comme indiqué précédemment, afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.

160. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures ⁽⁷⁾. À cet égard, il convient toutefois de rappeler que "les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État" ⁽⁸⁾.

⁽⁴⁾ Décision de la Commission d'appel d'offres du 1^{er} juin 2011, à laquelle le SMAC fait référence dans sa décision 23 juin d'attribuer le marché à SNC-Lavalin.

⁽⁵⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat et aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, JO 2012, C8/02, point 65)

⁽⁶⁾ Voir point 44.

⁽⁷⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, non encore publié, point 107. Ce point est particulièrement pertinent quand l'opérateur est également propriétaire des infrastructures.

⁽⁸⁾ Arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, point 69.

161. De manière générale, comme souligné au point 20, les autorités françaises ont invoqué que les collectivités locales et la CCI avaient pris les décisions concernant les mesures en cause en considérant avant tout l'aéroport comme un outil nécessaire à l'aménagement du territoire et au développement économique de leur région. La Commission rappelle à cet égard que les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé ⁽¹⁾.
162. La France souligne qu'aucune étude des coûts de fermeture de l'aéroport n'a été réalisée par les autorités publiques et le gestionnaire de l'aéroport, dans la mesure où ceux-ci considèrent que l'aérodrome d'Angoulême est un équipement structurant essentiel pour le développement économique du département

Financement de l'infrastructure

163. S'agissant des subventions destinées à financer le coût de l'infrastructure aéroportuaire tout au long de la période considérée (2002-2012), la Commission constate qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments lui permettant de considérer que ces subventions présentent une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en est attendu, sous quelque forme que ce soit, par les entités publiques octroyant ces subventions (voir section 3.1.2). Les autorités françaises sont donc priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de ces investissements.
164. S'agissant de la subvention destinée à financer des investissements nécessaires à des activités dites régaliennes, la Commission renvoie aux développements relatifs à la nature économique des activités en cause (voir points 105 et suivants ci-dessus). Comme elle l'a précédemment indiqué, la Commission a également des doutes quant à la nature exacte des coûts supportés par l'Etat et qui relèvent, selon les autorités françaises, de l'exercice de prérogatives de puissance publiques.

Financement d'exploitation

165. Les versements des collectivités locales aux exploitants successifs de l'aéroport sont conçus comme des subventions dont la finalité est le développement régional. La Commission considère donc à ce stade qu'elles ne satisfont pas le critère de l'investisseur avisé en économie de marché.
166. Le fonctionnement de l'aéroport a par ailleurs été subventionné par des avances du service général de la CCI, au-delà des sommes prévues par la Convention de 2002. Ces avances constituent une ressource financière apportée à coût nul au gestionnaire de l'aéroport.

167. La Commission invite donc les autorités françaises à lui expliquer les conditions de l'avance remboursable

consentie par le service général de la CCI au profit des comptes de l'aéroport. La France est priée d'expliquer si cette avance est assimilable à une aide à l'aéroport ou, le cas échéant, dans quelle mesure il s'agit selon eux d'une avance consentie aux conditions normales du marché.

Financement des missions régaliennes

168. A ce stade, la Commission considère que toute surcompensation ou couverture de coûts liés à des activités économiques au titre du financement des missions régaliennes devra être analysée comme un financement d'exploitation conférant un avantage sélectif aux exploitants de l'aéroport bénéficiaires.
169. En effet, dans la mesure où des subventions au titre des missions régaliennes couvriraient des activités économiques (voir section 5.1.1.2), elles allégeraient les exploitants successifs de coûts qu'ils auraient dû supporter dans des conditions normales de marché, et leur confèreraient donc un avantage sélectif.
170. Par ailleurs, toute surcompensation de missions correspondant à des activités non économiques au sens de l'article 107 sous 1 confèrerait également un avantage sélectif aux exploitants d'aéroport qui en bénéficieraient.
171. La Commission invite donc les autorités françaises à préciser les coûts et les financements apportés pour l'exécution des missions régaliennes. En particulier, la Commission estime que l'adéquation entre ces coûts et les financements qui les couvrent devraient faire l'objet d'une comptabilité séparée ⁽²⁾, et invite les autorités françaises à lui communiquer les comptes des activités non économiques de l'aéroport sur la période 2002-2012.

Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

172. Comme exposé dans la section 5.1.3.1, la Commission considère à ce stade que les conditions de l'arrêt Altmark ne semblent pas être remplies pour aucune des mesures considérées. Pour l'ensemble des raisons exposées ci-dessus, la Commission considère également à ce stade que le financement de l'infrastructure ainsi que les subventions de fonctionnement présumées (à savoir la prise en charge des déficits d'exploitation des exploitants successifs, la possible surcompensation des missions confiées à SNC-Lavalin et la possible surcompensation des missions relevant de prérogatives régaliennes dans la mesure où certaines de ces missions constitueraient des activités économiques) n'ont pas été conformes au principe de l'investisseur avisé en économie de marché. Elle conclut par conséquent à ce stade que ces mesures ont conféré aux exploitants successifs de l'aéroport d'Angoulême un avantage sélectif.

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

173. L'aéroport d'Angoulême est notamment en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise, comme celles de Périgueux,

⁽¹⁾ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke and Lech Stahlwerke v Commission [1999], ECR II-17, paragraphe 120.

⁽²⁾ Insérer REF à directive transparence et/ou autre texte applicable.

Limoges, Niort, La Rochelle, ou Bordeaux. Une aide octroyée à l'exploitant de l'aéroport d'Angoulême risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant un marché ouvert à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

174. La Commission invite toutefois la France et les tiers intéressés à formuler des observations à cet égard et à lui fournir toute information pertinente.

5.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

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

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

176. Comme indiqué précédemment, les autorités françaises soutiennent que les financements examinés ne devraient pas être considérés comme des aides d'État dans leur ensemble, ou qu'ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de notification en vertu des Lignes directrices de 2005 et de la décision du 20 décembre 2011 de la Commission relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ⁽¹⁾ (ci-après la "décision SIEG").
177. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (Section 5.1.3 de la présente décision), sur la base des informations à sa disposition, la Commission considère à ce stade que le critère 1 de l'arrêt Altmark n'est pas rempli en ce qui concerne les actes octroyant les subventions visées aux exploitants successifs de l'aéroport. Elle considère par conséquent à ce stade que l'aéroport d'Angoulême ne peut pas constituer un service d'intérêt économique général dans son ensemble pendant la période 2002-2012 et, dès lors, que les financements apportés à l'aéroport ne peuvent relever d'office de compensations de service public. En ce qui concerne la période débutant en 2012, la Commission a des doutes quant à la qualification de service d'intérêt économique général de la mission consistant en la promotion du développement de l'activité et du trafic aéroportuaires. Dès lors, la Commission estime à ce stade que les financements envisagés ne pourraient pas relever d'office de compensations de service public.
178. Concernant l'ensemble des mesures en faveur des exploitants de l'aéroport, la Commission considère par conséquent à ce stade que leur compatibilité avec le marché intérieur ne peut pas être évaluée sur la base de la Décision SIEG, puisque la Commission a des doutes sérieux sur le fait que ces subventions constituent des compensations de service public. Pour la même raison, la Commission estime à ce stade que ces subventions ne sauraient être évaluées sur la base de l'encadrement ⁽²⁾ de

l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public de 2011.

5.2.1. Subventions à l'investissement

179. Les mesures en cause, qui procèdent notamment de la Convention de 2002 et des statuts du SMAC, concernent les financements liés aux investissements dans l'infrastructure aéroportuaire relevés dans la section 3.1.2. Entre 2004 et 2011, ces mesures s'élèvent à EUR 1 315 000, financées par les collectivités locales et autorités publiques (service général de la CCI), puis par le SMAC, propriétaire de l'aéroport depuis le 1^{er} janvier 2007. Pour la seule partie non régaliennne des investissements, sur la période 2004-2011, les montants investis se sont élevés à EUR 1 277 000, financés par les collectivités territoriales intéressées, puis par le SMAC, et par le service général de la CCI d'Angoulême.
180. Les lignes directrices de 2005 stipulent que "la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide ⁽³⁾".
181. La Convention de 2002 a été conclue avant la publication des Lignes directrices de 2005 ⁽⁴⁾. Dans la mesure où les lignes directrices de 1994 ⁽⁵⁾ sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission doit donc en principe évaluer la compatibilité des éventuels éléments d'aide qu'elle contient directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.
182. A cet égard, il convient de rappeler que la Commission a consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport en adoptant les lignes directrices de 2005. Les critères dégagés par les lignes directrices de 2005 sont donc applicables à l'examen de la compatibilité des mesures d'aide au financement des infrastructures octroyées avant et après la publication des Lignes directrices de 2005.
183. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, si:
- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);
 - l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;

⁽³⁾ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

⁽⁴⁾ Voir points 47 et suivants de la présente décision.

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

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

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

- l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;
- l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;
- le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

184. Afin d'établir la nécessité et la proportionnalité de l'aide, la Commission doit également vérifier que le montant de cette aide se limite au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé ⁽¹⁾.

5.2.1.1. Objectif d'intérêt général clairement défini

185. Selon la France, les mesures d'aide à l'investissement dans l'infrastructure aéroportuaire reposent sur des objectifs d'intérêt général clairement définis, notamment un intérêt économique et touristique pour le développement du département de la Charente.

186. Sur la période 2002-2011, les investissements non régaliens financés par les collectivités territoriales intéressées puis par le SMAC étaient selon la France destinés à garantir la sécurité des vols pour les aéronefs communément utilisés par les compagnies aériennes européennes. Faute de ces investissements, les autorités françaises font valoir que l'aéroport n'aurait pas été en mesure de présenter les caractéristiques techniques suffisantes pour développer le trafic aérien. Par ailleurs, les travaux d'aménagement de l'aérogare et les installations modulaires avaient pour objectif de satisfaire aux normes réglementaires applicables aux établissements recevant du public. Pour la période débutant en 2012, le SMAC finance les investissements d'aménagement et d'équipement de l'aéroport, conformément au plan prévisionnel fourni par l'exploitant. A la lecture de la délibération d'attribution, il apparaît que les investissements envisagés concerneraient prioritairement l'entretien de certains bâtiments eu égard à la sécurité des personnes et des biens, l'extension du corps principal de l'aérogare, la rénovation de la vigie, des travaux de terrassement et le traitement de la filière des eaux pluviales.

187. A la lumière du raisonnement développé dans la section 5.1.3.1, la Commission considère à ce stade que l'ensemble des mesures en cause est susceptible de répondre à un objectif d'intérêt général clairement défini, à savoir le développement économique et touristique du département de la Charente.

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

188. La France avance que les investissements réalisés entre 2004 et 2011, qui s'élèvent à EUR 1 277 000, étaient

nécessaires et proportionnés aux objectifs fixés, l'allongement de la piste de 50 mètres à l'ouest permettant d'attirer les compagnies capables de développer le trafic aérien et les travaux d'aménagement de l'aérogare et les travaux modulaires permettant de satisfaire aux exigences réglementaires applicables. Selon les autorités françaises, des investissements ont été réalisés pour un montant de EUR 725 000 entre 2006 et 2008 (allongement de la piste et aménagement de l'aérogare) pour permettre l'accueil de vols réguliers d'appareils de type Boeing 737-800, et seraient liés à l'arrivée de Ryanair. La Commission ne dispose d'aucune information sur le montant des investissements envisagés à compter de 2012.

189. La Commission ne dispose pas d'informations sur l'utilisation de la capacité de l'aéroport préalablement aux investissements en cause. La Commission invite donc les autorités françaises à apporter plus de détails sur la nécessité de l'infrastructure notamment par rapport au niveau de son utilisation, par rapport à sa situation vis-à-vis d'autres aéroports proches et par rapport à l'objectif fixé.

190. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur la question de savoir si le critère de la nécessité et à la proportionnalité de l'infrastructure est satisfait, et nourrit donc des doutes à ce sujet.

5.2.1.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme

191. L'allongement de la piste a permis l'accueil de Boeing 737-800. Les autorités françaises ont indiqué ⁽²⁾ que la capacité annuelle de l'aéroport d'Angoulême était de 100 000 passagers. Elles rappellent également que l'aéroport accuse un déficit d'exploitation structurel depuis l'arrêt de la liaison opérée par Ryanair et soulignent "l'absence d'une claire visibilité des conditions et du calendrier de la réactivation souhaitée d'une activité de ligne commerciale régulière" ⁽³⁾.

192. La Commission relève qu'elle ne dispose pas d'informations sur les prévisions du trafic futur à l'aéroport ayant fondé les décisions d'investissement en cause. Par conséquent, la Commission émet à ce stade des doutes sur l'existence de perspectives satisfaisantes d'utilisation de l'infrastructure à moyen terme.

5.2.1.4. L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire

193. Dans le cadre du "Contrat de services aéroportuaires" conclu avec le SMAC le 8 février 2008, la compagnie Ryanair a bénéficié, au titre de "mesures incitatives au lancement de la nouvelle liaison aérienne", de niveaux de redevances dérogeant à la tarification générale en vigueur ⁽⁴⁾. La France indique qu'aucun contrat de ce

⁽¹⁾ Voir décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 - Grèce - Aggrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70.

⁽²⁾ Lettre du 20 janvier 2012.

⁽³⁾ Délibération du 27 janvier 2011

⁽⁴⁾ Décisions tarifaires de 2003 et 2005.

type n'a été conclu avec une autre compagnie. Toutefois, la décision tarifaire du 1^{er} mars 2009 reprend les mesures incitatives nommément ouvertes à toute compagnie aérienne lançant une ligne nouvelle. La décision tarifaire de 2010 reproduit ces mesures, à l'exception de la contribution au développement de la ligne.

194. Dans ce contexte, la Commission n'est pas à ce stade en mesure d'apprécier le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire) et invite la France et les parties intéressées à fournir toute information pertinente à cet égard.

5.2.1.5. Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun

195. Selon la France, les investissements financés ne sont pas en mesure d'affecter le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire.
196. La Commission constate néanmoins que plusieurs aéroports ouverts au trafic national et international commercial se trouvent dans un rayon de 100 km de l'aéroport, comme Périgueux ou Limoges. Elle invite par conséquent les autorités françaises ainsi que les parties intéressées (notamment les aéroports qui estiment se trouver dans une situation de concurrence avec l'aéroport d'Angoulême) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les soutiens à l'investissement ont conforté la position concurrentielle de l'aéroport d'Angoulême. Elle invite également les autorités françaises ainsi que les parties intéressées à indiquer si l'aide pourrait avoir un impact sur la concurrence entre différents modes de transport, et notamment entre l'aérien et le ferroviaire.

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

197. Concernant la nécessité du montant d'aide, la Convention de 2002 prévoit une intensité de 100 %. La Commission ne dispose d'aucune information concernant la période 2007-2011, mais dans la mesure où le SMAC était maître d'ouvrage et que la CCI-aéroport ne transmettait aucun flux financier au SMAC, la Commission comprend que l'intensité était également de 100 %. À partir de 2012, le cahier des charges prévoit toujours une intensité de 100 %, les dépenses étant financées par le SMAC sur la base d'un plan prévisionnel proposé par l'exploitant pour toute la durée du contrat.
198. La Commission ne dispose pas d'informations permettant d'apprécier la nécessité de ces intensités, et notamment si les exploitants successifs n'étaient pas en mesure de contribuer à la couverture des coûts d'investissement, en particulier à moyen ou long terme.
199. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

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

200. En ce qui concerne l'examen des mesures identifiées ci-dessus (Section 5.1.3.2 de la présente décision) et susceptibles d'alléger les coûts de fonctionnement des exploitants de l'aéroport, à savoir la couverture des déficits liés à l'exploitation de l'aéroport, ainsi que toute autre mesure réduisant les coûts de fonctionnement du gestionnaire de l'aéroport et non conforme au fonctionnement normal du marché, la Commission considère à ce stade que ces mesures constituent des aides au fonctionnement pour lesquelles les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.
201. En ce qui concerne l'examen des mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, à supposer la qualification d'aide avérée, toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport et tout financement d'activité économique par ce biais constituerait également une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour.
202. Compte tenu de ce qui précède la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures liées au fonctionnement de l'aéroport avec le marché intérieur.
203. À cet égard, il revient aux autorités françaises ⁽¹⁾ d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.
204. Comme indiqué au point 164, la Commission invite également les autorités françaises à lui communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.

6. APPRÉCIATION DES AIDES POTENTIELLES ACCORDÉES À RYANAIR

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

205. L'appréciation qui suit concerne les Accords de 2008 conclus entre le SMAC et Ryanair ⁽²⁾. Compte tenu des développements de la section 5.1.1.1, la Commission considère à ce stade que le SMAC et la CCI-aéroport ont exploité conjointement la plateforme aéroportuaire d'Angoulême entre 2007 et 2011, et évalue donc ensemble le comportement du SMAC et de la CCI-aéroport pour l'octroi à Ryanair d'éventuelles mesures d'aide dans le cadre des Accords de 2008.

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

⁽²⁾ Voir section 3.2.2.

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

6.1.1. Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat

6.1.1.1. Présence de ressources d'Etat

207. Les Accords de 2008 ont été conclus directement par le SMAC, et non par la CCI d'Angoulême. Comme exposé précédemment dans la section 5.1.2, la Commission considère que les ressources du SMAC constituent des ressources d'Etat.

6.1.1.2. Imputabilité des mesures à l'Etat

208. La délibération du SMAC autorisant la signature des Accords de 2008 ⁽¹⁾ a été approuvée à l'unanimité par les collectivités territoriales membres du SMAC; en appliquant mutatis mutandis le raisonnement contenu à la section 5.1.2.2, la Commission considère que les décisions du SMAC concernant l'activité aéroportuaire sont imputables à l'Etat.

209. Comme le soulignent les autorités françaises, la CCI d'Angoulême n'est pas partie à ces contrats, même si elle en subit les effets économiques par sa participation au SMAC d'une part, et par son rôle de gestionnaire de l'aéroport d'autre part.

210. La Commission conclut donc à ce stade que la conclusion de ces contrats implique l'utilisation de ressources d'Etat au sens de l'article 107 (1), TFUE, et que les décisions de conclure ces contrats sont imputables à l'Etat.

6.1.2. Avantage sélectif

211. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage sélectif qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché ⁽²⁾.

212. Premièrement, la Commission observe que les mesures prises sont sélectives dans la mesure où elles concernent exclusivement Ryanair. Comme exposé dans la section 3.3, la conclusion des Accords de 2008 est d'ailleurs antérieure à la publication de décisions tarifaires publiques mentionnant un dispositif similaire, applicables au 1^{er} mars 2009.

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

214. Aux fins de l'appréciation des contrats en cause, il convient de rappeler que tant l'existence que l'importance d'éléments d'aide dans ces contrats doivent être appréciées compte tenu de la situation prévalant au moment de leur conclusion ⁽³⁾.

6.1.2.1. Appréciation conjointe d'un avantage économique conféré à Ryanair et AMS

215. S'agissant des contrats qui ont été conclus entre le SMAC et les compagnies Ryanair et AMS, la Commission doit en premier lieu s'interroger sur le fait de savoir si, aux fins de l'identification d'un avantage économique dont elles auraient bénéficié, Ryanair et sa filiale AMS doivent être considérées individuellement ou conjointement.

216. La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100 %, dont les dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair ⁽⁴⁾. La Commission constate par ailleurs que cette société a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations marketing sur le site web de Ryanair et n'exerce pas d'autres activités.

217. D'autre part, les autorités françaises indiquent que les Accords de 2008 constituent "un dispositif contractuel cohérent et global, non dissociable". La délibération du SMAC approuvant la signature des Accords envisage également les deux Contrats comme constitutif d'un cadre juridique et économique cohérent régissant les relations du Syndicat avec la compagnie Ryanair.

218. Certaines clauses du Contrat de services marketing font d'ailleurs référence à la compagnie Ryanair comme partie au contrat ⁽⁵⁾, alors que le Contrat a été conclu entre le SMAC et AMS.

219. Enfin, la Commission tient à rappeler qu'elle a également suivi cette approche dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau.

220. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime donc à ce stade qu'il convient d'apprécier conjointement les mesures en faveur de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique, Ryanair et AMS ne constituant en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause ⁽⁶⁾.

6.1.2.2. Appréciation conjointe du Contrat de services aéroportuaires et du Contrat de services marketing

221. Aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission doit établir si le Contrat de services aéroportuaires et le Contrat de services marketing doivent être appréciés conjointement.

⁽¹⁾ Délibération du comité syndical du 22 janvier 2008.

⁽²⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, Rec. I-2459, point 41.

⁽³⁾ Voir, par exemple, arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, Freistaat Thüringen/Commission, T-318/00, Rec. p. II-4179, paragraphe 125.

⁽⁴⁾ Voir le rapport de rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sur la CCIPB délibéré le 19 octobre 2006 qui conclut notamment que "la société AMS n'est qu'une émanation de Ryanair, dirigée par deux cadres supérieurs de la compagnie Ryanair." Ce rapport peut être consulté sur www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

⁽⁵⁾ Voir section 3.2.2.

⁽⁶⁾ La Commission emploiera donc "Ryanair/AMS" dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

222. A cet égard, la Commission rappelle d'une part que le Contrat de services marketing avec Ryanair/AMS est lié à l'opération des liaisons par Ryanair à l'aéroport d'Angoulême⁽¹⁾. De plus, comme rappelé au point 217, les autorités françaises ont souligné que les Accords de 2008 ont constitué "un dispositif contractuel cohérent et global, non dissociable".
223. Par ailleurs, les conditions de rupture des relations contractuelles entre Ryanair/AMS et le SMAC indiquent que le versement des sommes au titre du Contrat de services marketing était indispensable à l'économie des Accords, y compris du point de vue de Ryanair.
224. La Commission observe d'autre part que le seul avantage potentiellement tiré par les exploitants de l'aéroport des prestations marketing offertes par AMS sur le site de Ryanair proviendrait d'une augmentation du nombre de passagers utilisant Ryanair. Or les estimations de trafic et de taux de remplissage constituent une composante essentielle de l'analyse de la rentabilité de l'entrée en relation avec Ryanair⁽²⁾. La Commission considère par conséquent qu'aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, l'évaluation de l'opportunité de l'entrée en relations commerciales avec Ryanair⁽³⁾ ne peut ignorer les conséquences de la conclusion parallèle de contrats marketing, et notamment leurs coûts.
225. La Commission estime donc à ce stade que le Contrat de services marketing et le Contrat de services aéroportuaires doivent être appréciés conjointement. La Commission invite les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.
- 6.1.2.3. Critère de l'investisseur avisé en économie de marché
226. La Commission observe tout d'abord qu'il n'existait, selon les informations à sa disposition, aucune étude de marché et/ou business plan concernant les différents contrats conclus avec Ryanair/AMS et étayant économiquement la décision de l'aéroport de prendre de tels engagements vis-à-vis de Ryanair/AMS.
227. Les autorités françaises ont néanmoins souligné que la décision du SMAC repose sur la volonté de pérenniser l'aéroport d'Angoulême en développant une autre activité après la fermeture de la ligne à obligation de service public (voir section 2.1). Comme indiqué dans la section 5.1.3.2, la Commission relève que selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé.
228. La jurisprudence de la Cour de justice⁽⁴⁾ impose à la Commission d'évaluer tout d'abord si le bénéficiaire présumé paie un prix de marché pour les services aéroportuaires de l'aéroport d'Angoulême. Si les mesures en cause correspondaient à un tel prix de marché, Ryanair ne bénéficierait alors d'aucun avantage.
229. Les autorités françaises n'ont fourni aucun comparateur permettant d'apprécier si le prix payé par Ryanair correspondait au prix normal du marché. Cependant, dans la mesure où le prix réellement payé par Ryanair pour l'utilisation des services aéroportuaires a été largement négatif⁽⁵⁾ sur la période, la Commission considère à ce stade que Ryanair n'a pas payé un prix de marché pour les services aéroportuaires.
230. Néanmoins, aux termes de l'arrêt Chronopost susmentionné, en l'absence de toute possibilité de comparer la situation de l'autorité octroyant les mesures en causes avec celle d'un groupe privé d'entreprises n'opérant pas dans un secteur réservé, la Commission devrait apprécier les « conditions normales de marché » par rapport à des éléments objectifs et vérifiables. L'étude des coûts encourus par l'exploitant de l'aéroport dans la prestation des services aéroportuaires en cause peut participer à cette appréciation.
231. A cet égard, la Commission estime qu'en raison de l'application du principe de la caisse unique (single till) dans le cadre de la gestion de l'aéroport d'Angoulême, elle prendra en compte tant les revenus aéronautiques (red-evances aéroportuaires et assistance en escale) que les revenus induits par l'activité non aéronautique de l'aéroport (concessions Horeca, commerces, parkings, navette, etc.).
232. Comme indiqué à la section 2.1, Ryanair était la seule compagnie desservant régulièrement l'aéroport d'Angoulême durant la durée des Accords de 2008. Dans ce contexte, la Commission observe qu'entre 2008 et 2010, l'excédent brut d'exploitation de la CCI-aéroport a été négatif chaque année malgré les subventions d'exploitation présentées à la section 3.1.4, qui se sont élevées à EUR 825 300, EUR 819 300 et EUR 786 000 respectivement pour les exercices 2008, 2009 et 2010.
233. De plus, la Commission constate que les paiements nets de l'exploitant aéroportuaire à Ryanair/AMS ont été supérieurs au chiffre d'affaires de l'activité aéroportuaire en 2008 et en 2009. La France précise également que "l'exploitant a procédé au recrutement d'agents de manutention en contrats à durée déterminée à temps partiel"⁽⁶⁾ et a subi d'autres coûts du fait de l'accueil de Ryanair sur

⁽¹⁾ Il a été systématiquement indiqué dans les contrats de services marketing que ces derniers reposent sur l'engagement par Ryanair d'opérer les liaisons qui ont fait parallèlement l'objet de contrats de services aéroportuaires conclus entre la CCI et Ryanair.

⁽²⁾ Ou du démarrage d'une nouvelle ligne.

⁽³⁾ Ouverture de ligne, variation du nombre de dessertes ou de leur fréquence, etc.

⁽⁴⁾ Arrêt Chronopost, affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P [2003] I-6993, point 38.

⁽⁵⁾ Comme exposé à la section 3.3.4, les exploitants de l'aéroport ont au contraire globalement transféré des ressources à Ryanair/AMS.

⁽⁶⁾ Lettre du 20 janvier 2012.

la plateforme aéroportuaire. En particulier, la France a indiqué que la réalisation de travaux d'aménagement ⁽¹⁾ liés à l'arrivée de Ryanair a représenté un montant de l'ordre de EUR 725 000 entre 2006 et 2008.

234. Il semble donc que le prix payé par Ryanair pour l'accès à l'infrastructure aéroportuaire n'ait pas suffi à couvrir les coûts engagés par l'aéroport pour fournir ce service, y compris en supposant l'ensemble des revenus extra-aéronautiques liés à l'activité de Ryanair. Au contraire, l'arrivée de Ryanair a coïncidé avec une très forte baisse de la valeur ajoutée comptable de la CCI-aéroport ⁽²⁾. La Commission ne dispose d'aucun élément permettant de considérer que les exploitants de l'aéroport aient escompté un résultat économique et financier plus favorable *ex ante*. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission a des doutes sérieux sur le fait que les exploitants de la plateforme aient agi comme des investisseurs avisés en économie de marché en concluant les Accords de 2008.

235. La Commission invite la France et les parties tierces à commenter ce point, et plus généralement à fournir toute information utile à l'appréciation de l'existence et de l'étendue d'un éventuel avantage à Ryanair. Elle invite en particulier les autorités françaises à détailler l'ensemble des coûts des exploitants de l'aéroport liés ou attribuables à l'accueil de Ryanair dans le cadre des Accords de 2008.

6.1.3. Affectation du commerce et de la concurrence

236. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante ⁽³⁾, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

237. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993 ⁽⁴⁾, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé: "Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les

États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations" ⁽⁵⁾.

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

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

6.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide

240. Au vu de ce qui précède, la Commission considère à ce stade que Ryanair a bénéficié d'aides d'État du fait des Accords de 2008, et invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

6.2. Compatibilité avec le marché intérieur

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

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

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

244. L'appel à projet européen lancé avant la conclusion des Accords de 2008, ainsi que la grille tarifaire de l'aéroport

⁽¹⁾ Selon la France, ces travaux constituaient essentiellement en un allongement de la piste pour permettre l'accueil de Boeing 737-800, et en des travaux d'aérogare.

⁽²⁾ Cette valeur ajoutée s'est élevée à EUR -141 000 en 2007, EUR -660 000 en 2008 et EUR -501 750 en 2009. Il convient de noter que cette baisse de valeur ajoutée ne prend en compte ni les subventions d'exploitation, ni les coûts de personnel supplémentaires liés à l'arrivée de Ryanair.

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

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

⁽⁵⁾ Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.03.1991, *Italie/Commission*, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

pour 2009 allèguent que les mesures en cause sont conformes aux Lignes directrices de 2005, et notamment avec le point 79 concernant les critères de compatibilité des aides au démarrage de liaisons aériennes.

245. La Commission doit dès lors examiner si ces mesures pourraient être déclarées compatibles sur cette base.

6.2.1. Objectif des aides au démarrage

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

247. C'est pourquoi la Commission accepte que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de passagers qui leur permettront ensuite d'atteindre à terme le seuil de rentabilité. La Commission veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence (paragraphe 71 et 74 des Lignes directrices de 2005).

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

6.2.2. Les conditions de compatibilité

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

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

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

- (b) Avec moins d'un million de passagers par an, l'aéroport d'Angoulême a relevé tout au long de la période 2002-2012 de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) ⁽¹⁾, et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ.

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

Ryanair a en effet ouvert une nouvelle ligne entre Angoulême et Londres Stansted en 2008. La Commission considère donc que ce critère est rempli.

- (d) *Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.*

Les mesures contenues dans les Accords de 2008 sont dégressives (voir section 3.3.2). Néanmoins, il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de ces mesures. La Commission a donc des doutes quant à la viabilité à terme de la ligne dans ce contexte de dégressivité des aides, compte tenu notamment des motifs invoqués par Ryanair pour l'abandon de la ligne ⁽²⁾.

- (e) *Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.*

Dans le cas d'espèce, les mesures en cause ne semblent pas être conçues de manière à compenser les surcoûts supportés par le transporteur aérien du fait de l'ouverture d'une nouvelle liaison ou de l'organisation de vols réguliers supplémentaires, surcoûts qui disparaîtraient une fois les services en cause mis en place. La Commission a donc des doutes sérieux quant à la satisfaction de ce critère.

- (f) *Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.*

Les mesures prises sont dégressives. Toutefois la Commission observe que les coûts éligibles liés à l'introduction de la route concernée ne ressortent aucunement des pièces du dossier. Il n'est donc pas possible de déterminer à ce stade si ce critère est rempli en l'espèce.

- (g) *Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.*

Il ne ressort pas des pièces du dossier que le montant des mesures soit lié au nombre de passagers transportés, dans la mesure où les paiements effectués à AMS le sont sur une base forfaitaire.

- (h) *Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou*

⁽¹⁾ Paragraphe 15 des lignes directrices.

⁽²⁾ Voir section 3.2.2.4

non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.

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

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

La Commission ne dispose d'aucun élément à ce stade lui permettant de supposer qu'un tel plan d'affaire a été élaboré pour démontrer la viabilité de la nouvelle route Angoulême - Londres. Aucune analyse d'impact sur les lignes concurrentes n'a été présentée par les autorités françaises.

- (j) *Publicité:* Il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises aient prévu de publier la liste des routes subventionnées avec, pour chacune, l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés. Néanmoins, la description du schéma général d'incitation figure dans la grille tarifaire 2009 de l'aéroport d'Angoulême (voir section 3.3).
- (k) *Recours:* Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau des Etats membres (outre les recours judiciaires prévus par les directives dites "marchés publics" 89/665/CEE et 92/13/CEE ⁽¹⁾) pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides.
- (l) *Sanctions:* Le mécanisme de sanctions prévu dans les Accords de 2008 ⁽²⁾ ne semble pas proportionné à l'importance des mesures d'aide supposées. De plus, la Commission constate que ce mécanisme n'a pas joué lors de la rupture des relations contractuelles début 2010.

250. La Commission prend note des objectifs de la mesure qui sont de pérenniser l'activité de l'aéroport et de contribuer plus largement au développement économique et touristique de la Charente, ainsi que des effets positifs attendus de l'arrivée de Ryanair.

251. Néanmoins, à la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité de l'aide d'Etat concernée, au vu des critères établis dans les Lignes directrices de 2005 pour les aides au démarrage.

⁽¹⁾ Directive 89/665/CE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, p. 33). Directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23.3.1992, p. 14).

⁽²⁾ Voir points 54 et 58.

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

253. La Commission invite donc les autorités françaises à indiquer sur quelle base les éléments d'aide à Ryanair contenus dans les Accords de 2008 seraient compatibles avec le marché intérieur, et à exposer dans quelle mesure les critères de compatibilité associés sont remplis.

7. CONCLUSIONS

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

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

256. Les autorités françaises ont indiqué que la capacité de l'aéroport d'Angoulême pouvait être estimée à 100.000 passagers par an. A ce titre, les documents du marché de l'exploitation de l'aéroport ⁽³⁾ font référence à une capacité de 50.000 passagers par an, tandis que les Accords de 2008 mentionnent ⁽⁴⁾ une capacité de 200.000 passagers par an. La Commission est consciente que ces chiffres sont à relativiser; néanmoins, les autorités françaises sont priées de fournir les informations mentionnées ci-dessous relatives à la capacité de l'aéroport d'Angoulême:

— Comment a-t-elle été déterminée ? Merci de préciser sur quelle base la capacité est mesurée (nombre de passagers, mouvements d'avion ou autres). Quelles sont les principales limitations de la capacité de l'aéroport (par exemple liées aux conditions d'exploitation, au dimensionnement de l'aire de trafic, à la protection de l'environnement, établies dans une licence pour opérer l'aéroport, etc.)?

— Merci d'inclure les prévisions de développement de la capacité de l'aéroport et les investissements liés.

257. La Commission invite la France à préciser les obligations de service public dont étaient chargés les exploitants successifs de l'aéroport, et à justifier le calcul des compensations éventuellement perçues sur cette base sur toute la période 2002-2012.

⁽³⁾ Avis de marché publié le 9 mars 2011,

⁽⁴⁾ Contrat de services aéroportuaires, exposé préalable.

258. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que chacune des activités et missions dont les coûts sont couverts par les subventions de l'Etat pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme des mesures d'aide. La France est également invitée à préciser, au cas où elles existent, des divergences entre les aéroports en France en ce qui concerne les coûts susceptibles d'être couverts par des autorités publiques.
259. La Commission invite les autorités françaises à lui communiquer également des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement (notamment sous la forme d'une comptabilité séparée des exploitants si elle existe), ainsi que sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.
260. Elle invite également les autorités françaises à lui fournir les délibérations du conseil aéroportuaire ⁽¹⁾ établissant les plafonds successifs de prise en charge du déficit de la CCI-aéroport à partir de 2004, ainsi qu'à préciser les conditions contractuelles, légales et factuelles ayant conduit à la prise en charge par le service général de la CCI des déficits résiduels de l'activité aéroportuaire à partir de 2002.
261. La Commission considère ⁽²⁾ que le SMAC a exercé l'activité d'exploitant de l'aéroport conjointement avec la CCI d'Angoulême entre 2007 et 2011. Elle invite donc les autorités françaises à fournir les comptes annuels du SMAC sur cette période (bilans et comptes de résultats si disponibles), en identifiant si possible les opérations financières liées à l'aéroport d'Angoulême, ainsi que les délibérations approuvant les budgets de la CCI-aéroport et les investissements réalisés par le SMAC en tant que maître d'ouvrage concernant l'aéroport d'Angoulême.
262. Concernant les comptes de la CCI-aéroport, la Commission invite les autorités françaises à lui fournir les bilans annuels du service aéroport de 2002 à 2011, les comptes pour les années 2002, 2003 et 2011, ainsi qu'un récapitulatif des subventions d'exploitation et d'investissement reçues durant ces trois années. Elle invite également la France à apporter les explications suivantes:
- Présentation brève du contenu des lignes "Redevances domaniales", "Autres redevances", "charges externes", "autres produits de gestion courante", ainsi que de la nature des produits et charges exceptionnels;
 - Explication de l'évolution des amortissements (ligne 16), et notamment de l'annulation de cette ligne en 2008, en lien avec les comptes du SMAC;
 - Explication de l'absence de charges imputées en tant que "Contribution aux dépenses générales du gestionnaire (ligne 6); aucun service, notamment administratif (locaux, comptabilité, etc.), n'a-t-il été fourni à l'aéroport par le service général de la CCI? Ces charges apparaissent-elles ailleurs dans les comptes?
- Il semble que pour 2004-2006 les subventions d'investissement de la CCI soient incorporées dans les comptes de l'aéroport (ligne 9), mais pas celles des collectivités locales. Ces autres versements apparaissent-ils ailleurs dans les comptes (par le biais des amortissements par exemple)?
263. La France est invitée à présenter la délibération de la Commission d'appel d'offres du 1^{er} juin, ainsi que tout élément permettant de déterminer quelle était la solution la plus avantageuse économiquement pour le SMAC. Elle invite également les autorités françaises à lui fournir les annexes au Cahier des charges (notamment les annexes 6 et 7 relatives au plan de développement et aux investissements prévus), et tout avenant conclu avec SNC Lavalin depuis lors, ainsi qu'à préciser la raison d'être et l'incidence financière de la prise en charge expresse ⁽³⁾ de la taxe foncière de l'emprise aéroportuaire par le Syndicat.
264. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour était attendu des subventions à l'investissement et à l'exploitation octroyées par les différentes entités publiques aux exploitants successifs de l'aéroport, et, notamment par le SMAC ou ses membres lors de l'attribution du marché d'exploitation de l'aéroport à SNC-Lavalin. Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière des investissements et transferts consentis.
265. La Commission n'a pas connaissance de l'existence d'études de marché ou de plans d'affaire concernant les Accords de 2008. Dès lors la Commission n'est pas en mesure d'examiner si, en concluant les contrats avec Ryanair/AMS, l'aéroport a agi comme investisseur avisé. Comme indiqué au point 235, la Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, la France est priée de fournir les derniers budgets ou comptes prévisionnels du SMAC et de la CCI-aéroport réalisés avant la signature des Accords de 2008 le 8 février 2008.
266. La France est également priée de fournir tout élément permettant d'établir si tout ou partie des travaux d'aménagement mentionnés au point 188 étaient effectivement liés aux Accords de 2008, et en particulier le détail des coûts que ces travaux ont engendrés pour le SMAC et la CCI d'Angoulême.
267. La France est également priée de préciser 1) les coûts totaux annuels de l'activité aéroportuaire pendant la période sous examen en distinguant, d'une part entre les coûts d'investissement et les coûts de fonctionnement, et d'autres part les coûts fixes et les coûts variables 2) l'ensemble des revenus annuels de l'aéroport, en distinguant notamment les revenus variables en fonction de l'activité de l'aéroport des revenus fixes.

⁽¹⁾ Dans le cadre de la Convention de 2002.

⁽²⁾ Voir section 5.1.1.1

⁽³⁾ Article 12.2 du Cahier des charges.

268. Les autorités françaises sont priées de préciser leur estimation des coûts et revenus variables pour l'aéroport liés à l'activité de Ryanair (en prenant en compte le niveau de services demandé), ainsi qu'une estimation des coûts opérationnels liés à l'activité de Ryanair (en prenant en compte le niveau de services demandé et en proportion des coûts opérationnels totaux).
269. Les autorités françaises sont aussi priées de préciser quels étaient les coûts que les redevances aéroportuaires payées par Ryanair avaient vocation à couvrir:
- Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts totaux (en proportion du niveau de l'utilisation de l'aéroport) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts opérationnels attribuables à Ryanair (ou le cas échéant, les coûts variables ?) Précisez le cas échéant la clé de répartition par utilisateur de l'aéroport.
 - Les redevances aéroportuaires devaient-elles couvrir les coûts marginaux liés à l'accueil de Ryanair ?
270. La France est priée de préciser, le cas échéant, une autre clé de répartition des coûts par utilisateur de l'aéroport. Pour chaque catégorie de coûts mentionnés ci-dessus, il sera précisé quels sont les coûts à considérer selon les règles comptables en vigueur (i.e. coûts liés à l'entretien, à l'achat de matériel et de fourniture etc.).
271. La France et les parties tierces sont invitées à préciser au sein de quel marché (géographique et de produit) elles considèrent que les relations contractuelles entre l'aéroport d'Angoulême et Ryanair se sont inscrites.
272. La Commission invite également les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport d'Angoulême) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les aides éventuelles faisant l'objet de la

procédure d'examen confortent la position concurrentielle de l'aéroport d'Angoulême.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des aides et des mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La France transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la France veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'Etat ⁽¹⁾.

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

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

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

ANNEXE 1

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

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

ANNEXE 2 – QUESTIONNAIRE

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

— **Colonne 1**

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

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

— **Colonne 2**

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

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

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

— **Colonne 3**

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

— **Colonne 4**

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

— **Colonne 5**

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

— **Colonnes 6 et 7**

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

— **Colonnes 8 et 9**

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

— **Colonnes 11 à 14**

Les recettes aéronautiques et les recettes non tirées de l'activité aérienne doivent être précisées pour chaque compagnie aérienne. Lorsque les recettes ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes directement, veuillez expliciter la clef de répartition que vous utilisez pour attribuer ces recettes à chaque compagnie.

Veillez également préciser le montant et la nature des autres recettes qui ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes particulièrement. Lorsque des recettes ne peuvent pas être attribuées à des activités aériennes commerciales, veuillez indiquer le montant de ces recettes et expliquer les raisons de ce constat.

— **Colonne 15**

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

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

— **Colonnes 16 et 17**

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

2. Veuillez fournir une copie des tableaux des flux de trésorerie (opérationnel, d'investissement et de financement) pour les années sous examen (2002-2011)."

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratorzy informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL