

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2023/1683 VAN DE COMMISSIE

van 26 juli 2022

betreffende steunmaatregel SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de exploitant van de luchthaven van La Rochelle en bepaalde luchtvaartmaatschappijen die op die luchthaven actief zijn

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 5145)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 2, eerste alinea, ⁽¹⁾

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name artikel 62, lid 1, punt a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken ⁽²⁾ En gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

- (1) Bij brieven van 28 juli 2008, 20 september 2008, 22 september 2008, 23 september 2008, 1 oktober 2008, 21 oktober 2008 en 20 november 2008 heeft de Commissie van verschillende burgers klachten ontvangen over de voordelen die de luchtvaartmaatschappij Ryanair op de luchthaven van La Rochelle-Île de Ré (hierna “de luchthaven” genoemd) zou ontvangen en over de financiële bijdragen waarvan de luchthaven de begunstigde zou zijn geweest. In de klachten wordt verwezen naar het verslag met definitieve opmerkingen van de Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (regionale rekenkamer van Poitou-Charentes, hierna “de CRC” genoemd) van 13 mei 2008 (hierna “het CRC-verslag” genoemd) over het beheer van de Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle (kamer van koophandel en industrie van La Rochelle, hierna “de CCI” genoemd).
- (2) Bij schrijven van 17 maart 2009 heeft de Commissie de Franse autoriteiten een niet-vertrouwelijke versie van de klachten toegezonden en tevens verzocht hun opmerkingen te maken over de gewraakte maatregelen. Op 25 mei 2011 is dit schrijven nogmaals door de Commissie verzonden. Bij brief van 20 juni 2011 hebben de Franse autoriteiten verzocht om verlenging van de antwoordtermijn tot 26 juli 2011, welk verzoek de Commissie bij schrijven van 21 juni 2011 heeft ingewilligd. De Franse autoriteiten hebben verzocht om een nieuwe verlenging van de termijn tot 26 augustus 2011, een verzoek dat door de Commissie opnieuw is ingewilligd in haar schrijven van 28 juli 2011. De Franse autoriteiten hebben ten slotte bij brief van 30 augustus 2011 het gevraagde antwoord meegedeeld.

⁽¹⁾ Met ingang van 1.12.2009 zijn de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag respectievelijk de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) geworden. De bepalingen in beide verdragen zijn inhoudelijk identiek. In het kader van dit besluit moeten verwijzingen naar de artikelen 107 en 108 VWEU waar nodig worden begrepen als verwijzingen naar, respectievelijk, de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag. Bij het VWEU zijn ook enkele wijzigingen in de terminologie aangebracht, zoals de vervanging van “Gemeenschap” door “Unie”, van “gemeenschappelijke markt” door “interne markt” en van “Gerecht van eerste aanleg” door “Gerecht”. In dit besluit wordt de terminologie van het VWEU gehanteerd.

⁽²⁾ PB C 130 van 4.5.2012, blz. 10 en PB C 113 van 15.4.2014, blz. 30.

- (3) Bij brief van 11 april 2011 heeft de Commissie Ryanair om aanvullende inlichtingen verzocht, waarop Ryanair bij brief van 22 juli 2011 heeft geantwoord. De Commissie heeft deze opmerkingen voor een reactie doorgezonden aan Frankrijk bij brief van 14 oktober 2011. Bij gebreke van een antwoord heeft de Commissie op 16 november 2011 een herinnering gestuurd. Bij brief van 21 november 2011 hebben de Franse autoriteiten de Commissie meegedeeld dat zij op deze opmerkingen geen commentaar wensten te geven.
- (4) De Commissie heeft Frankrijk bij brief van 8 februari 2012 in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure op grond van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) ten aanzien van de potentiële steunmaatregelen die door de CCI zijn toegekend ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet en Buzz.
- (5) Bij schrijven van 22 februari 2012 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Bij brief van 12 maart 2012 heeft Frankrijk om een verlenging van de antwoordtermijn verzocht in verband met de verzoeken om aanvullende inlichtingen in het besluit tot inleiding van de procedure en in het schrijven van 22 februari 2012. Frankrijk heeft op 13 april 2012 zijn opmerkingen en de informatie en documenten waarom de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure heeft verzocht, ingediend. Vanwege de ontbrekende informatie heeft de Commissie Frankrijk bij brief van 19 april 2012 een herinnering gestuurd. De Franse autoriteiten hebben ten slotte bij schrijven van 27 april 2012 hun antwoord meegedeeld.
- (6) Op 16 april 2012 heeft Ryanair bij de Commissie opmerkingen ingediend over andere op haar betrekking hebbende zaken en de Commissie verzocht deze opmerkingen in aanmerking te nemen voor alle staatssteunzaken waarin zij betrokken is.
- (7) Het besluit van de Commissie is op 4 mei 2012 bekendgemaakt in *het Publicatieblad van de Europese Unie* ⁽³⁾. De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregelen te maken binnen een maand na deze bekendmaking.
- (8) Bij schrijven van 16 juli 2012 heeft de Commissie Frankrijk wederom om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft geantwoord bij brief van 16 augustus 2012 (met rectificatie van 5 september 2012).
- (9) De Commissie heeft van de belanghebbenden opmerkingen ter zake ontvangen. De CCI heeft op 24 juli 2012 opmerkingen ingediend. Op 1 juni 2012 heeft de dochteronderneming van Ryanair Airport Marketing Services (hierna "AMS" genoemd) opmerkingen ingediend. Evenzo heeft Ryanair op 1 juni 2012, 3 juni 2013, 3 februari 2014 en 10 april 2015 een reeks opmerkingen en economische-analyserapporten ingediend, die door een onderzoeksbureau voor economische analyse (Oxera) waren opgesteld.
- (10) De Commissie heeft daarnaast opmerkingen ontvangen van verschillende andere belanghebbende derden, onder wie overheidsinstanties ⁽⁴⁾, ondernemingen ⁽⁵⁾, verenigingen ⁽⁶⁾ en particulieren.
- (11) Voorts heeft Ryanair bij brieven van 11 april 2013, 23 december 2013, 9 januari 2014, 31 januari 2014, 7 februari 2014, 28 maart 2014, 27 januari 2015, 7 december 2015 en 1 april 2019 een aantal algemene opmerkingen ingediend die gezamenlijk golden voor verschillende door de Commissie met betrekking tot Ryanair ingeleide staatssteunzaken. Ryanair heeft op 15 september 2014 en 29 september 2014 ook economische-analyserapporten ingediend die Oxera had opgesteld over verschillende staatssteunzaken met betrekking tot Ryanair.

⁽³⁾ PB C 130 van 4.5.2012, blz. 10.

⁽⁴⁾ Adviseurs Buitenlandse handel (30.5.2012), département Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme (toerismebureau) van La Rochelle (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angoulême (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (1.6.2012), Communauté d'Agglomération (gemeentelijke agglomeratie) de La Rochelle (4.6.2012), gemeentehuis van Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme (30.5.2012) en de regio Poitou-Charentes (10.7.2012).

⁽⁵⁾ Doc Services (18.5.2012), Fontaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Événements (29.5.2012).

⁽⁶⁾ Amicale Rivedoux (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Île de Ré (31.5.2012), Envol Vert (3.6.2012), Île de Ré Tourisme (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (vereniging van professionals op het gebied van nautisch toerisme) (30.5.2012), Union Départementale des Offices de Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (departementale bond van toerismebureaus en toeristische diensten) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

- (12) Bij brieven van 15 juni 2012, 3 mei 2013, 9 januari 2014, 23 januari 2014, 4 februari 2014, 2 juli 2014, 12 september 2014, 19 mei 2015, 16 december 2015 en 17 mei 2019 heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van de opmerkingen van de belanghebbenden. De Commissie heeft Frankrijk in de gelegenheid gesteld commentaar op deze opmerkingen te geven. Frankrijk heeft op 13 juli 2012, 25 juli 2012, 29 januari 2014, 23 mei 2014, 18 december 2015 en 24 juni 2019 op deze brieven geantwoord. In zijn brief van 13 juli 2012 heeft Frankrijk de Commissie meegedeeld dat de ontvangen opmerkingen geen aanleiding gaven tot opmerkingen van zijn kant, onder voorbehoud van de opmerkingen die reeds waren ingediend in het kader van de zaak betreffende de luchthaven van Marseille-Provence ⁽⁷⁾. Bovendien heeft Frankrijk de Commissie bij brieven van 25 juli 2012, 29 januari 2014, 23 mei 2014 en 18 december 2015 meegedeeld dat het geen opmerkingen wenste in te dienen naar aanleiding van de opmerkingen van derden.
- (13) De Commissie heeft Frankrijk en de belanghebbende derden die reeds opmerkingen hadden ingediend, schriftelijk in kennis gesteld van haar voornemen de verenigbaarheid van de betrokken steunmaatregelen met de interne markt te beoordelen aan de hand van de EU-richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen ⁽⁸⁾ (hierna “de richtsnoeren van 2014” genoemd). De Commissie heeft de ontvangers van deze brieven verzocht hun eventuele opmerkingen ter zake in te dienen. Voorts is op 15 april 2014 een mededeling gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie ⁽⁹⁾, waarin Frankrijk en belanghebbende derden werden uitgenodigd hun opmerkingen ter zake in te dienen.
- (14) Frankrijk heeft op 19 maart 2014 zijn opmerkingen over de richtsnoeren van 2014 ingediend.
- (15) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van de CCI (11 juni 2014), de Communauté d’Agglomération de La Rochelle (6 juni 2014), de Union Départementale des Offices de Tourisme et Syndicats d’Initiative (13 mei 2014), de CCI van Angoulême (7 mei 2014), Irium Holding Group SAS (2 mei 2014), Groupe Cafés Merling (30 april 2014) en de niet-gouvernementele organisatie Transport & Environnement (13 mei 2014). De opmerkingen van de verschillende partijen zijn aan de Franse autoriteiten meegedeeld bij schrijven van 2 juli 2014. Zij wensten hierop niet verder te reageren.
- (16) Bij schrijven van 19 mei 2015 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brieven van 4 augustus 2015, 18 november 2015, 4 december 2015 en 14 maart 2016.
- (17) Bij schrijven van 18 november 2016 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brieven van 20 december 2016, 15 februari 2017, 11 juli 2017 en 20 juli 2017.
- (18) Bij schrijven van 29 maart 2017 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brief van 18 augustus 2017.
- (19) Bij schrijven van 19 mei 2017 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brieven van 18 augustus 2017 en 15 november 2017.
- (20) Bij schrijven van 18 augustus 2017 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brief van 16 april 2018.
- (21) Bij schrijven van 5 december 2017 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brief van 16 februari 2018.
- (22) Bij schrijven van 9 april 2019 heeft de Commissie Frankrijk om aanvullende inlichtingen verzocht. Frankrijk heeft gereageerd bij brief van 21 juni 2019.

2. DE LUCHTHAVEN VAN LA ROCHELLE – ÎLE DE RÉ

- (23) De luchthaven van La Rochelle-Île de Ré is een luchthaven in La Rochelle in het Franse departement Charente-Maritime, op 5 km ten noordwesten van de stad La Rochelle en op 2 km van de brug van Île de Ré. Deze luchthaven staat open voor commercieel nationaal en internationaal verkeer.

⁽⁷⁾ Besluit (EU) 2016/1698 van de Commissie van 20 februari 2014 betreffende de steunmaatregelen SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) die Frankrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven van Marseille-Provence en de luchtvaartmaatschappijen die van deze luchthaven gebruikmaken (PB L 260 van 27.9.2016, blz. 1).

⁽⁸⁾ Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen (PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3).

⁽⁹⁾ PB C 113 van 15.4.2014, blz. 30.

- (24) In 1936 besloten de Franse staat, de stad La Rochelle en de CCI een luchthaven aan te leggen. Dit besluit paste binnen het kader dat was toegestaan door de wijziging, bij de wet van 20 juni 1933, van de wet inzake de kamers van koophandel van 9 april 1898. De wet inzake de kamers van koophandel van 9 april 1898 bepaalde aanvankelijk dat de kamers van koophandel en industrie kunnen worden aangewezen als concessiehouder voor openbare werken of belast kunnen worden met openbare diensten, met name die welke van belang zijn voor zeehavens of binnenwateren, en deze taakstelling werd bij de wet van 20 juni 1933 uitgebreid tot luchthavens. Het luchtvaartterrein werd in 1939 geopend.
- (25) De start- en landingsbaan van de luchthaven is 2 255 meter lang en 45 meter breed. De theoretische jaarlijkse capaciteit van de luchthaven wordt door Frankrijk geraamd op maximaal 700 000 passagiers.
- (26) De luchthaven wordt geëxploiteerd door de CCI, die ook eigenaar is van de luchthaven. Voor de “luchthavendienst” (hierna “luchthavendienst” of “CCI-luchthaven” genoemd) wordt een aparte boekhouding gevoerd, die gescheiden is van die van de algemene dienst van de CCI (hierna ook “de CCI-algemene dienst” genoemd) ⁽¹⁰⁾.
- (27) In tabel 3 wordt een overzicht gegeven van het passagiersverkeer op de luchthaven van La Rochelle in de afgelopen jaren. Volgens punt 15 van de communautaire richtsnoeren van 2005 voor financiering van luchthavens en aanloopsteun van de overheid voor luchtvaartmaatschappijen met een regionale luchthaven als thuishaven ⁽¹¹⁾ (hierna “de richtsnoeren van 2005” genoemd) is de luchthaven van La Rochelle dus een luchthaven van categorie D, dat wil zeggen een “kleine regionale luchthaven”.
- (28) Tijdens de onderzochte periode werd de luchthaven voornamelijk gebruikt door lagekostenmaatschappijen, namelijk Ryanair, Airlinair (Hop sinds 2013), Flybe, easyJet, Jet2 en Buzz. De routes worden jaarlijks of seizoensgebonden geëxploiteerd of, in het geval van chartermaatschappijen, meer op ad-hocbasis. De luchthaven staat ook open voor vrijetijdsvluchten, militaire vluchten of officiële diensten.
- (29) Volgens Frankrijk werden de routes die werden geëxploiteerd in de periode waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, als volgt geëxploiteerd:

Tabel 1

Luchtverkeer op de luchthaven van La Rochelle in de periode 2001-2006

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Commerciële vliegbewegingen	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714
waarvan geregelde luchtdiensten	3 200 ⁽⁴⁾	2 929	2 741	1 636	1 797	2 487
andere	214	185	150	214	152	227
Vliegbewegingen van vrijetijds- en zakenvliegtuigen	24 919	25 462	26 537	25 333	20 084	23 033
waarvan particuliere vliegtuigen	12 382	10 984	12 113	11 329	6 909	8 102
vliegtuigen van vliegclubs	12 537	14 478	14 424	14 004	13 175	14 931
Vliegbewegingen van militaire vliegtuigen en officiële diensten	1 890	2 179	2 285	1 616	844	1 298
Andere (waaronder luchtwerk)	4 063	4 516	4 458	4 633	3 696	5 629
Totaal aantal vliegbewegingen	34 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674

⁽¹⁰⁾ De CCI-algemene dienst is verantwoordelijk voor de overige activiteiten van de CCI, zoals het vertegenwoordigen van de belangen van ondernemingen in de regio La Rochelle en het verlenen van diensten aan deze ondernemingen: steun bij de oprichting, ontwikkeling en overdracht van ondernemingen, verzorgen van basis- en voortgezette opleidingen.

⁽¹¹⁾ PB C 312 van 9.12.2005, blz. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Passagiersverkeer geregelde luchtdiensten	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938
waarvan La Rochelle-Parijs	23 312 ⁽⁵⁾	9 132 ⁽⁶⁾	18 785			
waarvan La Rochelle-Clermont-Ferrand	20 060	23 263	22 194	5 909		
waarvan La Rochelle-Londen	25 227 ⁽⁴⁾	54 544	51 448 ⁽⁸⁾	72 092	79 373	100 168
waarvan La Rochelle-Southampton				17 335 ⁽⁹⁾	17 328	16 290
waarvan La Rochelle-Birmingham					19 286 ⁽¹¹⁾	12 229
waarvan La Rochelle-Dublin						22 357 ⁽¹²⁾
waarvan La Rochelle-Bristol						12 943 ⁽¹³⁾
waarvan La Rochelle-Lyon	4 313	2 364		2 185 ⁽¹⁰⁾	9 871	14 951
waarvan La Rochelle-Bordeaux		36 ⁽⁷⁾				
Andere commerciële passagiers	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934
waarvan nationaal	2 381	740	497	1 313	367	1 067
internationaal	1 331	1 647	878	1 508	1 338	867
Totaal aantal aan of van boord gegane passagiers	76 681	91 854	93 802	100 404	127 563	180 888
Waarvan één keer getelde transitpassagiers	57	128	31	62	0	16
Vrachtverkeer	0	0	0	0	0	0

Bron: Franse autoriteiten.

Opening van geregelde luchtdiensten:

- (4) Opening van een route La Rochelle-Londen op 5 april 2001
- (5) Onderbreking van de route La Rochelle-Parijs op 1 oktober 2001
- (6) Overname van de route La Rochelle-Parijs door Air Jet op 15 juli 2002 en vervolgens door Air Atlantique in mei 2003, en beëindiging op 31 december 2004
- (7) Opening van een route La Rochelle-Bordeaux door Air Jet van 15 juli tot en met 19 augustus 2002
- (8) Onderbreking van de route La Rochelle-Londen in april 2003 (overname van Buzz door Ryanair)
- (9) Opening van een route La Rochelle-Southampton door Flybe op 24 juni 2004
- (10) Opening van een route La Rochelle-Lyon (via Poitiers) door Airlinair op 14 oktober 2004
- (11) Opening van een route La Rochelle-Birmingham door Flybe op 27 maart 2005
- (12) Opening van een route La Rochelle-Dublin door Ryanair op 29 april 2006
- (13) Opening van een route La Rochelle-Bristol door easyJet op 21 juli 2006

Tabel 2

Luchtverkeer op de luchthaven van La Rochelle in de periode 2007-2011

	2007	2008	2009	2010	2011
Commerciële vliegbewegingen	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833
waarvan geregelde luchtdiensten	3 069	3 042	2 320	2 511	3 400
andere	329	422	330	414	433
Vliegbewegingen van vrijetijds- en zakenvliegtuigen	21 699	22 311	21 112	20 041	19 934
waarvan particuliere vliegtuigen	7 332	7 162	7 800	7 080	6 705
vliegtuigen van vliegclubs	14 367	15 149	13 312	12 961	13 229
Vliegbewegingen van militaire vliegtuigen en officiële diensten	1 376	1 489	1 598	1 760	1 306
Andere (waaronder luchtwerk)	6 501	5 948	4 785	5 010	4 606
Totaal aantal vliegbewegingen	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679
Passagiersverkeer geregelde luchtdiensten	217 493	209 668	162 822	186 034	223 396
waarvan La Rochelle-Lyon	17 754	18 524	15 196	15 524	18 968
waarvan La Rochelle-London (Stansted)	112 257	100 312	60 348	54 773	65 966
waarvan La Rochelle-Birmingham	9 824	7 607	4 917	4 681	4 708
waarvan La Rochelle-Southampton	16 789	11 786	10 720	12 978	12 413
waarvan La Rochelle-Dublin	14 578	19 960	20 198	17 182	13 985
waarvan La Rochelle-Bristol	21 572	13 391	14 224	14 572	14 126
waarvan La Rochelle-Manchester ⁽¹⁾	5 102	6 498	2 693	3 697	2 679
waarvan La Rochelle-London (Gatwick) ⁽²⁾	19 617	14 289	9 158	11 799	16 707
waarvan La Rochelle-Glasgow ⁽³⁾		2 692	1 516	1 537	
waarvan La Rochelle-Edinburgh ⁽⁴⁾		8 360	6 068	3 158	4 103
waarvan La Rochelle-Leeds Bradford ⁽⁵⁾		4 434	4 152	4 404	4 875
waarvan La Rochelle-Cork ⁽⁶⁾		1 815	2 881	2 584	
waarvan La Rochelle-Brussel ⁽⁷⁾			10 546	16 320	17 140
waarvan La Rochelle-Nice ⁽⁸⁾			205		
waarvan La Rochelle-Cork ⁽⁹⁾				10 366	10 392
waarvan La Rochelle-Oslo ⁽¹⁰⁾				12 459	13 677
waarvan La Rochelle-Porto ⁽¹¹⁾					17 167
waarvan La Rochelle-Parijs ⁽¹²⁾					6 490
Andere commerciële passagiers	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452
Totaal aantal aan of van boord gegane passagiers	220 577	215 145	168 969	191 599	229 214
Waarvan één keer getelde transitpassagiers	489	807	245	170	366
Vrachtverkeer	0	0	0	0	0

Bron: Franse autoriteiten.

Opening van geregelde luchtdiensten:

- (1) La Rochelle-Manchester door Flybe op 22 mei 2007
 - (2) La Rochelle-Londen-Gatwick door easyJet op 14 juli 2007
 - (3) La Rochelle-Glasgow door easyJet op 3 mei 2008
 - (4) La Rochelle-Edinburgh door Jet2 op 17 mei 2008
 - (5) La Rochelle-Leeds Bradford door Jet2 op 24 mei 2008
 - (6) La Rochelle-Cork door Aer Arann op 24 mei 2008
 - (7) La Rochelle-Brussel door Ryanair op 5 juni 2009
 - (8) La Rochelle-Nice door Airlinair op 16 mei 2009
 - (9) La Rochelle-Cork door Ryanair op 1 juni 2010
 - (10) La Rochelle-Oslo door Ryanair op 2 april 2010
 - (11) La Rochelle-Porto door Ryanair op 28 maart 2011
 - (12) La Rochelle-Parijs door Airlinair op 8 april 2011
-

- (30) In tabel 3 wordt het totale aantal passagiers vermeld dat in de periode 2000-2012 op de luchthaven is vertrokken en/of aangekomen.

Tabel 3

Verkeer en vliegbewegingen op de luchthaven van La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagiers geregelde luchtdiensten	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Andere commerciële passagiers	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Commerciële vliegbewegingen	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Niet-commerciële vliegbewegingen	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Totaal aantal vliegbewegingen	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Vrachtverkeer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Bron: Franse autoriteiten en, voor de gegevens van 2012, <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re> (de gegevens van 2012 hebben betrekking op al het passagiersverkeer).

3. BESCHRIJVING VAN DE STEUNMAATREGELEN

- (31) De maatregelen waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, betreffen:
- de financiële bijdragen van verschillende overheidsinstanties en -autoriteiten aan de luchthavenbeheerder vanaf 2001 tot de inleiding van de formele onderzoeksprocedure op 8 februari 2012;
 - de verschillende overeenkomsten die de luchthavenbeheerder met de luchtvaartmaatschappijen heeft gesloten sinds 2001 tot de inleiding van de formele onderzoeksprocedure op 8 februari 2012.

3.1. Steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven

3.1.1. *Financiering van de exploitatie*

3.1.1.1. Subsidies voor overheidstaken

- (32) Verschillende taken die de luchthaven van La Rochelle in het kader van de overheidstaken op het gebied van veiligheid en beveiliging heeft uitgevoerd, werden tussen 2001 en 2011 financieel door de overheid gedragen (zie tabel 4). Die financieringen vallen onder het toepassingsgebied van de formele onderzoeksprocedure.
- (33) Volgens Frankrijk dekken die financieringen de kostprijs van opdrachten die vallen onder het takenpakket van de overheid en die door luchthavenbeheerders moeten worden uitgevoerd en door de staat moeten worden gefinancierd. Zij vallen onder de algemene financieringsregeling voor overheidstaken op Franse luchthavens, die is vastgesteld bij de nationale wetgeving. De regeling is gebaseerd op een fiscale heffing, de luchthavengelden, en op een aanvullend instrument. De geschiedenis en modaliteiten van die instrumenten zijn, samen met het toepassingsgebied van de taken die eruit worden gefinancierd, reeds in detail beschreven in recente besluiten van de Commissie ⁽¹²⁾. De Commissie wijst evenwel op de volgende elementen die nodig zijn voor het onderzoek van de maatregelen waarop dit besluit betrekking heeft.
- (34) De taken op het gebied van veiligheid en beveiliging van luchthavens worden bij wet toevertrouwd aan hun exploitanten ⁽¹³⁾. Zij nemen de nodige maatregelen overeenkomstig de Europese en nationale wetsteksten en doen de desbetreffende uitgaven. Als vergoeding hiervoor ontvangen zij de luchthavengelden, een bestemmingsbelasting waarvan de opbrengst uitsluitend bedoeld is ter dekking van de uitgaven die zijn gemoeid met taken van algemeen belang op het gebied van veiligheid en beveiliging.
- (35) In twee referentieteksten ⁽¹⁴⁾ worden in detail de werking van dit instrument en de categorieën van uitgaven die kunnen worden gedekt, uiteengezet. De luchthavengelden worden geheven ten behoeve van overheidsinstanties of particulieren die luchtvaartterreinen exploiteren waarvan het aan of van boord gegane verkeer in het laatst bekende kalenderjaar meer dan 5 000 verkeerseenheden bedraagt (verkeerseenheid = één passagier of 100 kg post of vracht).
- (36) In artikel 1609 *quatervicies* van de algemene belastingwet (Code général des impôts) is bepaald dat de opbrengst van de luchthavengelden op elk luchtvaartterrein wordt gebruikt voor de financiering van diensten op het gebied van beveiliging, brandbestrijding en reddingsoperaties, preventie van botsingen met wilde dieren, veiligheid en milieumaatregelen. Zij draagt, met een jaarlijks bij besluit vastgesteld aandeel, bij tot de financiering van op luchthavens geïnstalleerde apparatuur voor automatische controle aan de grenzen door middel van biometrische identificatie. Het tarief van deze gelden hangt af van de financieringsbehoefte op elk luchtvaartterrein, die met name voortvloeit uit de diensten die worden verleend overeenkomstig de geldende regelgeving en de voorspelde ontwikkeling van het verkeer, de kosten en de andere opbrengsten van de exploitant.

⁽¹²⁾ Zie in dit verband de overwegingen 32 tot en met 43 van Besluit (EU) 2016/633 van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende steunmaatregel SA.33961 die door Frankrijk ten uitvoer is gelegd ten gunste van de chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair Limited en Airport Marketing Services Limited (PB L 113 van 27.4.2016, blz. 32), hierna "het besluit inzake de luchthaven van Nîmes" genoemd. Zie ook de overwegingen 98 tot en met 108 van Besluit (EU) 2015/1227 van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende de steunmaatregel SA.22614 (C 53/07) ten uitvoer gelegd door Frankrijk ten gunste van de chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services en Transavia (PB L 201 van 30.7.2015, blz. 109) (hierna "het besluit inzake de luchthaven van Pau" genoemd).

⁽¹³⁾ Artikelen L.6332-3 en L.6341-2 van de vervoerswet (Code des transports).

⁽¹⁴⁾ Artikel 1609 *quatervicies* van de algemene belastingwet, betreffende de luchthavengelden, en het interministerieel besluit van 30 december 2009 houdende bepalingen betreffende de verklaringen van luchtvaartterreinexploitanten voor de vaststelling van het passagiertarief van de luchthavengelden.

- (37) Het tarief van de luchthavengelden wordt dus jaarlijks per luchthaven vastgesteld op basis van de te dekken veiligheids- en beveiligingskosten. Hiertoe stellen de luchtvaartterreinexploitanten jaarlijks een verklaring van de kosten en het verkeer op. Deze verklaringen worden toegezonden aan de plaatselijke directoraten voor de veiligheid van de burgerluchtvaart, die ze controleren en bekrachtigen in het licht van de geldende regelgeving. Het tarief wordt berekend bij de centrale administratie van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart, dat alle aangemelde gegevens nogmaals controleert en rekening houdt met de cumulatieve resultaten van voorgaande jaren. De tarieven worden vervolgens vastgesteld bij interministerieel besluit, dat in het Franse staatsblad wordt bekendgemaakt.
- (38) Voorts moet worden opgemerkt dat artikel 1609 quatervicies van de algemene belastingwet is bepaald dat de door de luchthavenexploitanten aangemelde gegevens door de diensten van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart kunnen worden gecontroleerd.
- (39) De regels voor het beheer van deze activiteiten zijn vastgelegd in een circulaire en, voor de periode vanaf 2010, in het besluit van 30 december 2009 houdende bepalingen betreffende de verklaringen van luchtvaartterreinexploitanten voor de vaststelling van het passagierstarief van de luchthavengelden. Zij zijn op identieke wijze van toepassing op alle Franse luchthavens.
- (40) Naast de luchthavengelden heeft de beheerder van de luchthaven van La Rochelle van de staat ook subsidies ontvangen uit het interventiefonds voor luchthavens en het luchtvervoer (hierna "FIATA" genoemd). Het FIATA diende als aanvulling op de opbrengst uit de luchthavengelden, die vaak te laag is voor luchthavens met weinig verkeer, die geen te hoge luchthavengelden kunnen vaststellen voor hun gebruikers. Met ingang van 2008 is dit instrument vervangen door een verhoging van de luchthavengelden, met als gevolg dat de belasting op een hoger niveau werd vastgesteld dan voor sommige luchthavens nodig was om hun kosten voor veiligheids- en beveiligingstaken te dekken. Het aldus vergaarde overschot werd herverdeeld over de kleinste luchthavens om zo de opbrengsten van de daar geheven luchthavengelden aan te vullen.
- (41) Overeenkomstig het bovengenoemde regelgevingskader heeft Frankrijk de Commissie een inventaris bezorgd van alle subsidies die aan de luchthaven van La Rochelle zijn toegekend aan de hand van openbare middelen uit hoofde van overheidstaken. Deze subsidies worden weergegeven in tabel 4:

Tabel 4

Kosten in verband met overheidstaken (beveiliging en veiligheid) en aan de luchthaven betaalde subsidies voor deze overheidstaken

Aard van de subsidie (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
	VERKEER												
Passagiersverkeer (vertrek)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	867 327
	BEVEILIGINGSKOSTEN												
Dienst voor reddingsoperaties en brandbestrijding bij luchtvaartuigen en preventie van botsingen met wilde dieren	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
(I) Subtotaal beveiliging	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	8 528 070
	VEILIGHEIDSKOSTEN												
c- Faciliteiten en voorzieningen voor de controle en screening van ruimbagage	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	1 134 712
d- Controle van de gemeenschappelijke toegang tot de gereserveerde zone	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	2 188 943
e- Controle/screening van personen, handbagage	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	3 896 191
(II) Subtotaal veiligheid (c + d + e)	26 678	127 400	428 139	509 420	434 615	419 507	652 146	953 885	1 048 589	777 372	819 859	1 022 236	7 219 856
	TOTALE KOSTEN BEVEILIGING EN VEILIGHEID												
Totaal kosten beveiliging/ veiligheid (I + II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	15 747 916
Algemene kosten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180 982	188 447	211 712	581 141
Beveiligings- en veiligheidshoeffingen van exploitant van luchtvaartterrein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 526	8 556	11 082
(A) Totaal kosten	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 990 805	2 075 439	2 337 391	16 340 139
	LUCHTHAVENGELDEN												
Tarief per passagier	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	-

Aard van de subsidie (in EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Totaal
Kosten per passagier	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	-
Vrachttarief	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	-
	MIDDELEN												
Opbrengst van de luchthavengelden	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	8 726 694
Opbrengst uit de verhoging van de luchthavengelden vanaf 2008	-	-	-	-	-	-	-	-	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	4 431 794
Subsidies van lokale overheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Andere middelen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luchthavensubsidies (ex FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	-	-	-	-	2 739 599
(B) Totaal middelen	287 652	503 158	644 687	543 505	1 054 951	1 255 300	1 269 444	1 545 272	2 149 446	1 932 141	2 168 191	2 826 805	21 739 249
	BALANSEN												
Jaarlijkse balans overheidstaken (B-A)	75 444	35 489	- 132 821	- 304 682	196 055	203 171	- 214 390	- 487 611	- 53 745	- 58 664	489 414	- 935 430	- 1 187 770
Cumulatieve balans	88 765	124 853	- 3 947	- 302 830	- 106 684	84 044	- 134 396	- 618 967	- 678 360	- 763 570	- 696 547	- 231 759	- 3 239 418
Financieringskosten	599	4 021	5 799	90	- 12 443	- 4 050	3 040	- 5 648	- 26 546	- 25 729	- 24 626	- 23 799	- 110 292
Disconteringsvoet	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	-
Meerjarige balans overheidstaken (cumulatieve gediscoteerde saldi)	89 364	128 874	1 852	- 302 739	- 119 127	79 994	- 131 356	- 624 615	- 704 906	- 789 299	- 721 173	- 255 558	- 3 348 689

Bron: Franse autoriteiten.

3.1.1.2. Vermeende onderfacturering van de door de CCI-algemene dienst aan de luchthaven van La Rochelle verleende diensten

- (42) De CCI-algemene dienst levert prestaties die gemeenschappelijk zijn voor zijn verschillende diensten waaronder de luchthavendienst, met name het verlenen van boekhoudkundige, IT- en HR-diensten. In tabel 5 worden de door de CCI aan de luchthaven van La Rochelle in rekening gebrachte diensten getoond.

Tabel 5

Door de algemene dienst van de CCI aan zijn luchthavendienst in rekening gebrachte bedragen tijdens de onderzochte periode

	Algemene administratie	Communicatie	HR	Boekhouding	IT	Studie/project	Kosten	Gefactureerde bijdragen
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Bron: Franse autoriteiten.

- (43) De Franse autoriteiten hebben de volgende toelichting gegeven op de door de CCI aan de luchthaven van La Rochelle verleende diensten:

- de kosten van de algemene administratie zijn onderverdeeld in twee subdiensten, namelijk de kosten van de subdienst “Elus”, die worden berekend op basis van het aantal afgehandelde agenda’s, en de kosten van de dienst “directoraat-generaal”, die worden berekend op basis van de door de directeur aan elke dienst bestede tijd;
- wat de communicatiediensten betreft, beschikt de CCI-luchthaven niet over een communicatiedienst en maakt hij gebruik van de communicatiedienst van de CCI-algemene dienst. Aan het einde van het jaar worden de kosten van de communicatiedienst berekend op basis van de bestede tijd en de gemaakte kosten voor elke dienst en actie;
- de kosten van de HR-diensten hangen samen met de bedragen van de betreffende loonstrookjes;

- voor de boekhoudkundige diensten wordt een analyse gemaakt van het aantal boekingen en worden de kosten van de dienst naar verhouding van de boekingen uitgesplitst;
 - de kosten van de IT-dienst worden berekend volgens de verdeling per IT-post;
 - voor de dienst studies en projecten is de tijd die aan een project en/of taak wordt besteed, het meest relevante criterium voor het meten van de kosten.
- (44) Bovendien hebben de Franse autoriteiten verklaard dat de in rekening gebrachte bedragen in de periode 2001-2005 forfaitaire bedragen waren. In 2006 werd de eerste verdeelsleutel vastgesteld en voor de periode 2007-2012 werden deze verdeelsleutels verfijnd. Er moet op worden gewezen dat een verdeelsleutel een instrument is voor deling, waarbij een vast aandeel of percentage van toepassing is naargelang van de aard van de indirecte last om het aandeel van een bepaald centrum (en/of een bepaalde dienst) van de activiteit te bepalen. Bij het opstellen van de verdeelsleutels wordt ervan uitgegaan dat de kosten en de verleende dienst evenredig zijn. De verdeelsleutels in tabel 5 zijn gebaseerd op zes verschillende criteria, afhankelijk van de door de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven verleende diensten. De verdeelsleutels berusten op hypothesen, ongeacht het gebied waarop zij zijn vastgesteld. Zo kan, tenzij kan worden aangetoond dat de gekozen functies en de voor de berekening van de sleutels gebruikte technieken volstrekt onrealistisch of ernstig gebrekkig zijn, niet worden aangenomen dat de sleutels in casu niet goed of te laag gewaardeerd zijn. De Franse autoriteiten bevestigen dat de criteria voor de verdeling van de sleutels objectief en relevant zijn.
- (45) Ten slotte hebben de Franse autoriteiten de in rekening bedragen en de ontwikkeling van het passagiersverkeer tussen 2001 en 2012 aangegeven:
- tussen 2001 en 2005 is in totaal een bedrag van 433 160 EUR gefactureerd. In deze periode nam het verkeer toe maar bleef het jaarlijks gemiddeld onder 100 000 passagiers;
 - in 2006 is in totaal een bedrag van 162 000 EUR gefactureerd. In dat jaar steeg de activiteit van de luchthaven in termen van passagiers tot 180 890, een stijging met meer dan 42 % ten opzichte van 2005;
 - in de periode 2007-2012 is in totaal een bedrag van 1 386 000 EUR gefactureerd. In 2007 passeerde het passagiersverkeer de drempel van 200 000 passagiers.

3.1.1.3. Vermeende overfacturering van de door de CCI aan de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant verleende diensten

- (46) Tussen 1 januari 2002 en 30 juni 2006 hebben de directeur van de luchthaven van La Rochelle en een secretaresse een bijdrage geleverd aan het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant (hierna “de luchthaven van Rochefort” genoemd) in het kader van een dienstverleningsovereenkomst die in samenwerking met de kamer van koophandel en industrie van Rochefort ⁽¹⁵⁾ was gesloten. De CCI van La Rochelle werd geselecteerd voor het beheer van de luchthaven van Rochefort na een procedure met oproep tot mededinging d.d. 11 juli 2001.
- (47) Deze dienstverleningsovereenkomst had betrekking op het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Rochefort en omvatte met name algemene administratieve diensten, diensten op het gebied van werken of de aankoop van uitrusting en dienstverlening aan de gebruikers.
- (48) Over de totale looptijd van de overeenkomst (2002-2006) bedroegen de totale kosten van deze dienstverlening 991 235 EUR ⁽¹⁶⁾. De CCI van La Rochelle ontving 293 264 EUR in het kader van deze dienstverlening.

⁽¹⁵⁾ Deze diensten zijn verleend in het kader van een overeenkomst tussen een consortium bestaande uit de CCI van Rochefort en die van La Rochelle enerzijds en het Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort anderzijds.

⁽¹⁶⁾ Tabel 21 van het CRC-verslag.

3.1.1.4. Door de CCI-algemene dienst toegekende terug te betalen voorschotten

Tabel 6

Verdeling van de terug te betalen voorschotten in de periode 2001-2012

(in EUR)

Jaar	Voorschotten
2001	405 887
2002	233 872
2003	-
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	-
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
TOTAAL 2001-2012	7 061 199

Bron: Franse autoriteiten.

- (49) In de periode 2001-2012 heeft de CCI-algemene dienst aan de luchthaven terug te betalen voorschotten verstrekt voor een totaalbedrag van 7 061 199 EUR. Deze voorschotten zijn toegekend, zonder dat daar een kapitaalvergoeding voor verschuldigd was. Volgens Frankrijk gaat het om een lening aan de luchthaven die zij moet terugbetalen. Op de balans zijn deze voorschotten opgenomen aan de activazijde van de CCI-algemene dienst en aan de passivazijde van de luchthaven, waarbij de CCI voorts beschikt over een garantie van terugvordering van de voorschotten op de vastgoedactiva van de luchthaven.
- (50) De Franse autoriteiten hebben verklaard dat het doel van deze terug te betalen voorschotten enerzijds was om de luchthaven de liquide middelen te verschaffen die nodig waren om de investeringsprojecten in de infrastructuur op te starten, en anderzijds om de begroting in evenwicht te brengen en derhalve het operationele tekort van de luchthaven te dekken, en wel tijdelijk daar het om een voorschot gaat.

3.1.1.5. Financiële bijdragen van lokale overheden aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle

- (51) De CCI heeft subsidies ontvangen van de regio Poitou-Charentes, het departement Charente-Maritime en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle. In tabel 7 wordt een overzicht gegeven van deze verschillende subsidies.

Tabel 7

Verwachte financiële bijdragen die daadwerkelijk zijn betaald door verschillende lokale overheden om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle

(in EUR)

Verwachte financiële bijdragen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departement Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regio Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTAAL			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Daadwerkelijk betaalde financiële bijdragen	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Departement Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'Agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Regio Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTAAL			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Bron: Franse autoriteiten.

⁽¹⁾ Volgens de door de Franse autoriteiten verstrekte informatie is tussen 2007 en 2009 geen financiële bijdrage aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle betaald.

- (52) Deze bijdragen zijn betaald in het kader van overeenkomsten tussen de CCI enerzijds en het departement Charente-Maritime, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle en de regio Poitou-Charentes anderzijds.
- (53) De Franse autoriteiten konden de Commissie slechts twee overeenkomsten overleggen die in 2010 waren gesloten met het departement Charente-Maritime enerzijds en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle anderzijds ⁽¹⁷⁾.
- (54) In beide overeenkomsten van 2010 is bepaald dat het departement Charente-Maritime en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle zich vastleggen op de financiering van een deel van de promotieacties die de CCI voornemens is uit te voeren onder buitenlandse toeristische klanten en met name op de markten van Londen, Dublin, Oslo en Brussel, aangezien luchtroutes naar en van deze steden worden geëxploiteerd ⁽¹⁸⁾. In deze overeenkomsten wordt echter niet vermeld welk soort promotieacties de CCI gaat uitvoeren of welke dienstverleners daarbij betrokken zullen zijn, noch dat het bij deze dienstverleners zou gaan om luchtvaartmaatschappijen of hun dochterondernemingen.

3.1.2. Subsidies voor uitrusting

- (55) In de periode 2001-2005 hebben verschillende lokale overheden en het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) aan de luchthaven van La Rochelle subsidies (hierna "uitrustingssubsidies" genoemd) verleend voor de financiering van verschillende investeringen voor een totaalbedrag van ongeveer 3 miljoen EUR (zie tabel 8):
- de Conseil général (algemene raad) van Charente-Maritime heeft de luchthaven in 2001 een uitrustingstoelage van 46 000 EUR toegekend en in 2005 een van 744 000 EUR;
 - de Conseil régional (regionale raad) van Poitou-Charentes heeft de luchthaven in 2005 een uitrustingstoelage van 744 000 EUR toegekend;
 - de Communauté d'Agglomération de La Rochelle heeft de luchthaven in 2005 een uitrustingstoelage van 967 000 EUR toegekend;
 - het EFRO heeft de luchthaven in 2005 een subsidie van 485 000 EUR toegekend.
- (56) Met deze verschillende subsidies zijn meerdere investeringsmaatregelen gefinancierd, waaronder:
- de bouw van een nieuwe vertrek- en aankomsthal;
 - de versteviging, verlenging en verbreding van de start- en landingsbaan;
 - de versteviging en verbreding van de taxibaan;
 - de versteviging en uitbreiding van het parkeerterrein voor vliegtuigen;
 - de aanleg van een bezinkingsbak om ervoor te zorgen dat de luchthaven weer voldoet aan de normen van de waterwet.
- (57) De Franse autoriteiten hebben ook verklaard dat de investeringen met name bedoeld waren om de veiligheid van de vluchten voor de vliegtuigen die gewoonlijk door Europese luchtvaartmaatschappijen worden gebruikt (B737, A320), te waarborgen door de start- en landingsbaan te verbreden tot 45 meter (La Rochelle is een van de zeer weinige commerciële luchthavens met een start- en landingsbaan van 30 meter breed), door deze met 115 meter te verlengen naar het westen toe (om het effect van de verschuiving van de drempel op de landingsafstand gedeeltelijk te compenseren) en door de taxibanen en platforms aan te passen om een volledig veilige doorstroming mogelijk te maken. Daarnaast is de luchthaven dankzij bepaalde investeringen in overeenstemming gebracht met de milieubeschermingsverplichtingen (waterwet).
- (58) De Franse autoriteiten hebben verklaard dat de luchthaven van La Rochelle geen subsidie heeft ontvangen voor de financiering van de aanleg van een betaald parkeerterrein in 2006 en de uitbreiding daarvan in 2008.
- (59) In tabel 8 wordt een overzicht gegeven van de investeringsmaatregelen op basis waarvan uitrustingssubsidies zijn toegekend.
- (60) De Franse autoriteiten hebben verduidelijkt dat het niet door de subsidies gedekte deel van de investeringen is gefinancierd door de CCI, eigenaar en exploitant van de luchthaven.

⁽¹⁷⁾ Deze overeenkomsten zijn op 4.6.2012 aan de Commissie toegezonden.

⁽¹⁸⁾ Voorafgaande uiteenzetting van de overeenkomsten die op 29.6.2010 resp. 16.7.2010 zijn gesloten tussen de CCI en het departement Charente-Maritime en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle.

Tabel 8

Overzicht van de maatregelen op basis waarvan uitrustingssubsidies zijn toegekend

(in EUR)

Soort investering	Totale investeringskosten	Toekenningsdatum van de subsidie	Bijdragende overheidsinstantie	Subsidiebedrag
Renovatie en aanpassing aan de normen (waaronder start- en landingsbaan)	5 876 000	4.1.2001	Conseil général	46 000
		2.12.2005	EFRO	485 000
		29.10.2004	Conseil général	744 000
		14.3.2005	Conseil régional	744 000
		23.3.2005	Communauté d'Agglomération	967 000
TOTAAL				2 986 000

Bron: Franse autoriteiten.

3.2. Maatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen*3.2.1. Bijzonderheden over luchthavenheffingen*

- (61) Volgens Frankrijk worden alle luchthavendiensten die door de luchthavenexploitant aan de verschillende gebruikers worden verleend, uitgevoerd op basis van de bepalingen van zijn luchthavenschaal. Elk tariefvoorstel wordt ter advies voorgelegd aan de economische adviescommissie, zodat de gebruikers van de luchthaven kunnen worden geraadpleegd over de geldende tarieven (luchtvaartmaatschappijen, beroepsverenigingen, luchtwerkdernemingen, verenigingen). Volgens Frankrijk wordt de verhoging van het tarief van de niet-luchtvaartgebonden heffingen dus jaarlijks aan de economische adviescommissie voorgelegd. Elk tariefvoorstel van de exploitant wordt ook vóór de toepassing ervan ter kennis gebracht van de prefect van het departement, samen met het advies van de economische adviescommissie.
- (62) Frankrijk heeft de Commissie in kennis gesteld van de schalen van luchthavendiensten die van toepassing waren tussen 2001 en 2013. Frankrijk heeft de Commissie ook alle adviezen van de economische adviescommissie voor de jaren 2001 tot en met 2013 toegezonden, met uitzondering van 2005, toen die commissie niet is bijeengekomen.
- (63) Frankrijk heeft ook aangegeven dat de verlichtingsheffing wordt betaald door de luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de burgerluchtvaartverordening in het geval van vliegbewegingen 's nachts of bij slecht zicht (de luchtvaartnavigatiedienst is dan bevoegd om te beslissen of de verlichting al dan niet moet worden ingeschakeld) of op verzoek van de piloot. Volgens de Franse autoriteiten worden de gegevens betreffende het al dan niet gebruiken van de verlichting tijdens de bewegingen van het vliegtuig op basis waarvan de exploitant dit bij de maatschappij in rekening kan brengen, verstrekt door de luchtvaartnavigatiedienst van La Rochelle.
- (64) Volgens Frankrijk heeft de luchthaven de volgende niet-luchtvaartgebonden heffingen: i) domeinheffingen (vast deel, en een deel dat varieert naargelang van de omzet) voor de volgende activiteiten: parkeerterreinen, autoverhuurders, vliegtuighangars, restaurants, winkels, reclame, en ii) diverse diensten voor uitbetalingen.

3.2.2. Overeenkomsten met de luchtvaartmaatschappijen

- (65) De Commissie onderzoekt de overeenkomsten ter vergoeding van de door de luchthaven verleende diensten voor de luchtvaartactiviteit van de luchtvaartmaatschappijen (hierna "overeenkomsten inzake luchthavendiensten" genoemd) en de overeenkomsten ter vergoeding van de marketingdiensten die door de luchtvaartmaatschappijen aan de luchthaven zijn verleend (hierna "overeenkomsten inzake marketingdiensten" genoemd), die tussen de CCI en de luchtvaartmaatschappijen zijn gesloten in de periode van 2001 tot de inleiding van de formele onderzoeksprocedure op 8 februari 2012.

- (66) De Commissie heeft de overeenkomsten inzake luchthavenheffingen en/of overeenkomsten inzake marketingdiensten tussen de CCI en de volgende luchtvaartmaatschappijen onderzocht: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz en easyJet.

3.2.2.1. Overeenkomsten met Ryanair/AMS

- (67) Volgens Frankrijk heeft de CCI tijdens de betrokken periode de volgende overeenkomsten gesloten met Ryanair en AMS:

Tabel 9

Lijst van overeenkomsten tussen de CCI en Ryanair/AMS

Nr.	Overeenkomsten	Datum van ondertekening	Periode waarop de overeenkomst betrekking heeft
1	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-Ryanair (Groot-Brittannië en andere)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-Ryanair (Groot-Brittannië en andere)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Overeenkomst inzake marketingdiensten 1 CCI-AMS (Groot-Brittannië)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Overeenkomst inzake marketingdiensten 2 CCI-AMS (Ierland)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Overeenkomst inzake luchthavendiensten 1 CCI-Ryanair (Groot-Brittannië)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Overeenkomst inzake luchthavendiensten 2 CCI-Ryanair (Ierland)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Overeenkomst inzake marketingdiensten 1 CCI-AMS (Groot-Brittannië)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Overeenkomst inzake marketingdiensten 2 CCI-AMS (België)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Overeenkomst inzake marketingdiensten 3 CCI-AMS (Ierland)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Aanhangsel 1 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Aanhangsel 1 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Aanhangsel 2 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

Nr.	Overeenkomsten	Datum van ondertekening	Periode waarop de overeenkomst betrekking heeft
M	Aanhangsel 2 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Aanhangsel 3 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Overeenkomsten inzake luchthavendiensten tussen de CCI en Ryanair

(68) Zoals blijkt uit tabel 9 hebben de CCI en Ryanair tijdens de onderzochte periode verschillende overeenkomsten gesloten waarin de luchthavenheffingen en de tarieven van de grondaafhandelingsdiensten werden vastgesteld.

(69) Voor alle overeenkomsten inzake luchthavendiensten waarnaar in dit deel wordt verwezen, heeft Frankrijk aangegeven dat:

- de in die overeenkomsten vastgestelde tarieven voor luchtvaartheffingen de tarieven zijn waarover de economische adviescommissie advies heeft uitgebracht, en dat die van toepassing zijn op alle luchtvaartmaatschappijen;
- de CCI, met uitzondering van bijtanken, geen andere grondaafhandelingsdiensten verricht;
- bij Ryanair geen verlichtingsheffing in rekening is gebracht, aangezien de luchtvaartmaatschappij alleen overdag vliegt.

(70) Uit het onderzoek van deze overeenkomsten blijkt dus dat de luchtvaartheffingen die in elk van de overeenkomsten op Ryanair van toepassing waren, inderdaad overeenstemmen met de algemene tarieflijst zoals goedgekeurd door de economische adviescommissie.

— *Overeenkomst 1: overeenkomst van 10 december 2003*

(71) In deze eerste overeenkomst van 10 december 2003 tussen de CCI en Ryanair, met terugwerkende kracht van toepassing vanaf 1 mei 2003 voor de duur van drie jaar, zijn de voor Ryanair geldende luchthavenheffingen vastgelegd. De luchtvaartmaatschappij verbindt zich ertoe dagelijks tussen de luchthaven van La Rochelle en Londen Stansted te vliegen en eventueel een of meer routes naar Brussel-Charleroi, Frankfurt-Hahn of een andere luchthaven te openen, mits op deze routes in elk jaar van de overeenkomst ten minste 340 dagen per jaar vluchten vanaf de luchthaven van La Rochelle mogelijk zijn.

(72) Overeenkomst 1 van 10 december 2003 voorziet ook in de betaling door Ryanair van een grondaafhandelingsheffing, zoals bepaald in artikel 2b van de overeenkomst, van [...] per BAe 146-300, [...] EUR per Boeing 737-300 en [...] EUR per Boeing 737-800. Frankrijk heeft in zijn antwoord van 30 augustus 2011 om te beginnen betoogd dat de CCI, met uitzondering van bijtanken, geen andere grondaafhandelingsdiensten verricht en dat de gebruikers rechtstreeks een overeenkomst met een particuliere derde partij sluiten voor de grondaafhandeling. Frankrijk heeft vervolgens in zijn antwoord van 12 april 2012 verduidelijkt dat de CCI alleen als tussenpersoon tussen Ryanair en Atlantica, het grondaafhandelingsbedrijf, is opgetreden. Volgens de CCI werden in de overeenkomst inzake luchthavendiensten van 10 december 2003 tussen de CCI en Ryanair slechts de door Atlantica vastgestelde tarieven gespecificeerd. Frankrijk en de CCI melden dat Ryanair na 2007 rechtstreeks zaken met Atlantica heeft gedaan. Deze verantwoordelijkheid is immers overgegaan op Atlantica op grond van de afhandelingsovereenkomst van 1 februari 2007, waarbij het tarief van de vorige overeenkomst voor grondaafhandelingsdiensten voor de Boeing 737-800-toestellen van Ryanair hetzelfde bleef.

— *Overeenkomst 2: overeenkomst van 1 mei 2006*

(73) Deze overeenkomst is op 1 mei 2006 tussen de CCI en Ryanair gesloten voor de duur van drie jaar. Ryanair verbindt zich ertoe een route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren met ten minste 95 000 passagiers per jaar.

— *Overeenkomst 3: overeenkomst van 1 mei 2006*

(74) Deze overeenkomst is op 1 mei 2006 tussen de CCI en Ryanair gesloten voor de duur van drie jaar. Ryanair verbindt zich ertoe een route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 45 000 passagiers per jaar.

— *Overeenkomst 4: overeenkomst van 1 februari 2007*

- (75) Deze overeenkomst, die overeenkomst 2 impliciet vervangt, is op 1 februari 2007 tussen de CCI en Ryanair gesloten, met als einddatum 30 april 2009. Ryanair verbindt zich ertoe dagelijks tussen de luchthaven van La Rochelle en Londen Stansted te vliegen en eventueel een of meer routes naar Brussel-Charleroi, Frankfurt-Hahn of een andere luchthaven te openen. Zij verbindt zich er tevens toe om in elk jaar van de overeenkomst ten minste 340 dagen per jaar vluchten vanaf de luchthaven van La Rochelle uit te voeren. Vanaf 1 februari 2007 levert Atlantica grondafhandeldingsdiensten aan Ryanair op grond van de in overweging (71) bedoelde afhandelingsovereenkomst.

— *Overeenkomst 5: overeenkomst van 13 januari 2010*

- (76) Deze overeenkomst is op 13 januari 2010 tussen de CCI en Ryanair gesloten met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2009, voor een periode van drie jaar. Ryanair verbindt zich ertoe dagelijks een route te exploiteren tussen de luchthaven van La Rochelle en Londen Stansted, Dublin en Brussel-Charleroi en eventueel een of meer routes te openen voor elke andere luchthaven waar Ryanair op vliegt.
- (77) Deze overeenkomst is gewijzigd door de twee volgende aanhangsels.

— *Overeenkomst 6: aanhangsel 1 van 1 februari 2010 bij overeenkomst 5 van 13 januari 2010*

- (78) In dit tot en met 31 maart 2013 geldende aanhangsel bij overeenkomst 5 van 13 januari 2010 zijn de routes vermeld die Ryanair vanaf het zomerseizoen 2010 vanaf de luchthaven van La Rochelle exploiteert, waarbij Ryanair zich ertoe verbindt ze onder de volgende voorwaarden te exploiteren:
- Londen Stansted: ten minste 53 000 passagiers (aankomst en vertrek) per volledig jaar;
 - Dublin (alleen in de zomer): ten minste 17 000 passagiers (aankomst en vertrek) per volledig jaar;
 - Brussel-Charleroi (alleen in de zomer): ten minste 17 000 passagiers (aankomst en vertrek) per volledig jaar;
 - Oslo Rygge (alleen in de zomer): ten minste 17 000 passagiers (aankomst en vertrek) per volledig jaar.
- (79) Dit aanhangsel vormt een aanvulling op overeenkomst 5 van 13 januari 2010.

— *Overeenkomst 7: aanhangsel 2 van 28 januari 2011 bij overeenkomst 5 van 13 januari 2010*

- (80) Met dit aanhangsel bij overeenkomst 5 van 13 januari 2010 verbindt Ryanair zich ertoe om vanaf het zomerseizoen 2011 een route naar Porto te exploiteren (alleen in de zomer) met ten minste 17 000 passagiers (aankomst en vertrek) per volledig jaar.

b) *Overeenkomsten inzake marketingdiensten tussen de CCI en Ryanair/AMS*

- (81) Zoals blijkt uit tabel 9 heeft de CCI ook verschillende marketingovereenkomsten gesloten. Tussen 2003 en 2006 zijn deze overeenkomsten gesloten tussen de CCI en Ryanair en vanaf 2006 met AMS, een volledige dochteronderneming van Ryanair.

— *Overeenkomst A: overeenkomst van 1 december 2003 met Ryanair*

- (82) Op 1 december 2003 is tussen de CCI en Ryanair een overeenkomst gesloten met terugwerkende kracht vanaf 1 mei 2003, tot en met 31 december 2003. Ryanair verbindt zich ertoe met ingang van 1 mei 2003 een dagelijkse route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren en eventueel een of meer extra routes naar Frankfurt-Hahn, Brussel-Charleroi of een andere luchthaven te openen, voor ten minste 340 dagen per jaar.
- (83) In het kader van deze overeenkomst verbindt Ryanair zich ertoe op haar website drie links te plaatsen naar toeristische sites die verbonden zijn met de regio La Rochelle, en een campagne op te zetten om haar routes naar de luchthaven van La Rochelle te promoten.
- (84) De CCI betaalt Ryanair een bedrag van [...] EUR:
- [...] EUR bij de ondertekening van de overeenkomst;

— [...] EUR voor de presentatie door Ryanair van een samenvatting van de uitgevoerde marketingacties en de kosten daarvan, die ten minste [...] EUR moeten bedragen.

— *Overeenkomst B: overeenkomst van 3 juni 2004 met Ryanair*

- (85) Op 3 juni 2004 is tussen de CCI en Ryanair een overeenkomst gesloten voor de periode van 1 januari 2004 tot en met 30 april 2006. Ryanair verbindt zich ertoe met ingang van 1 januari 2004 een dagelijkse route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren en eventueel een of meer extra routes naar Frankfurt-Hahn, Brussel-Charleroi of een andere luchthaven te openen, voor ten minste 340 dagen per jaar. Ryanair verbindt zich ook tot een bezettingsgraad van ten minste 60 % op haar vluchten.
- (86) In het kader van deze overeenkomst verbindt Ryanair zich ertoe op haar website links te plaatsen naar toeristische sites die verbonden zijn met de regio La Rochelle.
- (87) De CCI betaalt Ryanair een bedrag van [...] EUR per jaar, dat wordt verminderd indien Ryanair haar bezettingsgraaddoelen niet haalt. Het wordt dan herberekend in verhouding tot het aantal vervoerde passagiers. De betalingen worden driemaandijks verricht en eventuele te veel betaalde bedragen worden van jaar tot jaar verrekend.
- (88) Met betrekking tot het bedrag dat door de CCI voor de twee daaropvolgende jaren aan Ryanair is betaald, is aan de Commissie geen enkel document met een precies bedrag verstrekt.

— *Overeenkomst C: overeenkomst van 1 april 2006 met AMS betreffende Groot-Brittannië*

- (89) Op 1 april 2006 is tussen de CCI en AMS een overeenkomst gesloten voor de duur van drie jaar, met ingang van 1 mei 2006. Deze overeenkomst houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren met ten minste 95 000 passagiers per jaar.
- (90) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe verschillende marketingdiensten te verlenen op de website www.ryanair.com tegen betaling van [...] EUR per jaar, ofwel [...] EUR per maand:
- de plaatsing van een link naar de door de CCI aangegeven website op de startpagina van de Engelse versie van de website van Ryanair ⁽¹⁹⁾ gedurende 56 dagen, ter waarde van [...] EUR;
 - de plaatsing van 4 alinea's van 150 woorden in de rubriek "5 dingen om te doen" op de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR;
 - de plaatsing van 2 links naar de door de CCI aangegeven website op de statusbalk van de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR;
 - de plaatsing van een link naar de door de CCI aangegeven website in de rubriek "5 dingen om te doen" op de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR;
 - het sturen van een e-mail ter promotie van La Rochelle naar de Britse en Ierse abonnees van de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR.
- (91) Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen. De betalingen voor deze diensten door de CCI worden maandelijks verricht op basis van door AMS toegezonden facturen.

— *Overeenkomsten D en E: overeenkomst van 1 april 2006, en het aanhangsel daarbij van 1 juni 2007, met AMS betreffende Ierland*

- (92) Op 1 april 2006 is tussen de CCI en AMS overeenkomst D gesloten voor de duur van drie jaar, met ingang van 1 mei 2006. Deze overeenkomst houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 45 000 passagiers per jaar.
- (93) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe op de website van Ryanair, www.ryanair.com, een link te plaatsen naar een door de CCI ontworpen website, 212 dagen per jaar, voor een bedrag van [...] EUR per jaar, ofwel [...] EUR per maand. Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen. De betalingen voor deze diensten door de CCI worden maandelijks verricht op basis van door AMS toegezonden facturen.

⁽¹⁹⁾ Vrije vertaling van de woorden "the www.ryanair.com English language homepage" in de overeenkomst.

- (94) Op 1 juni 2007 is overeenkomst D gewijzigd bij een aanhangsel (overeenkomst E), waarin de marketingdiensten voor 2007 als volgt werden aangepast: AMS verbindt zich ertoe op de website van Ryanair een link te plaatsen naar een door de CCI ontworpen website, gedurende 45 dagen in de periode juni-september 2007 in plaats van 212 dagen per jaar, voor een bedrag van [...] EUR.

— *Overeenkomst F: overeenkomst van 21 september 2007 met AMS betreffende Engeland*

- (95) De CCI-luchthaven heeft op 21 september 2007 overeenkomst F ondertekend, die betrekking heeft op marketingdiensten op de Britse website van Ryanair. Dit aanhangsel bij overeenkomst C voegt aan de in die overeenkomst voorziene marketingdiensten toe dat in de winter van 2007/2008 vijf extra promotiemails naar de 255 000 Engelse abonnees op de mailinglist van Ryanair zullen worden gestuurd. Tegenover deze aanvullende diensten zal een bedrag staan van [...] EUR.

— *Overeenkomst G: overeenkomst van 17 september 2009 met AMS betreffende Groot-Brittannië*

- (96) Op 17 september 2009 is tussen de CCI en AMS een overeenkomst gesloten voor de duur van drie jaar, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009. Deze overeenkomst houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren met ten minste 53 000 passagiers per jaar.

- (97) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe verschillende marketingdiensten te verlenen tegen betaling van [...] EUR per jaar:

- de plaatsing van een link naar de door de CCI aangegeven website op de startpagina van de Britse versie van de website van Ryanair, www.ryanair.com, gedurende 22 dagen, ter waarde van [...] EUR;
- de plaatsing van een stukje tekst van één alinea op de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR;
- de plaatsing van een link naar de door de CCI aangegeven website op de statusbalk van de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair, ter waarde van [...] EUR.

- (98) De totale waarde van deze diensten bedraagt [...] EUR, waarop een korting wordt toegepast. Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen.

— *Overeenkomsten H en J: overeenkomst van 17 september 2009, het aanhangsel daarbij, met AMS betreffende België*

- (99) Op 17 september 2009 is tussen de CCI en AMS een overeenkomst gesloten voor de duur van drie jaar, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009 (overeenkomst H). Deze overeenkomst houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Brussel-Charleroi te exploiteren met ten minste 9 000 passagiers in het eerste jaar en 16 000 passagiers in de daaropvolgende jaren.

- (100) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe een link naar de door de CCI aangegeven website te plaatsen op de startpagina van de Nederlandse en Belgische websites van Ryanair (www.ryanair.com) ⁽²⁰⁾, gedurende 95 dagen in het eerste jaar en 160 dagen in de daaropvolgende jaren. Deze diensten ter waarde van respectievelijk [...] EUR en [...] EUR worden aan de CCI in rekening gebracht voor [...] EUR in het eerste jaar en [...] EUR in de daaropvolgende jaren. Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen.

- (101) Deze overeenkomst is op dezelfde dag gewijzigd door een aanhangsel op basis waarvan AMS (overeenkomst J) zich ertoe verbindt een link naar de door de CCI aangegeven website te plaatsen op de startpagina van de Nederlandse en de Belgische versie van de website van Ryanair, www.ryanair.com, voor nog eens 10 dagen in 2009. Voor deze aanvullende dienst zal [...] EUR in rekening worden gebracht.

— *Overeenkomst I: overeenkomst van 17 september 2009 met AMS betreffende Ierland*

- (102) Op 17 september 2009 is tussen de CCI en AMS nog een overeenkomst gesloten voor de duur van drie jaar, met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2009 (overeenkomst I). Deze overeenkomst houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 17 000 passagiers per jaar.

⁽²⁰⁾ Vrije vertaling van de woorden “the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage”.

- (103) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe een link naar de door de CCI aangegeven website te plaatsen op de startpagina van de Ierse versie van de website van Ryanair, www.ryanair.com, gedurende 200 dagen. Deze dienst ter waarde van [...] EUR wordt jaarlijks aan de CCI in rekening gebracht voor [...] EUR. Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen.

— *Overeenkomst K: overeenkomst van 25 februari 2010 met AMS*

- (104) Op 25 februari 2010 is tussen de CCI en AMS een overeenkomst gesloten voor de duur van drie jaar, met ingang van 31 maart 2010 (overeenkomst K). Deze overeenkomst vervangt de eerdere overeenkomsten tussen de partijen en maakt deze nietig.
- (105) In 2009 zijn drie overeenkomsten inzake marketingdiensten opgesteld voor elk van de markten waarop marketingacties waren gepland: Groot-Brittannië, Ierland en België. In 2010 hebben de partijen echter één enkele overeenkomst voor al deze markten gesloten.
- (106) Deze overeenkomst houdt verband met de exploitatie door Ryanair van routes tussen de luchthaven van La Rochelle en het Verenigd Koninkrijk, Ierland, België en Noorwegen (waarbij die laatste dus een nieuwe route is). Hoewel de overeenkomst geen enkele verkeers- of frequentieverplichting omvat, is hierin wel bepaald dat in geval van vermindering van de frequentie of annulering van een van deze routes, het pakket marketingdiensten dienovereenkomstig zal worden gewijzigd.
- (107) In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe verschillende marketingdiensten te verlenen voor een bedrag van [...] EUR per jaar:
- de plaatsing van 5 alinea's in de rubriek "5 dingen om te doen" van de website van Ryanair;
 - de plaatsing van 3 links op de website van Ryanair;
 - de plaatsing van een link op de startpagina van de Ierse, de Noorse en de Nederlandse versie van de website van Ryanair, gedurende 90 dagen;
 - de plaatsing van een link op de startpagina van de Britse versie van de website van Ryanair, gedurende 50 dagen.
- (108) Tussen de partijen kunnen aanvullende diensten worden overeengekomen.
- (109) Deze overeenkomst is gewijzigd door de drie volgende aanhangsels.

— *Overeenkomst L: aanhangsel 1 bij overeenkomst K van 25 februari 2010 betreffende Ierland*

- (110) Een eerste aanhangsel bij overeenkomst K van 25 februari 2010 is ondertekend op 23 juni 2010. Het houdt verband met de verbintenis van Ryanair om een route tussen La Rochelle en Cork te exploiteren. In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe de duur van de plaatsing van een link op de website van Ryanair, www.ryanair.com, naar een door de CCI gekozen website te verlengen tot 70 dagen, voor een bedrag van [...] EUR.

— *Overeenkomst M: aanhangsel 2 bij overeenkomst K van 25 februari 2010 betreffende Portugal*

- (111) In het kader van deze op 11 februari 2011 ondertekende overeenkomst verbindt AMS zich ertoe verschillende marketingdiensten te verlenen ten bedrage van [...] EUR, in rekening gebracht voor [...] EUR per jaar:
- de plaatsing van een link naar de door de CCI aangegeven website in de rubriek "Luchthaven & Toerisme" op de startpagina van de Portugese versie van de website van Ryanair, www.ryanair.com, 365 dagen per jaar;
 - de presentatie van La Rochelle (door de CCI gekozen tekst, afbeelding en link) op de startpagina van de Portugese versie van de website van Ryanair, vier weken per jaar.

— *Overeenkomst N: aanhangsel 3 bij overeenkomst K van 25 februari 2010 betreffende Noorwegen*

- (112) In 2011 is een derde aanhangsel bij overeenkomst K van 25 februari 2010 ondertekend. In het kader van deze overeenkomst verbindt AMS zich ertoe verschillende marketingdiensten te verlenen ten bedrage van [...] EUR, waarvan [...] EUR in rekening gebracht voor het eerste jaar en [...] EUR voor het tweede jaar.

(113) In het eerste jaar (van 31 maart 2011 tot en met 31 oktober 2011) werden de volgende diensten verleend:

- de presentatie van La Rochelle (door de CCI gekozen tekst, afbeelding en link) op de startpagina van de Noorse versie van de website van Ryanair, zes weken per jaar;
- de plaatsing van een door de CCI gekozen banner op de statusbalk rechts op de startpagina van de Noorse versie van de website van Ryanair, 4 maanden per jaar.

(114) In het tweede jaar (van 31 maart 2012 tot en met 31 oktober 2012) werden de volgende diensten verleend:

- de presentatie van La Rochelle (door de CCI gekozen tekst, afbeelding en link) op de startpagina van de Noorse versie van de website van Ryanair, drie weken per jaar;
- de plaatsing van een door de CCI gekozen banner op de statusbalk rechts op de startpagina van de Noorse versie van de website van Ryanair, 3 maanden per jaar.

3.2.2.2. Overeenkomsten met Flybe, Aer Arann en Jet2

a) Het tariefbesluit over de heffingen van 27 maart 2008

(115) Het door de economische adviescommissie onder de loep genomen tariefbesluit over de heffingen van 27 maart 2008 voorziet in stimuleringsmaatregelen voor de opening van nieuwe geregelde luchtdiensten. Dit tariefbesluit voorziet immers in een systeem van degressieve kortingen op de luchtvaartheffingen, beperkt tot drie jaar voor de opening van nieuwe routes of de voortzetting van de exploitatie van bestaande routes tijdens het winterseizoen. In het tariefbesluit worden de voorwaarden vermeld waaronder dergelijke kortingen kunnen worden toegekend:

- voor de toekenning van kortingen voor de opening van nieuwe geregelde luchtdiensten ⁽²¹⁾ gelden de volgende voorwaarden: i) nieuwe geregelde luchtdienst (seizoensgebonden of jaarlijks), ii) ingebruikneming in 2008 en iii) stoelaanbod hoger dan 2 000 voor het IATA-voorjaars-/zomerseizoen;
- voor de toekenning van kortingen voor de exploitatie van de routes in de winter gelden de volgende voorwaarden: i) bestaande route maar nooit geëxploiteerd in het IATA-winterseizoen vóór 2008 en ii) maatregelen uitsluitend van toepassing tijdens de winterperiode.

(116) De mogelijke kortingen voor deze stimuleringsmaatregelen zijn weergegeven in tabel 10.

Tabel 10

Kortingen op de luchthavenheffingen die kunnen worden toegekend in het kader van het tariefbesluit van 27 maart 2008

	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3
Landingsheffing	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Verlichting	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Parkeren	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Passagiersheffing	- 75 %	- 50 %	- 25 %

Bron: Franse autoriteiten.

b) Overeenkomst met Jet2

(117) Op 4 juli 2008 hebben de CCI en Jet2 voor de verbindingen met Edinburgh en Leeds een overeenkomst inzake luchthavenheffingen gesloten voor de duur van drie jaar met terugwerkende kracht vanaf 12 mei 2008 ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Volgens Frankrijk is de definitie van de nieuwe geregelde luchtdienst die van de richtsnoeren van 2005.

⁽²²⁾ In de overeenkomst van 12.5.2008 tussen de CCI en Jet2 wordt ook melding gemaakt van een route tussen La Rochelle en Belfast, die naar verluidt voor het seizoen 2009 was gepland; de Franse autoriteiten hebben er echter op gewezen dat die route een project is dat uiteindelijk nooit van de grond is gekomen.

- (118) Ook deze overeenkomst voorziet in de toekenning van aanzienlijke kortingen op de luchthavenheffingen die overeenkomen met die in tabel 10. Voorts legt Jet2 zich vast op een stoelaanbod van ten minste 2 000 per seizoen. Als dit aantal niet wordt gehaald, worden de kortingen het daaropvolgende jaar met 5 % verlaagd.
- (119) Deze overeenkomst voorziet ook in de betaling van een bijdrage voor marketingsteun van [...] EUR door de CCI in jaar 1 (2008) en, voor de jaren 2 en 3 (a priori 2009 en 2010), de betaling van een marketingbijdrage waarvan het bedrag afhankelijk van het vluchtschema opnieuw zal worden vastgesteld. Volgens deze overeenkomst kan het bedrag van de marketingbijdrage afhankelijk van de gerealiseerde bezettingsgraad en de ontwikkeling van het vluchtschema opnieuw worden vastgesteld door middel van een aanhangsel. Om deze bijdrage te ontvangen is in de overeenkomst bepaald dat Jet2 een factuur uitreikt, die vergezeld gaat van bewijsstukken (marketingplan, facturen voor uitgevoerde promotieacties). Om voor deze steun in aanmerking te komen, legt Jet2 zich vast op een stoelaanbod van ten minste 2 000 per route en per IATA-voorjaars-/zomerseizoen. Indien het hierboven genoemde aantal stoelen niet wordt gehaald in de betrokken periode, zou Jet2 volgens de overeenkomst geen aanspraak kunnen maken op de betaling van de marketingbijdrage van het betrokken jaar.
- (120) Volgens de informatie die Frankrijk in zijn schrijven van 30 augustus 2011 heeft verstrekt, heeft de CCI in 2008 en 2009 een bedrag van [...] EUR aan Jet2 betaald, maar in 2010 niets.

c) Overeenkomsten met Flybe en Aer Arann

- (121) De Commissie onderzoekt de overeenkomsten inzake luchthavenheffingen tussen de CCI en de luchtvaartmaatschappijen Flybe en Aer Arann:
- de op 18 maart 2009 met Flybe gesloten overeenkomst voor de duur van drie jaar met terugwerkende kracht vanaf 3 mei 2008, voor de verbinding met Glasgow;
 - de met Aer Arann gesloten overeenkomst voor de duur van drie jaar met ingang van 24 mei 2008 (de datum van ondertekening is niet vermeld in de overeenkomst), voor de verbinding met Cork.
- (122) Beide overeenkomsten voorzien in de toekenning van aanzienlijke kortingen op de luchthavenheffingen die overeenkomen met die in tabel 10. Voorts leggen de maatschappijen zich in het kader van beide overeenkomsten vast op een stoelaanbod van ten minste 2 000 per seizoen. Als dit aantal niet wordt gehaald, worden de kortingen het daaropvolgende jaar met 5 % verlaagd.
- (123) Frankrijk heeft verklaard dat deze kortingen zijn toegekend onder de voorwaarden van het tariefbesluit over de heffingen van 27 maart 2008.

3.2.2.3. Overeenkomsten met Buzz

- (124) Volgens het CRC-verslag opende Buzz, dochteronderneming van KLM, de eerste goedkope route tussen La Rochelle en Londen Stansted in het voorjaar van 2001 ⁽²³⁾. In het CRC-verslag staat dat voor Buzz de luchthavenheffingen golden van de toepasselijke tarieflijsten. In dat verslag staat ook dat Buzz in 2001 en 2002 in totaal een bedrag van 59 068,51 EUR heeft ontvangen in het kader van promotieacties en communicatie-uitgaven. Ten slotte vermeldt de CRC dat Ryanair feitelijk de route heeft overgenomen in 2003, waarbij de CCI tot het einde van het jaar haar diensten tegen dezelfde voorwaarden als bij Buzz in rekening heeft gebracht.
- (125) Frankrijk wijst erop dat met Buzz slechts één overeenkomst, namelijk die van 8 november 2002, is gesloten. De overeenkomst inzake luchthavendiensten van 8 november 2002 tussen de CCI en Buzz heeft betrekking op de geregelde diensten van Buzz naar de luchthaven van La Rochelle en de voorwaarden voor het gebruik van de infrastructuur voor een periode van drie jaar.
- (126) Frankrijk wijst er ook op dat het bij de in het CRC-verslag genoemde promotieacties en communicatie-uitgaven met betrekking tot Buzz in werkelijkheid gaat om communicatieactiviteiten in het kader van een overeenkomst met Maison de la France, en niet met Buzz. Volgens de CCI is aan Buzz dan ook geen enkele marketingbetaling gedaan.

⁽²³⁾ Volgens de CRC was de opening van de route La Rochelle-Londen Stansted in 2001 het voorwerp van een dienstverleningsovereenkomst met terugwerkende kracht d.d. 8.11.2002 (...) voor de duur van drie jaar met ingang van 25.3.2001.

3.2.2.4. Relatie met easyJet

- (127) In het CRC-verslag staat dat easyJet in 2006 marketingsteun ten bedrage van [...] EUR heeft aangevraagd voor de route naar Bristol, steun waarover op de datum van afronding van het verslag mondeling overeenstemming zou zijn bereikt.
- (128) Frankrijk wijst erop dat easyJet, anders dan de informatie die in het CRC-verslag is vervat, geen financiering voor marketing- of reclamediensdiensten heeft ontvangen. Frankrijk verklaart dat, hoewel er in het kader van de onderhandelingen tussen de luchthaven en easyJet een informele uitwisseling heeft plaatsgevonden waarin een dergelijke bijdrage aan de orde is gekomen, dit project nooit is uitgevoerd en er dus geen overeenkomst inzake marketingsteun met easyJet is gesloten.

4. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE FORMELE ONDERZOEKSPROCEDURE

- (129) De Commissie heeft het nodig geacht om de formele onderzoeksprocedure in te leiden, enerzijds om onderzoek te doen naar de financiële bijdragen die door verschillende overheidsinstanties en publieke autoriteiten tussen 2001 en het moment waarop de formele onderzoeksprocedure werd ingeleid, aan de CCI, de exploitant van de luchthaven van La Rochelle zijn verstrekt, zoals beschreven in punt 3.2, en anderzijds om de potentiële steunmaatregelen aan de luchtvaartmaatschappijen te beoordelen die zijn vastgelegd in de in punt 3.2.2. beschreven overeenkomsten tussen de CCI en de luchtvaartmaatschappijen, tussen 2001 en het moment waarop de formele onderzoeksprocedure werd ingeleid (8 februari 2012).

4.1. Steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven

- (130) In haar beoordeling van de financiële bijdragen aan de CCI, de exploitant van de luchthaven van La Rochelle, heeft de Commissie haar twijfels uitgesproken over de vraag of het gaat om steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en over de verenigbaarheid ervan met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

4.1.1. Gaat het om steun in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU?

- (131) De Franse autoriteiten hebben aangevoerd dat een deel van de door de staat verstrekte financiering bedoeld was ter dekking van kosten in verband met overheidstaken die geen economische activiteit in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormden. Deze financiering mag echter alleen worden gebruikt om de daaruit voortvloeiende kosten te compenseren en mag niet worden aangewend voor andere economische activiteiten⁽²⁴⁾. De Commissie was van mening dat zij niet over voldoende informatie beschikte over de precieze aard van de kosten in verband met overheidsactiviteiten en dat zij evenmin kon uitsluiten dat aan de luchthaven een voordeel werd toegekend in de vorm van het dekken van die kosten.
- (132) Frankrijk heeft tevens aangevoerd dat de betrokken financiering geen voordeel in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU vormde. Frankrijk is van mening dat het beheer van de luchthaven van La Rochelle in zijn geheel een dienst van algemeen economisch belang vormt. Daarom heeft de Commissie de financiële steunmaatregelen ten gunste van de CCI beoordeeld in het licht van het arrest-Altmark⁽²⁵⁾. Zij was van mening dat Frankrijk niet had aangetoond dat was voldaan aan de vier voorwaarden van het arrest-Altmark die moeten zijn vervuld om een voordeel bij de compensatie van kosten die voortvloeien uit een dienst van algemeen economisch belang, te kunnen uitsluiten.
- (133) Wat betreft de vraag of de financiële bijdragen aan de CCI overeenstemmen met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, kon de Commissie niet uitsluiten dat de financiële bijdragen in kwestie de CCI over de periode waarin dit besluit geldig was, een selectief voordeel hebben opgeleverd, en kon staatssteun derhalve niet worden uitgesloten.

4.1.1.1. Financiering van infrastructuur en financiering van overheidsactiviteiten

- (134) De Commissie heeft verklaard dat zij niet over bewijs beschikt op basis waarvan zij kan vaststellen dat de infrastructuursubsidies van de overheidsinstanties financiële rentabiliteit opleveren of dat er enig rendement van wordt verwacht.

⁽²⁴⁾ Arrest van het Hof van 18 maart 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; besluit van de Commissie van 19 maart 2003 (steunmaatregel N 309/2002) (PB C 148 van 25.6.2003) en besluit van de Commissie van 16 oktober 2002 (steunmaatregel N 438/2002) — Subsidies voor de havenbedrijven voor de uitvoering van overheidstaken (PB C 284 van 21.11.2002).

⁽²⁵⁾ Arrest van het Hof van 24 juli 2003, Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, EU:C:2003:415.

- (135) Wat de subsidie voor de financiering van de zogeheten overheidsactiviteiten betreft, had de Commissie, zoals hierboven uiteengezet, twijfels over de precieze aard van de door de staat gedragen kosten, die volgens de Franse autoriteiten voortvloeien uit de uitoefening van overheidsbevoegdheden.

4.1.1.2. Financiering van de exploitatie

- (136) Op basis van het CRC-verslag was de Commissie van oordeel dat bepaalde financiële overdrachten tussen de rekeningen van de CCI-algemene dienst en die van de CCI-luchthaven niet bleken te hebben plaatsgevonden in het kader van zuiver commerciële transacties.
- (137) Het lijkt er in de eerste plaats op dat de CCI-algemene dienst voor bepaalde diensten aan de luchthaven een te laag bedrag in rekening heeft gebracht, aangezien de rekeningen van de luchthaven niet de werkelijke kosten van die diensten weergeven. De Commissie heeft niet uitgesloten dat de mogelijke onderfacturering tot doel had de verliezen van de luchthaven tussen 2001 en 2006 te verzachten.
- (138) Vervolgens is gebleken dat de exploitatie van de luchthaven is gesubsidieerd met terug te betalen voorschotten die uit de algemene begroting van de CCI ten gunste van de rekeningen van de luchthaven zijn verleend en gratis ingebrachte financiële middelen lijken te vormen.
- (139) De Commissie was ook van mening dat de aan de CCI betaalde vergoeding voor het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Rochefort hoger leek te zijn dan gewettigd onder normale marktvoorwaarden, met name vanwege het gebrek aan verkeer op de luchthaven.
- (140) Van het bedrag dat de luchthaven van La Rochelle voor deze dienstverlening heeft ontvangen, correspondeert 40 000 EUR bovendien niet met de dekking van kosten die de CCI voor de verrichte diensten heeft gemaakt, maar met een "vergoeding van de dienstverlener", hetgeen correspondeert met een gemiddeld percentage van 16 % van het totale voor die diensten in rekening gebrachte bedrag.
- (141) Wat betreft de financiële bijdragen aan de exploitatie van bepaalde luchtroutes die door verschillende overheidsinstanties aan de CCI zijn betaald, heeft de Commissie vraagtekens geplaatst bij de aard van deze maatregelen: betalingen aan de luchthaven, omdat die via de rekeningen van de luchthaven lopen, of steun aan de betrokken luchtvaartmaatschappijen.

4.1.2. Verenigbaarheid van de steun in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU

- (142) De Commissie heeft de richtsnoeren van 2005 toegepast om de verenigbaarheid van de investeringsmaatregelen met de interne markt te beoordelen ⁽²⁶⁾. De Commissie was van mening dat zij niet over alle gegevens beschikte op basis waarvan zij de verenigbaarheid van de betrokken steunmaatregelen kon beoordelen aan de hand van de criteria van de richtsnoeren van 2005.
- (143) De Commissie twijfelde ook aan de verenigbaarheid met de interne markt van mogelijke overcompensatie van de overheidsactiviteiten en mogelijke exploitatiesteun aan de CCI.

4.2. Maatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen

- (144) Wat de beoordeling van de maatregelen ten gunste van luchtvaartmaatschappijen betreft, heeft de Commissie ook haar twijfels uitgesproken over de vraag of het gaat om steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en over de verenigbaarheid ervan met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

4.2.1. Gaat het om steun in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU?

- (145) De Commissie heeft het al dan niet bestaan van een selectief voordeel in de overeenkomsten met luchtvaartmaatschappijen beoordeeld door na te gaan of een particuliere luchthavenexploitant die onder normale marktvoorwaarden opereert, in vergelijkbare omstandigheden commerciële overeenkomsten zou hebben gesloten die vergelijkbaar zijn met die welke de CCI heeft gesloten.

⁽²⁶⁾ Bij de analyse van bepaalde maatregelen die vóór de bekendmaking van deze richtsnoeren zijn vastgesteld, moet rekening worden gehouden met de eerdere besluitvormingspraktijk van de Commissie. Aangezien de in de eerdere praktijk vastgestelde criteria zijn geconsolideerd door de richtsnoeren van 2005, zijn die richtsnoeren dus rechtstreeks van toepassing op die maatregelen.

- (146) Om te beginnen heeft de Commissie opgemerkt dat de luchthaven in de onderzochte periode verliesgevend was in alle boekjaren ⁽²⁷⁾ en dat volgens het CRC-verslag bij de tarieven van de luchthaven onderscheid werd gemaakt tussen de luchtvaartmaatschappijen ⁽²⁸⁾. Om al deze redenen betwijfelt de Commissie of de luchthaven heeft gehandeld als een voorzichtige investeerder in haar commerciële betrekkingen met de luchtvaartmaatschappijen die vliegen op de luchthaven van La Rochelle.
- (147) De Commissie was van oordeel dat, om te bepalen of de luchthavenbeheerder heeft gehandeld als een voorzichtige investeerder in een markteconomie die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten ⁽²⁹⁾, de gesloten overeenkomsten voor elke betrokken periode moesten worden beoordeeld op het moment dat zij werden gesloten.

4.2.1.1. Bestaan van een selectief voordeel in de overeenkomsten met Ryanair/AMS

- (148) De Commissie was van mening dat de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten tegelijk moesten worden beoordeeld, omdat Ryanair en AMS in feite slechts één enkele begunstigde van de betrokken steunmaatregelen vormden. Bovendien was de Commissie van mening dat de ondertekening van de overeenkomsten inzake marketingdiensten afhankelijk was van de sluiting van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten, aangezien het enige verwachte voordeel van de overeenkomsten inzake marketingdiensten was gelegen in een toename van het aantal passagiers dat vanaf de luchthaven gebruik maakt van Ryanair.
- (149) De Commissie heeft haar twijfels uitgesproken over de vraag of de luchthavenexploitant, door overeenkomsten inzake luchthavendiensten en overeenkomsten inzake marketingdiensten te sluiten, zich zou hebben gedragen als een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie die een algemeen of sectorieel structuurbeleid voert en zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten op min of meer lange termijn. De Commissie heeft namelijk opgemerkt dat er met betrekking tot de met Ryanair/AMS gesloten overeenkomsten geen marktstudies noch een bedrijfsplan bestonden waarin de door de luchthaven ten aanzien van Ryanair/AMS aangegane verbintenissen economisch worden gestaafd.
- (150) Volgens Frankrijk is de economische logica van het sluiten van deze overeenkomsten gelegen in de impact die zij hebben op de activiteiten en het toerisme in de regio. De Commissie heeft echter opgemerkt dat overwegingen op het vlak van regionale ontwikkeling niet in aanmerking kunnen worden genomen bij de toepassing van het criterium van de voorzichtige investeerder ⁽³⁰⁾.
- (151) De Commissie heeft vraagtekens geplaatst bij de luchthaventarieven die op Ryanair van toepassing waren, met name in het kader van de op 10 december 2003 ondertekende overeenkomst waarbij de maatschappij werd vrijgesteld van betaling van de verlichtingsheffing.
- (152) Wat de kosten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten betreft, heeft de Commissie opgemerkt dat verschillende overheidsinstanties aan de financiering ervan hadden deelgenomen. Zij vroeg zich dan ook af of het passend was het gedrag van de luchthaven gezamenlijk te beoordelen met dat van de staat of de andere overheidsinstanties die toezicht houden op de luchthavenbeheerder of die betrokken zijn bij de financiering ervan.
- (153) De Commissie heeft ook vraagtekens geplaatst bij het daadwerkelijke bestaan van de grondafhandelingsdiensten zoals voorzien in de opeenvolgende overeenkomsten met Ryanair, met name de afhandelingsovereenkomst van 10 december 2003 tussen Ryanair en de CCI. Frankrijk heeft in zijn antwoord van 30 augustus 2011 immers verklaard dat de CCI geen grondafhandelingsdiensten verleende.
- (154) Om al deze redenen betwijfelde de Commissie of de luchthaven en de overheidsinstanties die aan de exploitatiekosten van Ryanair hebben bijgedragen of bijdragen, bij het sluiten van de onderzochte overeenkomsten hebben gehandeld als een voorzichtige investeerder in een markteconomie.

⁽²⁷⁾ In het CRC-verslag van 13 mei 2008 zijn de financiële resultaten van de luchthaven in de periode 2001-2006 gepubliceerd. Het feit dat de luchthaven ook in de periode na 2006 verliesgevend was, is door Frankrijk vermeld in zijn brief van 30 augustus 2011.

⁽²⁸⁾ Volgens het CRC-verslag is Airlinair de enige maatschappij die de verlichtingsheffing betaalt, terwijl de lagekostenmaatschappijen daarvan zijn vrijgesteld tijdens het winterseizoen of zelfs in de zomer voor vluchttijden die samenvallen met de luchtvaarnacht (zie punt 3.1 van het verslag).

⁽²⁹⁾ Arrest van het Hof van 21 maart 1991, Italië/Commissie ("Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, punt 20, en arrest van het Gerecht van 12 december 2000, Alitalia/Commissie, T-296/97, EU:T:2000:289, punt 84.

⁽³⁰⁾ Arrest van het Gerecht van 21 januari 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke en Lech Stahlwerke/Commissie, T-129/95, T-2/96 en T-97/96, EU:T:1999:7, punt 120.

4.2.1.2. Bestaan van een selectief voordeel in de overeenkomsten met Jet2, Flybe en Aer Arann

- (155) De Commissie heeft opgemerkt dat de overeenkomsten met de luchtvaartmaatschappijen Jet2, Flybe en Aer Arann tot aanzienlijke verlagingen van de met heffingen gemoeide kosten hebben geleid ⁽³¹⁾ en dat deze verlagingen volgens Frankrijk op niet-discriminerende wijze zijn toegepast op alle luchtvaartmaatschappijen die voldeden aan de criteria van het tariefbesluit van 27 maart 2008 (zie punt 3.3.2.2).
- (156) De Commissie heeft evenwel ook opgemerkt dat, zoals Frankrijk al meldde, de luchthaven in de onderzochte periode verliesgevend was. De rentabiliteit van deze stimuleringsmaatregelen is berekend op basis van ramingen van de operationele kosten, waardoor de luchtvaartmaatschappijen zijn vrijgesteld van deelname aan de financiering van de gebruikte infrastructuur. De Commissie was derhalve van mening dat de luchthaven door deze stimuleringsmaatregelen waarschijnlijk exploitatie-inkomsten zou mislopen die essentieel waren voor het financiële evenwicht van de luchthaven.

4.2.1.3. Bestaan van een selectief voordeel dat voortvloeit uit de bedragen die aan Jet2, easyJet en Buzz zijn betaald in ruil voor hun marketingdiensten

- (157) Frankrijk heeft in het kader van het verzoek om aanvullende informatie melding gemaakt van de in 2009 aan Jet2 voor haar marketingdiensten betaalde bedragen ter hoogte van [...] EUR. Bovendien is in het CRC-verslag te lezen dat easyJet in 2006 marketingsteun ten bedrage van [...] EUR heeft aangevraagd voor de route naar Bristol ⁽³²⁾ en dat Buzz in 2001 en 2002 in totaal een bedrag van 59 068,51 EUR heeft ontvangen in het kader van promotieacties en communicatie-uitgaven.
- (158) De Commissie was van mening dat zij niet over voldoende gegevens beschikte waaruit blijkt dat de betaalde bedragen geen steun vormen, of dat de betalingen zijn gedaan in overeenstemming met het beginsel van de voorzichtige investeerder, en dat de tegenprestatie in de vorm van marketingdiensten correspondeert met de betaalde bedragen.

4.2.2. Verenigbaarheid van de steun in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU

- (159) De Commissie was van mening dat de verenigbaarheid van de na de bekendmaking van de richtsnoeren van 2005 toegekende maatregelen in het licht van die richtsnoeren moet worden beoordeeld en dat de verenigbaarheid van de maatregelen die vóór de bekendmaking van die richtsnoeren zijn toegekend, moet worden beoordeeld volgens de besluitvormingspraktijk van de Commissie ten tijde van de toekenning van die maatregelen. De Commissie heeft daar echter aan toegevoegd dat zij met de vaststelling van de richtsnoeren van 2005 haar besluitvormingspraktijk inzake de beoordeling van de verenigbaarheid van aan luchthavenbeheerders toegekende steun heeft geconsolideerd en dat de criteria van die richtsnoeren ook van toepassing zijn op maatregelen die vóór de bekendmaking van die richtsnoeren zijn toegekend.
- (160) De Commissie was van oordeel dat zij, gelet op de haar ter beschikking staande informatie, twijfels had over de verenigbaarheid van de ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen getroffen maatregelen met de interne markt.

5. OPMERKINGEN VAN BELANGHEBBENDEN

- (161) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van de volgende belanghebbende derden:

- de CCI, Ryanair en AMS;
- de volgende ondernemingen: Doc Services, Fontaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma en La Rochelle Événements;
- de volgende verenigingen: Amicale Rivedoux, Club Hotelier du Pays Rochelais-Île de Ré, Envol Vert, Île de Ré Tourisme, Association des Professionnels du Nautisme Rochelais, Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle;

⁽³¹⁾ 75 % in het eerste jaar, 50 % in het tweede jaar en 25 % in het derde jaar.

⁽³²⁾ Punt 5.1.1 van het CRC-verslag.

- de volgende overheidsinstanties: Adviseurs Buitenlandse handel, departement Charente-Maritime, Office de Tourisme van La Rochelle, CCI Poitou-Charentes, CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme, Communauté d'Agglomération de La Rochelle, gemeentehuis van Royan, Vendée Tourisme en de regio Poitou-Charentes;
- particulariseren.

5.1. Opmerkingen van de CCI

- (162) De opmerkingen van de CCI sluiten aan op de opmerkingen van Frankrijk van 12 april 2012, die door de CCI worden aangevuld met nadere informatie.

— *Opmerkingen over de steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven*

- (163) De CCI is in de eerste plaats van mening dat de door de Commissie onderzochte maatregelen de mededinging niet ongunstig kunnen beïnvloeden, aangezien geen van de twee luchthavens in het verzorgingsgebied van de luchthaven van La Rochelle (Rochefort/Saint-Agnant en Niort) op commerciële routes actief is. Zij betwist ook dat de luchthaven van Angoulême gelegen is in het verzorgingsgebied van de luchthaven van La Rochelle, daar het met de auto twee uur rijden is tussen beide luchthavens.
- (164) Wat de investeringssteun betreft, is de CCI van mening dat een deel van de onderzochte investeringssteun gericht was op de uitoefening van overheidstaken op het gebied van veiligheid en beveiliging en derhalve geen staatssteun vormt. Dit is het geval voor de taken en infrastructuur die worden gefinancierd uit de veiligheidstoelage, en de infrastructuur die bestemd is voor de volgende niet-economische activiteiten: controle-/beveiligingspost, douanecontrole, hangar waar drie brandbestrijdingsvoertuigen kunnen worden geparkeerd.
- (165) De CCI is ook van mening dat zij is belast met het verrichten van een dienst van algemeen economisch belang (hierna "DAEB" genoemd). Haar is een taak op het vlak van economische ontwikkeling, ontwikkeling van de aantrekkingskracht van de regio en ruimtelijke ordening toevertrouwd op grond van artikel L.170-1 van het handelswetboek (Code de commerce) en het beheer van de luchthaven in haar streek is een onderdeel van deze taak. De CCI benadrukt dat de stad La Rochelle is ingesloten. Het is de enige Franse agglomeratie met meer dan 150 000 inwoners die niet rechtstreeks via een autosnelweg bereikbaar is, en evenmin via een hogesnelheidslijn, waar ook geen plannen voor bestaan, en dat het met de trein meer dan drie uur reizen is naar Parijs.
- (166) Voorts is de CCI van mening dat de financiering van infrastructuur moet worden beschouwd als verenigbare steun in het licht van de praktijken van de Commissie tussen 2000 en 2005 en vervolgens in het licht van de richtsnoeren van 2005.
- (167) Voor wat betreft de onderfacturering van de door de CCI-algemene dienst aan de CCI-luchthaven verleende diensten onderstreept de CCI dat deze diensten gemeenschappelijk zijn voor de verschillende diensten van de CCI en betrekking hebben op algemene prestaties (boekhouding, IT, HR) waarvan de kosten worden verdeeld over alle diensten van de CCI. Het is dan ook normaal dat de facturering van deze diensten niet vanuit een normale commerciële invalshoek kan worden bekeken en lager is dan de bedragen die een externe organisatie in rekening zou brengen. Volgens de CCI is dit in overeenstemming met de rechtspraak van het Hof, waarin wordt erkend dat het verrichten van diensten binnen entiteiten van hetzelfde netwerk niet altijd vanuit een louter economisch perspectief kan worden bekeken ⁽³³⁾.
- (168) Wat de overfacturering van de diensten aan de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant betreft, is de CCI van mening dat de betwiste bedragen niet neerkomen op extra facturering, ook al was het verkeer hoger dan het aantal vluchten dat in het bestek van de opdracht was voorzien.
- (169) Voor wat betreft de terug te betalen voorschotten betwist de CCI dat deze gelijkgesteld kunnen worden met subsidies. Dit zijn leningen die de luchthaven moet terugbetalen. Dat deze leningen renteloos zijn, wordt gerechtvaardigd door het feit dat deze voorschotten in werkelijkheid een financiering vormen tussen twee posten binnen de CCI. Bovendien is de CCI van mening dat zij bij het voorzien in de liquiditeitsbehoeften van haar luchthaven heeft gehandeld als een particuliere marktdeelnemer.

⁽³³⁾ Arrest van het Hof van 3 juli 2003, Chronopost SA, C-83/01, EU:C:2003:388.

- (170) De CCI is van oordeel dat, zelfs wanneer de Commissie de exploitatiefinanciering als staatssteun zou beschouwen, deze op basis van de richtsnoeren van 2014 als verenigbaar zou moeten worden erkend.

— *Opmerkingen over de maatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen*

- (171) Wat de tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen gesloten overeenkomsten betreft, is de CCI om te beginnen van mening dat deze niet voldoen aan de voorwaarde van toerekenbaarheid aan de staat op basis van de criteria van het arrest-*Stardust* ⁽³⁴⁾.
- (172) Verder is de CCI van mening dat de door de luchthaven in haar overeenkomsten inzake marketingdiensten betaalde prijs niet hoger was dan het markttarief. Zij wijst er met name op dat de prijs die de luchthaven van La Rochelle voor haar marketingdiensten heeft betaald, conform het markttarief of zelfs lager dan die prijs was en gebaseerd was op de op de website van AMS beschikbare tarieflijst.
- (173) De CCI is van oordeel dat de met AMS gesloten overeenkomsten beantwoordden aan een rentabiliteitsdoelstelling, omdat de aantrekkelijkheid van de luchthaven en haar algemene relatie met Ryanair dankzij die overeenkomsten verbeterd konden worden. De CCI is van mening dat uit het bedrijfsplan 2003-2018, waarin rekening is gehouden met de marketingkosten bij de beoordeling van de relatie van de luchthaven met Ryanair, blijkt dat er een rentabiliteitsvooruitzicht op lange termijn bestaat.
- (174) Wat de door de verschillende luchtvaartmaatschappijen betaalde luchthavenheffingen betreft, merkt de CCI op dat de vrijstelling van de verlichtingsheffing voor Ryanair te verklaren valt door het feit dat de luchtvaartmaatschappij alleen overdag vluchten uitvoert.
- (175) Met betrekking tot de aan bepaalde luchtvaartmaatschappijen toegekende kortingen op de luchthavenheffingen is de CCI van oordeel dat deze kortingen uitsluitend bedoeld waren voor de opening van nieuwe routes, beperkt waren in de tijd en niet-discriminerend waren. Zij voegt hieraan toe dat de luchthavenheffingen de rentabiliteit van de luchthaven hebben verbeterd.
- (176) Wat de aan Jet2 betaalde bedragen voor marketingdiensten betreft, volgt de CCI dezelfde redenering als bij Ryanair en AMS. De CCI wijst erop dat easyJet, anders dan de CRC in haar verslag stelt, geen vergoeding voor marketingdiensten heeft ontvangen.
- (177) Voor wat betreft de financiële bijdragen van de overheidsinstanties aan de exploitatie van luchtroutes betwist de CCI dat de financiering van de marketingovereenkomsten in het bedrijfsplan van de luchthaven voor rekening van de lokale overheden zou zijn gekomen. Zij stelt dat deze overheden enkel partij bij deze overeenkomsten inzake marketingdiensten zijn geworden in het kader van hun taak van algemeen belang om hun streek te promoten.

5.2. Opmerkingen van Ryanair en AMS

- (178) Ryanair betwist de analyse van de Commissie in het besluit tot inleiding van de procedure. Ryanair is van mening dat de Commissie de vergelijkende methode moet gebruiken voor de toepassing van het criterium van de voorzichtige investeerder. Ryanair heeft in dit verband verschillende economische studies op basis van de vergelijkende methode overgelegd om aan te tonen dat de tussen Ryanair en de luchthaven van La Rochelle gesloten overeenkomsten inzake luchthavendiensten in overeenstemming zijn met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.
- (179) Ryanair bekritiseert ook het besluit van de Commissie om de overeenkomsten met Ryanair en AMS gezamenlijk te bestuderen. Verder betwist Ryanair de toerekening aan de staat en het gebruik van staatsmiddelen in het kader van de door de CCI vastgestelde maatregelen.
- (180) Ryanair heeft tevens een economische studie overgelegd om aan te tonen dat de overeenkomsten van Ryanair met de luchthaven van La Rochelle in overeenstemming zijn met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie volgens de methode van de analyse vooraf van de incrementele rentabiliteit. Volgens deze studie moet de analyse niet alleen gericht zijn op de werkelijke duur van de overeenkomsten maar ook op de theoretische duur ervan, rekening houdend met de daarin opgenomen verlengingsmogelijkheden. De studie is gebaseerd op de gemiddelde ontwikkeling van het verkeer van Ryanair op bepaalde andere luchthavens van waaruit de luchtvaartmaatschappij actief is.

⁽³⁴⁾ Arrest van het Hof van 16 mei 2002, Franse Republiek/Commissie (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

- (181) Ryanair is ook van mening dat de prijzen van AMS marktconform zijn en dat de beslissing van een luchthaven in overheidshanden om de diensten van AMS aan te kopen, strookt met het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie.
- (182) Ryanair heeft voorts een economisch verslag overgelegd om aan te tonen dat de met Ryanair en AMS gesloten overeenkomsten ook bij een gezamenlijke analyse (een benadering die Ryanair overigens betwist) in overeenstemming zijn met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.
- (183) Ten slotte is Ryanair het niet eens met de analyse van de Commissie dat de waarde van de overeenkomsten inzake marketingdiensten met AMS slechts bestaat in de mogelijke toename van het aantal passagiers dat tijdens de looptijd van die overeenkomsten met Ryanair reist, zonder na afloop ervan een definitieve waarde te behouden. Volgens Ryanair genereren de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten incrementele inkomsten tijdens de looptijd ervan en een definitieve waarde na afloop ervan. De definitieve waarde van de overeenkomsten inzake marketingdiensten bestaat in een toename van het verkeer naar de luchthaven na afloop van de overeenkomsten, dankzij de grotere bekendheid en betere reputatie van de luchthaven.
- (184) Ook AMS betwist de analyse van de Commissie. AMS is om te beginnen van mening dat de verwachte voordelen van haar overeenkomsten inzake marketingdiensten voor de luchthavens zich niet beperken tot een toename van het aantal passagiers dat met Ryanair reist. Volgens AMS zijn de bezoekers van de website van Ryanair wier aandacht door de reclame getrokken kan worden niet alleen klanten van de luchtvaartmaatschappij, maar kunnen zij ook met andere maatschappijen reizen. AMS merkt verder op dat de bezettingsgraad van de toestellen van Ryanair niet afhankelijk is van het al dan niet sluiten van een overeenkomst inzake marketingdiensten door de luchthaven van waaruit de maatschappij actief is.
- (185) Voorts betwist ook AMS het besluit van de Commissie om de overeenkomsten met Ryanair en AMS gezamenlijk te bestuderen. Tot slot legt AMS uit dat de luchthaven dankzij de reclame op de website van Ryanair meer inkomende passagiers kan aantrekken, die waarschijnlijk meer zullen uitgeven dan uitgaande passagiers, en dus haar niet-luchtvaartgebonden inkomsten kan verhogen.

5.3. Opmerkingen van de andere belanghebbende derden

- (186) Sommige particulieren en de vereniging Envol Vert delen de Commissie mee dat zij de ingeleide procedure steunen en hekelen de door Ryanair ontvangen subsidies. Sommige particulieren vragen zich ook af of de economische impact van de luchthaven van La Rochelle wel zo groot is.
- (187) De andere belanghebbende derden benadrukken de bijdrage van de luchthaven van La Rochelle aan de lokale toeristische en economische ontwikkeling. Zij wijzen ook nadrukkelijk op de negatieve gevolgen die een sluiting van de luchthaven zou hebben voor bepaalde belanghebbende derden waar het gaat om hun eigen economische activiteit.
- (188) De CCI van Angoulême stelt dat er geen concurrentie is tussen de luchthaven van Angoulême en die van La Rochelle.
- (189) De CCI van Poitou-Charentes spreekt haar steun uit voor de resolutie van het Europees Parlement ⁽³⁵⁾ over de toekomst van regionale luchthavens en luchtdiensten in de EU, die gericht is op de erkenning van de rol die regionale luchthavens spelen in de economische ontwikkeling van gebieden.
- (190) De regio Poitou-Charentes benadrukt dat zij niet rechtstreeks subsidies aan de luchthaven heeft betaald, maar alleen aan de CCI om die in staat te stellen haar taken te vervullen.
- (191) De departementale bond van toerismebureaus en toeristische diensten van Charente-Maritime (UDOTSI) acht het van essentieel belang de financiering overeind te houden die de begunstigde luchtvaartmaatschappijen in staat stelt hun activiteiten op de luchthaven van La Rochelle voort te zetten en verder te ontwikkelen. Volgens de UDOTSI zou een verlaging van de financiering leiden tot een vermindering van de toeristische activiteit van Charente-Maritime, wat negatieve gevolgen zou hebben voor de lokale economie.
- (192) De Communauté d'Agglomération de La Rochelle en het departement Charente-Maritime verklaren dat hun deelname aan de marketingacties in het kader van de door de CCI gesloten marketingovereenkomsten aansluit bij hun bevoegdheden en het belang dat zij erbij hebben om hun streek te promoten. De Communauté d'Agglomération verklaart dat zij zich met de CCI heeft verbonden in het kader van een algemene marketingovereenkomst, waardoor zij in aanmerking kwam voor een verlaging van de door AMS gehanteerde tarieven. Ten slotte

⁽³⁵⁾ Resolutie van het Europees Parlement van 10 mei 2012 over de toekomst van regionale luchthavens en luchtdiensten in de EU (2011/2196 (INI)).

voegt de Communauté d'Agglomération hieraan toe dat zij geen rechtstreeks belang heeft bij het beheer van de luchthaven van La Rochelle, en zij is van mening dat haar financiële bijdrage derhalve niet in het bedrijfsplan van de luchthaven hoeft te worden opgenomen.

6. OPMERKINGEN EN COMMENTAAR VAN FRANKRIJK

6.1. Steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven

— Over het algemeen belang van de luchthaven

- (193) Frankrijk voert aan dat alle activiteiten van de luchthaven (ook de commerciële luchtvaartactiviteiten) diensten van algemeen belang vormen, met name de economische en toeristische ontwikkeling van de regio, zodat geen van de aan de luchthavenexploitanten toegewezen bedragen als staatssteun kan worden aangemerkt.

— Subsidies voor uitrusting

- (194) Frankrijk verklaart dat het het standpunt van de Commissie ⁽³⁶⁾ over de toepasselijkheid van het arrest-*Aéroports de Paris* ⁽³⁷⁾ op steunmaatregelen voor infrastructuur die vóór de bekendmaking van de richtsnoeren van 2005 zijn toegekend, niet deelt. Frankrijk is van mening dat de richtsnoeren van 1994 ⁽³⁸⁾, en met name punt 12 daarvan, dat steun voor infrastructuur uitsluit van het staatssteuntoezicht van de Commissie, van toepassing moeten zijn. Volgens Frankrijk kan de ommezwaai in de rechtspraak in het arrest-*Aéroports de Paris* — erkenning van de activiteiten beheer en exploitatie van een luchthaven als economische activiteit — dat over een grote Europese hub ging en waarin het niet om de juridische aspecten van de financiering van luchthavens draaide, niet worden geacht rechtstreeks bindend te zijn voor de lidstaten wat de financiering van luchthaveninfrastructuur betreft. Ook werd in de destijds enige tekst die in dit verband gold, de richtsnoeren van 1994, al duidelijk aangegeven dat luchthaveninfrastructuurprojecten algemene economische beleidsmaatregelen vormden, die niet onder het staatssteuntoezicht vielen. Frankrijk is ook van mening dat de praktijk van de Commissie in overeenstemming was met deze mededeling uit 1994 ⁽³⁹⁾. Gelet op dit klimaat van rechtsonzekerheid is Frankrijk van mening dat het heeft gehandeld in overeenstemming met het enige juridisch geldige document, namelijk de richtsnoeren van 1994.
- (195) Frankrijk is voorts van mening dat geen van de betrokken investeringssteunmaatregelen de mededinging ongunstig kan beïnvloeden en dat zij derhalve van het onderzoek van de Commissie moeten worden uitgesloten.
- (196) Volgens Frankrijk zijn de investeringen in overeenstemming met het beginsel van de voorzichtige investeerder in een markteconomie. Volgens Frankrijk zijn de verschillende investeringsmaatregelen gerechtvaardigd gezien de qua accommodatie chronische ondercapaciteit van de luchthaven. Volgens Frankrijk heeft de CCI besloten deze problemen aan te pakken door investeringen te doen om de accommodatiecapaciteit van de luchthaven te vergroten. Volgens Frankrijk waren de verschillende investeringsbesluiten stelselmatig afhankelijk van de resultaten van prospectieve studies en bedrijfsplannen die vooraf in 2000, 2002 en 2008 waren opgesteld. Op basis van deze studies, die volgens Frankrijk berusten op redelijke hypothesen, heeft de CCI op 21 februari 2003 besloten om financiering aan te vragen bij de verschillende hierboven genoemde overheidsinstanties.
- (197) Frankrijk is van mening dat zijn investeringen beperkt zijn geweest en stelt dat de luchthaven bij het doen van investeringen altijd een economisch zeer weloverwogen aanpak heeft gevolgd, namelijk eerst het punt waarop de capaciteitsgrens is bereikt afwachten alvorens te besluiten de noodzakelijke werkzaamheden uit te voeren.

⁽³⁶⁾ Besluit tot inleiding van de procedure, overwegingen 162 en 163.

⁽³⁷⁾ Arrest van 12 december 2000, *Aéroports de Paris/Commissie*, T-128/98, EU:T:2000:290.

⁽³⁸⁾ Toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5).

⁽³⁹⁾ Besluit van de Commissie van 30 maart 1999, Italië, luchthaven op het eiland Elba, steunmaatregel NN 638/98 (PB C 67 van 17.3.2004, blz. 9); Besluit van de Commissie van 14 juni 1999, Verenigd Koninkrijk – Manchester Airport, steunmaatregel NN 109/98 (PB C 65 van 13.3.2004, blz. 5), overweging 6.

- (198) Voorts is Frankrijk van oordeel dat, mocht de Commissie de onderzochte maatregelen toch als staatssteun aanmerken, zij zou moeten vaststellen dat zij verenigbaar zijn met de interne markt, daar het gaat om maatregelen ten behoeve van de vervulling van taken van algemeen economisch belang die voldoen aan de voorwaarden van artikel 106, lid 2, VWEU. De Franse autoriteiten zijn van mening dat de luchthaven van La Rochelle als geheel kan worden beschouwd als onderdeel van een dienst van algemeen economisch belang, aangezien het haar essentiële taak is de bereikbaarheid van het gebied dat zij bedient te waarborgen en zorg te dragen voor de economische en sociale ontwikkeling en de ontwikkeling van het toerisme.
- (199) Tot slot beroept Frankrijk zich op de verenigbaarheid van de infrastructuursteun met de interne markt op grond van de richtsnoeren van 2005.

— *Financiering van de exploitatie*

- (200) Frankrijk is om te beginnen van mening dat de diensten voor brandbestrijding bij luchtvaartuigen en de preventie van botsingen met wilde dieren overheidstaken zijn die essentieel zijn voor de veiligheid van luchthavens, en uitgesloten moeten worden van het onderzoek van de Commissie naar de luchthaven van La Rochelle.
- (201) Frankrijk stelt verder dat de financiering van de luchthaven van La Rochelle de mededinging niet ongunstig kan beïnvloeden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en dat de onderzochte maatregelen derhalve geen staatssteun vormen.
- (202) Voorts is Frankrijk van oordeel dat, mocht de Commissie de onderzochte maatregelen toch als staatssteun aanmerken, zij zou moeten vaststellen dat zij verenigbaar zijn met de interne markt in het licht van de richtsnoeren van 2014.

6.2. Maatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen

— *Heffingskortingen voor Jet2, Flybe en Aer Arann*

- (203) Frankrijk wijst erop dat de kortingsregeling voor Jet2, Flybe en Aer Arann degressief was, beperkt was in de tijd en van toepassing was op elke luchtvaartmaatschappij die voldeed aan de voorwaarden van het tariefbesluit van de CCI van 27 maart 2008, waarbij die regeling werd ingevoerd.
- (204) Volgens Frankrijk vormt dit soort kortingen die voor iedereen beschikbaar zijn en voor een beperkte periode worden toegekend, geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien de voorwaarden inzake selectiviteit en ongunstige beïnvloeding van de mededinging niet zijn vervuld.

— *Marketingsteunmaatregelen*

- (205) Frankrijk wijst erop dat regionale luchthavens in ontwikkeling hun diensten en regio door middel van marketingcampagnes moeten promoten om de passagiersaantallen te vergroten.
- (206) Frankrijk herinnert er ook aan dat uit de besluitvormingspraktijk van de Commissie blijkt dat een dienst die conform het markttarief is verleend, het bestaan van staatssteun uitsluit.
- (207) Frankrijk wijst nadrukkelijk op het complexe karakter van de beoordeling van het markttarief van marketingdiensten, waarbij rekening moet worden gehouden met de precieze aard van de verleende dienst, de wijze van controle, de invloed ervan op het verkeer en de voordelen ervan. De Franse autoriteiten zouden graag zien dat bij het onderzoek van deze praktijken een algemene aanpak wordt gevolgd om te voorkomen dat bepaalde luchthavens worden benadeeld ten opzichte van andere.
- (208) De Franse autoriteiten delen de analyse van de Commissie in de overwegingen (205) en (214) van het besluit tot inleiding van de procedure waar het gaat om de noodzaak van een gezamenlijke beoordeling van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten, alsook van een gezamenlijke aanpak van de verschillende overheidsinstanties en de CCI bij de financiering van de overeenkomsten inzake marketingdiensten.
- (209) Frankrijk stelt dat het niet in staat is aan te tonen dat de met Ryanair/AMS gesloten marketingovereenkomsten in overeenstemming zijn met het beginsel van de particuliere investeerder in een markteconomie, aangezien dit beginsel elke overweging in verband met de regionale ontwikkeling uitsluit, terwijl het besluit van de verschillende lokale en regionale overheden om aan de financiering ervan deel te nemen nu juist gebaseerd was op een dergelijke overweging. Bovendien wijst Frankrijk erop dat het het criterium van de particuliere investeerder in een markteconomie ongeschikt acht voor luchthavens met minder dan 1 miljoen passagiers per jaar, die rekening moeten houden met andere factoren dan hun eigen rentabiliteit.

- (210) Frankrijk onderstreept de positieve impact van de activiteiten van de luchthaven op de regionale ontwikkeling en vindt het dan ook logisch dat lokale en regionale overheden, die zich inzetten voor de economische en toeristische ontwikkeling van hun streek, gebruikmaken van diensten die hen in staat stellen de luchthaven te promoten en reizigers aan te trekken.
- (211) Frankrijk herinnert aan de economische impact van de luchthaven. In 2010 bijvoorbeeld gaven passagiers van lagekostenmaatschappijen die landden op de luchthaven van La Rochelle ongeveer 30 miljoen EUR uit.
- (212) Wat de CCI betreft, rechtvaardigen de Franse autoriteiten het gebruik van marketingdiensten als volgt: gelet op de overwegingen die de CCI ertoe hebben gebracht de onderzochte overeenkomsten te sluiten, bood de mogelijkheid om voor de luchthaven van La Rochelle en omgeving, alsook voor alle bestemmingen die door de luchthaven worden bediend, reclame te maken op een zo drukbezochte website als die van Ryanair, een kans om extra klanten aan te trekken, die de CCI, die het verkeer en dus de inkomsten van de luchthaven wilde verhogen, uiteraard heeft aangegrepen. Frankrijk voegt hieraan toe dat vanuit het gezichtspunt van de luchthaven van La Rochelle, haar strategie ter ondersteuning van de marketing vruchten heeft afgeworpen, aangezien zij heeft geleid tot een sterke toename van het aantal passagiers in de loop van de periode, wat op zijn beurt heeft geleid tot een gestage stijging van de luchthavenheffingen en de niet-luchtvaartgebonden inkomsten [...].
- (213) Wat de aan Jet2 betaalde bedragen voor marketingdiensten betreft, gaan de Franse autoriteiten van dezelfde analyse uit als bij Ryanair/AMS.
- (214) Voorts wijst Frankrijk erop dat easyJet, anders dan de informatie die in het CRC-verslag van 2008 is vervat en door de Commissie is overgenomen in overweging (39) van het besluit tot inleiding van de procedure, geen financiering voor marketing- of reclamediensdiensten heeft ontvangen.

7. BEOORDELING VAN DE MAATREGELEN

7.1. Steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven

- (215) In dit gedeelte analyseert de Commissie de verschillende financiële steunmaatregelen die aan de luchthaven zijn verleend en in punt 3.1 zijn beschreven.

7.1.1. Gaat het om steun in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU?

- (216) Op grond van artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met het Verdrag, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.
- (217) Om een maatregel als staatssteun te kunnen aanmerken, moet dus aan elk van de volgende voorwaarden zijn voldaan:
- de begunstigde is een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, wat veronderstelt dat zij een economische activiteit verricht;
 - de betrokken maatregel wordt bekostigd met staatsmiddelen en is aan de staat toe te rekenen;
 - de maatregel verleent de begunstigde(n) ervan een selectief voordeel;
 - de betrokken maatregel vervalst de mededinging of dreigt die te vervalsen en kan het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

7.1.1.1. De begrippen “onderneming” en “economische activiteit”

a) Algemeen kader

- (218) Zoals de Commissie heeft aangegeven in de richtsnoeren van 2014 ⁽⁴⁰⁾, moeten de exploitatie en de aanleg van luchthaveninfrastructuur vanaf de datum van het arrest-*Aéroports de Paris* (12 december 2000) ⁽⁴¹⁾ worden aangemerkt als een taak die binnen het staatssteuntoezicht valt. Omgekeerd konden overheidsinstanties vóór die datum, door de bestaande onzekerheid, met recht aannemen dat de financiering van luchthaveninfrastructuur geen staatssteun vormde, en dat deze steunmaatregelen dan ook niet bij de Commissie hoefden te worden aangemeld. Hieruit volgt dat de Commissie op grond van de staatssteunregels dit soort financieringsmaatregelen niet meer ter discussie kan stellen wanneer deze vóór 12 december 2000 werden verleend.

⁽⁴⁰⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 28 en 29.

⁽⁴¹⁾ Arrest van 12 december 2000, *Aéroports de Paris/Commissie*, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

- (219) In casu zijn de uitrustingssubsidies toegekend na 12 december 2000, net als de eventuele exploitatiesteun, waarvoor het onderzoek betrekking heeft op de periode vanaf 1 januari 2001. De Franse autoriteiten kunnen zich dus niet beroepen op rechtsonzekerheid met betrekking tot de kwalificatie van de activiteiten op de luchthaven van La Rochelle als niet-economisch, aangezien de betrokken steunmaatregelen na 12 december 2000 zijn vastgesteld.
- (220) Zoals reeds aangegeven in de richtsnoeren van 2014 zijn niet alle activiteiten van een luchthaven noodzakelijkerwijs van economische aard ⁽⁴²⁾. Activiteiten die normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsbevoegdheden, zijn niet economisch van aard en vallen doorgaans niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels.
- (221) De in 2001 en 2005 toegekende uitrustingssubsidies (zie tabel 8) zijn met name gebruikt voor de financiering van investeringen in de vertrek- en aankomsthal, de start- en landingsbaan, de taxibaan en het parkeerterrein voor vliegtuigen. Deze infrastructuur en uitrusting worden commercieel geëxploiteerd door de CCI, die de luchthavenexploitant is en die kosten aanrekent aan de gebruikers van deze activa. Deze investeringen zijn dus inherent aan de commerciële activiteit van de luchthaven. De tussen 2001 en 2005 toegekende uitrustingssubsidies zijn dus ten goede gekomen aan economische activiteiten.
- (222) In het licht van de begrippen onderneming en economische activiteit is de financiering van deze luchthaveninfrastructuur en eventuele exploitatiesteun dus in wezen bedoeld om bij te dragen aan de financiering van de economische activiteit van de commerciële exploitatie van de luchthaven door de CCI en kan zij dus binnen de werkingssfeer van de staatssteunregels vallen.
- (b) Bijzonder geval van subsidies voor overheidstaken
- (223) Zoals aangegeven in tabel 4 heeft de formele onderzoeksprocedure betrekking op subsidies (met name uit het FIATA) waarmee diverse veiligheidsgerelateerde investeringen zijn gefinancierd, namelijk faciliteiten en voorzieningen voor de controle en screening van ruimbagage, de controle van de gemeenschappelijke toegang tot de gereserveerde zone en de controle/screening van personen en handbagage. De investeringen waren ook gericht op de verhoging van de veiligheid, aangezien er voertuigen voor de dienst voor reddingsoperaties en brandbestrijding bij luchtvaartuigen zijn aangeschaft. Die verschillende subsidies zijn toegekend in overeenstemming met de algemene financieringsregeling voor overheidstaken op Franse luchthavens, die is beschreven in de overwegingen (32) en volgende.
- (224) Zoals de Commissie in de richtsnoeren van 2014 opmerkt, heeft het Hof van Justitie verklaard dat activiteiten die normaal gesproken onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsbevoegdheden, niet economisch van aard zijn en doorgaans niet onder het toepassingsgebied van de staatssteunregels vallen ⁽⁴³⁾. Volgens de richtsnoeren van 2014 worden activiteiten zoals luchtverkeersleiding, politietaken, douane, brandbestrijding bij luchtvaartuigen en activiteiten om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden en de investering met betrekking tot de infrastructuur en de uitrusting die nodig is om deze activiteiten te verrichten, doorgaans geacht geen economisch karakter te hebben ⁽⁴⁴⁾.
- (225) Voorts wordt in de richtsnoeren van 2014 gepreciseerd dat overheidsfinanciering voor dit soort niet-economische activiteiten niet wordt aangemerkt als staatssteun als zij strikt beperkt blijft tot het compenseren van de kosten die deze doen ontstaan en niet leidt tot ongeoorloofde discriminatie tussen luchthavens. De richtsnoeren bepalen met betrekking tot die tweede voorwaarde dat, wanneer het binnen een bepaalde rechtsorde normaal is dat burgerluchthavens bepaalde kosten moeten dragen die aan hun exploitatie verbonden zijn, terwijl dat voor andere burgerluchthavens niet het geval is, deze laatste groep mogelijk een voordeel verleend krijgt, ongeacht of deze kosten verband houden met een activiteit die doorgaans als niet-economisch wordt beschouwd ⁽⁴⁵⁾.

— Over de niet-economische aard van de gefinancierde activiteiten

⁽⁴²⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 34 en 35.

⁽⁴³⁾ Arrest van het Hof in zaak C-118/85, Commissie/Italië, ECLI:EU:C:1987:283, punten 7 en 8, en arrest van het Hof 4 mei 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, punt 18.

⁽⁴⁴⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 35.

⁽⁴⁵⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 36 en 37.

- (226) De activiteiten die uit de in overweging (32) en volgende beschreven algemene financieringsregeling voor overheidstaken op Franse luchthavens worden gefinancierd, hebben betrekking op de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden ⁽⁴⁶⁾, politietaken ⁽⁴⁷⁾, redding en brandbestrijding bij luchtvaartuigen ⁽⁴⁸⁾, de beveiliging van het luchtverkeer ⁽⁴⁹⁾ en de bescherming van mens en milieu ⁽⁵⁰⁾. Deze activiteiten kunnen legitiem worden beschouwd als activiteiten die onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen bij de uitoefening van zijn overheidsbevoegdheden. Bijgevolg kan Frankrijk deze taken in het licht van de staatssteunwetgeving legitiem aanmerken als “overheidstaken”, dus als niet-economische activiteiten. Frankrijk kan dus overheidsfinanciering verstrekken om de kosten te vergoeden die de luchthavenbeheerders hebben gemaakt voor de uitvoering van die taken, voor zover die bij de nationale wetgeving zijn opgedragen en op voorwaarde dat die financiering niet leidt tot overcompensatie of discriminatie tussen luchthavens.

— *Over strikte compensatie en non-discriminatie van financiering*

- (227) Uit de beschrijving in de overwegingen (32) en daarna volgt dat de bij de Franse wetgeving vastgestelde regeling berust op strenge kostencontrolemechanismen, zowel vooraf als achteraf, die garanderen dat de luchthavenbeheerders via de luchthavengelden en de aanvullende regeling uitsluitend de bedragen ontvangen die strikt nodig zijn om de kosten te dekken.
- (228) Bovendien is voldaan aan de voorwaarde betreffende non-discriminatie aangezien deze regeling geldt voor alle burgerluchthavens in Frankrijk, zowel wat betreft het takenpakket waarvoor vergoedingen worden betaald als de financieringsregelingen. Hoewel de Franse wetgeving de luchthavenbeheerders overheidstaken opdraagt, belast zij niet die luchthavenbeheerders, maar wel de staat met de financiering van die taken. De vergoeding van de kosten voor deze taken via overheidsmiddelen leidt dus niet tot een vermindering van de kosten die de luchthavenbeheerders normaal gesproken volgens de Franse wetgeving moeten dragen.
- (229) Deze nationale regeling is sinds het begin van de onderzochte periode van toepassing op de luchthaven van La Rochelle. De uit hoofde van deze regeling ontvangen financiering vormt dus geen staatssteun ten gunste van die luchthaven.

7.1.1.2. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat

- (230) De volgende lokale overheden en overheidsinstanties hebben subsidies verleend aan de exploitant van de luchthaven van La Rochelle: de Franse staat, de regio Poitou-Charentes, het departement Charente-Maritime, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle en de CCI-algemene dienst van La Rochelle.

a) CCI-algemene dienst van La Rochelle

- (231) Om te bepalen of de middelen van de kamers van koophandel en industrie staatsmiddelen vormen en of het gebruik ervan aan de staat kan worden toegerekend, merkt de Commissie om te beginnen op dat in artikel L 710-1 van het handelswetboek de kamers van koophandel en industrie worden aangemerkt als intermediaire instantie van de staat. Meer in het bijzonder zijn de kamers van koophandel en industrie openbare instellingen in de zin van het Franse recht. Volgens artikel L 710-1 van het thans geldende handelswetboek zijn CCI France, de regionale kamers van koophandel en industrie, de lokale kamers van koophandel en industrie en de interconsulaire groeperingen openbare instellingen die onder het toezicht van de staat staan en door verkozen managers worden bestuurd.
- (232) Bovendien zijn in artikel L 710-1 van het handelswetboek de taken van de kamers van koophandel en industrie als volgt omschreven: het netwerk [van de kamers van koophandel en industrie] en elke instelling of departementale kamer in dat netwerk, draagt bij tot de economische ontwikkeling, de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening van het grondgebied en tot de ondersteuning van ondernemingen en hun verenigingen door, in bij decreet vastgestelde omstandigheden, alle openbare dienstverleningstaken en alle taken van algemeen belang te vervullen die nodig zijn om die taken uit te oefenen.

⁽⁴⁶⁾ De controle en screening van ruimbagage, de controle en screening van passagiers en handbagage en de controle van de gemeenschappelijke toegang tot de gereserveerde zone maken deel uit van deze categorie.

⁽⁴⁷⁾ De automatische controle aan de grenzen door middel van biometrische identificatie behoort tot deze categorie.

⁽⁴⁸⁾ Zoals hierboven aangegeven worden deze drie categorieën in de richtsnoeren van 2014 uitdrukkelijk genoemd als voorbeelden van niet-economische activiteiten.

⁽⁴⁹⁾ De preventie van botsingen met wilde dieren behoort tot deze categorie.

⁽⁵⁰⁾ De milieucontrolemaatregelen behoren tot deze categorie.

Elke instelling of departementale kamer van het netwerk kan, met inachtneming, in voorkomend geval, van de voor haar geldende sectorale regelingen, de volgende taken uitvoeren:

- 1° taken van algemeen belang die haar door de wet- en regelgeving zijn toevertrouwd;
- 2° taken om steun en begeleiding te geven, om contacten te leggen en advies te verstrekken aan oprichters en overnemers van ondernemingen en aan ondernemingen, met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving inzake mededinging;
- 3° een taak om steun en advies te geven betreffende de internationale ontwikkeling van ondernemingen en de uitvoer van hun productie, in samenwerking met het in artikel 50 van wet nr. 2003- 721 van 1 augustus 2003 genoemde agentschap;
- 4° een taak ten behoeve van de basis- of vervolgberoepsopleiding dankzij met name de openbare en particuliere onderwijsinstellingen die zij opricht, beheert of financiert;
- 5° een taak inzake de aanleg en het beheer van uitrusting, meer bepaald haven- en luchthavenuitrusting;
- 6° taken van commerciële aard die haar zijn toevertrouwd door een rechtspersoon of die nodig blijken voor de vervulling van haar andere taken;
- 7° elke taak op het gebied van deskundigheid of advies, of elke studie die wordt gevraagd door de overheid inzake een vraagstuk betreffende industrie, handel, diensten, economische ontwikkeling, beroepsopleiding of ruimtelijke ordening, onverminderd de werkzaamheden waartoe zij het initiatief kan nemen.

- (233) Zo blijkt uit de beschrijving van de taken van de kamers van koophandel en industrie in artikel L 710-1 van het handelswetboek en hierboven omschreven dat hun bestaansreden en voornaamste doelstelling zijn gelegen in het vervullen van taken van algemeen belang die hun bij wet zijn toevertrouwd, voornamelijk het vertegenwoordigen van de belangen van industrie, handel en diensten bij de overheid, het verlenen van steun aan lokale ondernemingen en de ontwikkeling van de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening van de regio's. De industriële en commerciële activiteiten van de kamers van koophandel en industrie hangen samen met hun taken van algemeen belang en zijn bedoeld om deze taken te kunnen verwezenlijken.
- (234) Deze wettelijke bepaling is sinds de invoering ervan in 2005 geëvolueerd tot de huidige versie, maar de grondbeginselen ervan zijn ongewijzigd gebleven. Ook de vóór de invoering van artikel L 710-1 van het handelswetboek geldende regels waren op dezelfde beginselen gebaseerd. Tijdens de hele onderzochte periode zijn de kamers van koophandel en industrie, zoals de CCI, openbare instellingen gebleven die bij wet zijn ingesteld, door verkozen managers worden bestuurd en onder het toezicht van de staat staan. Aan de andere kant zijn zij als intermediaire instanties van de staat taken van algemeen belang blijven vervullen, zoals het vertegenwoordigen van de belangen van industrie, handel en diensten bij andere nationale of buitenlandse overheden, de ontwikkeling van de aantrekkingskracht en de ruimtelijke ordening van de regio's en het verlenen van steun aan ondernemingen.
- (235) De Commissie benadrukt eveneens dat de kamers van koophandel en industrie op grond van artikel 712-2 en volgende van het handelswetboek onder toezicht staan van de vertegenwoordigers van de staat. In deze hoedanigheid heeft de toezichthoudende autoriteit toegang tot alle zittingen van de algemene vergaderingen van de CCI's en kan zij onderwerpen op de agenda van deze instanties laten zetten. De toezichthoudende autoriteit moet ook op de hoogte worden gebracht van bepaalde belangrijke beslissingen die in de regelgeving zijn aangewezen (bijvoorbeeld over de begroting, de aanwending van leningen, de toekenning van garanties aan derden, cessies, het nemen of uitbreiden van financiële deelnemingen in verenigingen of handelsmaatschappijen enz.). Met name de besluiten over de initiële, gewijzigde en uitgevoerde begrotingen zijn slechts uitvoerbaar nadat zij uitdrukkelijk of stilzwijgend zijn goedgekeurd door de toezichthoudende autoriteit.
- (236) Bovendien wordt de algemene begroting van de kamers van koophandel en industrie aangevuld met ontvangsten uit belastingen die worden geheven over de in het handelsregister ingeschreven ondernemingen. Zo zijn de middelen van de kamers van koophandel en industrie hoofdzakelijk samengesteld uit belastingontvangsten (de belasting voor de kosten van de kamers van koophandel en industrie, die is vastgesteld bij artikel 1600 van de algemene belastingwet), subsidies of commerciële middelen die afkomstig zijn uit activiteiten inzake opleiding en beheer van vervoersinfrastructuur. De kamers van koophandel en industrie hoeven dus niet alleen op hun commerciële inkomsten te rekenen om hun uitgaven te kunnen betalen. Dit staft de conclusie dat de industriële en commerciële activiteiten van de kamers van koophandel en industrie samenhangen met de uitoefening van hun taken van algemeen belang en bedoeld zijn om deze taken te kunnen verwezenlijken.

- (237) In het licht van het voorgaande moeten kamers van koophandel en industrie zoals de CCI worden beschouwd als overheidsinstanties waarvan alle besluiten, op dezelfde wijze als die van het centrale bestuur van de staat of de lokale en regionale overheden, “toerekenbaar aan de staat” moeten worden geacht in de zin van de rechtspraak inzake staatssteun ⁽⁵¹⁾, en waarvan de middelen bestaan uit staatsmiddelen. Bovendien heeft het Gerecht van de Europese Unie deze benadering bevestigd in verschillende arresten betreffende de door de CCI's van Nîmes, Angoulême en Pau aan luchtvaartmaatschappijen betaalde steun ⁽⁵²⁾.

b) Lokale overheden

- (238) De middelen van de lokale overheden die subsidies aan de luchthaven hebben verleend, te weten de regio Poitou-Charentes, het departement Charente-Maritime en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle, zijn staatsmiddelen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ⁽⁵³⁾. Bovendien valt het gedrag van deze overheden, net zoals de maatregelen die door de centrale overheid worden genomen, onder het toepassingsgebied van dit artikel als aan de voorwaarden van deze bepaling is voldaan ⁽⁵⁴⁾. Zo moeten de besluiten van de in casu onderzochte lokale en regionale overheden (in brede zin) worden toegerekend aan de staat in de zin van de rechtspraak inzake staatssteun.
- (239) De betalingen voor het beheer en de exploitatie van de luchthaven van Rochefort zijn verricht door het Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort, een samenwerkingsverband van verschillende lokale overheden ⁽⁵⁵⁾, en vormen dus ook staatsmiddelen waarvan de toekenning aan de staat kan worden toegerekend.

c) Staat

- (240) De subsidies ter dekking van de zogeheten overheidstaken zijn gefinancierd door het FIATA, een door de staat beheerd fonds, of rechtstreeks uit de staatsbegroting, en vormen derhalve staatsmiddelen waarvan het gebruik aan de staat kan worden toegerekend.
- (241) De ontwikkeling van de infrastructuur wordt gedeeltelijk gefinancierd door het EFRO. Deze financiering wordt beschouwd als bestaande uit staatsmiddelen, aangezien het voordeel ervan wordt toegekend onder controle van de betrokken lidstaat ⁽⁵⁶⁾. De financiering is ook toerekenbaar aan de staat voor zover het besluit om er gebruik van te maken door de Franse autoriteiten wordt genomen.
- (242) Derhalve zijn alle steunmaatregelen ten gunste van de luchthaven van La Rochelle waarop dit onderzoek betrekking heeft, toerekenbaar aan de staat en worden ze met staatsmiddelen bekostigd.

7.1.1.3. Selectief voordeel

- (243) Om te beoordelen of een overheidsmaatregel een voordeel aan een onderneming verleent in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, moet worden vastgesteld of dit voor de betrokken onderneming een economisch voordeel oplevert waardoor kosten die normaal gesproken ten laste van haar eigen financiële middelen zouden zijn gekomen, werden

⁽⁵¹⁾ Bijvoorbeeld het arrest van het Gerecht van 12 december 1996, *Compagnie nationale Air France/Commissie*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, punten 58-61; arrest van het Gerecht van 12 mei 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais en Communauté d'agglomération de Douaisis/Commissie*, T-267/08 en T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punt 108.

⁽⁵²⁾ Arrest van het Gerecht van 13 december 2018, *Ryanair DAC/Commissie*, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, punten 85-89; arrest van het Gerecht van 13 december 2018, *Ryanair DAC/Commissie*, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, punt 89; arrest van het Gerecht van 13 december 2018, *Ryanair DAC/Commissie*, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, punten 97-106.

⁽⁵³⁾ Arrest van het Gerecht van 12 mei 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais*, T-267/08 en T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, punt 108.

⁽⁵⁴⁾ Arrest van het Gerecht van 6 maart 2002, *Diputación Foral de Álava e.a./Commissie*, T-127/99, T-129/99 en T-140/99, ECLI:EU:T:2002:59, punt 142.

⁽⁵⁵⁾ Tot 2007 bestond dit samenwerkingsverband uit de Conseil général van Charente-Maritime, de Communauté d'Agglomération du Pays rochefortais, de Communauté de communes (gemeentelijk samenwerkingsverband) du Pays Royannais, de Communauté de communes de l'île d'Oléron, de Communauté de communes du Sud Charente en de Communauté de communes du bassin de Marennes.

⁽⁵⁶⁾ Zie met betrekking tot de kwalificatie van EFRO-middelen als staatssteun het besluit van de Commissie van 22 november 2006, *South Yorkshire Digital Region Broadband Project* (breedbandproject voor de digitale regio South Yorkshire), steunmaatregel N 157/2006 (PB C 80 van 13.4.2007, blz. 1), overweging 29 en het besluit van de Commissie van 15 juni 2006, *Infrastrukturās attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra* (ontwikkeling van infrastructuur op Krievu Sala voor de verplaatsing van havenactiviteiten vanuit het stadscentrum), steunmaatregel N 44/2010 (PB C 215 van 21.7.2011, blz. 21), overwegingen 69 en 70.

vermeden dan wel of deze onderneming een voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen ⁽⁵⁷⁾. Ook moet worden nagegaan of de maatregel in kwestie kan worden beschouwd als compensatie voor de openbare dienst die voldoet aan de voorwaarden van het arrest-*Altmark* ⁽⁵⁸⁾.

a) Het begrip dienst van algemeen economisch belang en toepassing van het arrest-*Altmark*

- (244) In de eerste plaats moet de vraag worden gesteld of de verschillende te onderzoeken steunmaatregelen beschouwd kunnen worden als compensatie voor de openbare dienst die toegekend is voor de exploitatie van een echte dienst van algemeen economisch belang.
- (245) Dienaangaande moet eraan worden herinnerd dat het Hof van Justitie in het arrest-*Altmark* heeft besloten dat de compensatie de openbare dienst geen staatssteun vormt in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU voor zover aan vier cumulatieve voorwaarden is voldaan. In de eerste plaats moet de begunstigde onderneming daadwerkelijk met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen zijn belast en moeten die verplichtingen duidelijk zijn omschreven. In de tweede plaats moeten de parameters op basis waarvan de compensatie wordt berekend, vooraf op objectieve en transparante wijze zijn vastgesteld. In de derde plaats mag de compensatie niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbare dienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdende met de opbrengsten en een redelijke winst. Ten slotte moet, wanneer de met de uitvoering van openbare dienstverplichtingen te belasten onderneming in een concreet geval niet wordt gekozen in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren, de noodzakelijke compensatie worden vastgesteld op basis van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming die afdoende met de nodige middelen is uitgerust, zou hebben gemaakt.
- (246) Voor de toepassing van deze voorwaarden moet allereerst worden gekeken naar het bestaan van een echte dienst van algemeen economisch belang.
- (247) In het onderhavige geval is Frankrijk van mening dat het beheer van de luchthaven in zijn geheel als een dienst van algemeen economisch belang moet worden beschouwd. Volgens Frankrijk is er voor wat betreft de luchthaven van La Rochelle als geheel sprake van een echte dienst van algemeen economisch belang, waarbij Frankrijk met name het belang van de bijdrage van die luchthaven aan de dynamiek van de lokale economie als argument aanvoert. Frankrijk is immers van mening dat de ontwikkeling van het luchtverkeer, die door de CCI aan de CCI-luchthaven is toevertrouwd, als een openbare dienstverplichting in de zin van het arrest-*Altmark* kan worden beschouwd. Volgens Frankrijk omvat deze taak de economische en toeristische ontwikkeling van de regio, waarvoor het volgens Frankrijk nodig was i) de passagiersstromen te vergroten, die voor de regionale economie inkomsten en werk kunnen genereren [...] en ii) de activiteitenzone rechts van de luchthaven te ontwikkelen. Met betrekking tot deze activiteitenzone noemt Frankrijk meerdere lokale ondernemingen en verklaart het dat de CCI krachtens artikel L 170-1 van het handelswetboek een taak heeft inzake de aanleg en het beheer van uitrusting, meer bepaald haven- en luchthavenuitrusting ⁽⁵⁹⁾.
- (248) De Commissie is het niet met dit standpunt eens. Om de steunmaatregel waarbij het luchthavenbeheer wordt aangemerkt als een dienst van algemeen economisch belang te kunnen analyseren, is het namelijk belangrijk een analyse te verrichten naar de behoefte van algemeen belang waaraan deze activiteit beantwoordt.
- (249) In punt 69 van de richtsnoeren van 2014 staat dat “om een activiteit als DAEB te kunnen aanmerken, deze activiteit specifieke kenmerken moet hebben die haar onderscheiden van die van andere economische activiteiten”. Volgens de rechtspraak van het Hof zijn diensten van algemeen economisch belang diensten met specifieke kenmerken die deze onderscheiden van andere economische activiteiten ⁽⁶⁰⁾ en hebben de met een dienst van algemeen economisch belang belaste ondernemingen een “bijzondere taak” ⁽⁶¹⁾. Algemeen genomen moet onder “bijzondere taak van openbare dienstverlening” worden verstaan het verrichten van diensten die een onderneming, indien zij zich door haar eigen commerciële belangen zou laten leiden, zonder compensatie niet, of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden, zou leveren ⁽⁶²⁾.

⁽⁵⁷⁾ Arrest van 14 februari 1990, Frankrijk/Commissie, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, punt 41.

⁽⁵⁸⁾ Arrest van het Hof van 24 juli 2003, Trans GmbH en Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁵⁹⁾ Opmerkingen van Frankrijk over het besluit tot inleiding van de procedure.

⁽⁶⁰⁾ Zie het arrest van het Hof van 10 december 1991, *Merci Convenzionali porto di Genova*, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, punt 27; het arrest van 17 juli 1997, *GT-Link A/S*, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, punt 53, en het arrest van 18 juni 1998, *Corsica Ferries France SA*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punt 45.

⁽⁶¹⁾ Zie met name het arrest van 27 maart 1974, *BRT/SABAM*, C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

⁽⁶²⁾ Zie de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4), punten 46 en 47.

- (250) In punt 69 van de richtsnoeren van 2014 staat voorts dat “de doelstelling van algemeen belang die de overheid verwezenlijkt wil zien, niet gewoon de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid of van economische gebieden in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), van het Verdrag mag zijn” ⁽⁶³⁾. Het wordt niet betwist dat door een verbeterde bereikbaarheid van een regio, vooral als de regio daarmee uit een isolement wordt gehaald, een luchthaven een gunstige uitwerking kan hebben op de ontwikkeling van de lokale economie. Echter, enkel het feit dat een luchthaven door zijn aanwezigheid en activiteit direct en indirect werkgelegenheid creëert en met name in de toerismesector de activiteit van lokale ondernemingen stimuleert, zou niet als een relevant criterium beschouwd mogen worden om het bestaan van een echte dienst van algemeen economisch belang vast te stellen.
- (251) Zo is de bijdrage van de luchthaven van La Rochelle aan de dynamiek van de lokale economie, waarop Frankrijk de nadruk heeft gelegd om zijn stelling te onderbouwen dat sprake is van een echte dienst van algemeen economisch belang, op zichzelf niet relevant, omdat deze bijdrage los wordt gezien van de bijdrage die deze luchthaven levert aan de bereikbaarheid van de regio.
- (252) Bovendien wordt in punt 72 van de richtsnoeren het volgende gesteld: “Wat luchthavens betreft, is de Commissie van mening dat het mogelijk is om, in goed onderbouwde gevallen, het volledige beheer van een luchthaven als DAEB aan te merken. [...] kan dit volgens de Commissie alleen het geval zijn indien een deel van het potentieel door de luchthaven bediende gebied, zonder de luchthaven, zozeer geïsoleerd zou zijn van de rest van de Unie dat dit ten koste zou gaan van de sociaaleconomische ontwikkeling van dat gebied. Bij die beoordeling dient rekening te worden gehouden met andere vervoersvormen, en met name hogesnelheidstreinen of door veerboten verzorgde maritieme verbindingen” ⁽⁶⁴⁾.
- (253) Wat de bijdrage van de luchthaven van La Rochelle aan de bereikbaarheid van de regio betreft, zij opgemerkt dat La Rochelle bijvoorbeeld een regelmatige spoorverbinding heeft met Parijs en Bordeaux, die in respectievelijk circa 3 uur en 2 uur en 30 minuten te bereiken zijn. Wat betreft het wegennet ligt La Rochelle in de onmiddellijke nabijheid van de autosnelwegen A837, A10 en A83, waardoor de stad een directe verbinding heeft met meerdere grote Franse steden, met name Bordeaux en Nantes. In het licht daarvan is het niet aannemelijk dat een deel van het potentieel door de luchthaven van La Rochelle bediende gebied, zonder de luchthaven, zozeer geïsoleerd zou zijn van de rest van de Unie dat dit ten koste zou gaan van de sociaaleconomische ontwikkeling van dat gebied.
- (254) Ten slotte blijkt uit de opmerkingen van Frankrijk dat het niet heeft geantwoord op de opmerking in het besluit tot inleiding van de procedure waarin haar argument inzake het bestaan van een echte dienst van algemeen economisch belang voor de luchthaven van La Rochelle in haar geheel in twijfel wordt getrokken. De Commissie voerde immers aan dat het beheer van de luchthaven van La Rochelle tevens activiteiten omvat die niet direct verband houden met de kernactiviteiten van de luchthaven, zoals de bouw, de financiering, de exploitatie en de verhuur van lokalen en vastgoed, zowel voor kantoren en magazijnen als voor hotels en industriële ondernemingen op het grondgebied van de luchthaven, alsook winkels, restaurants en parkeerruimten. De Commissie voegde hieraan toe dat de Franse autoriteiten van mening zijn dat alle activiteiten van de betrokken luchthavens openbaredienstverplichtingen vormen, maar dat er geen afzonderlijke boekhouding is voor de inkomsten uit commerciële activiteiten. Door te stellen dat deze activiteiten die niet direct verband houden met de kernactiviteiten van de luchthaven, deel uitmaken van de openbaredienstverplichtingen, is Frankrijk voorbijgegaan aan het feit dat deze activiteiten geen specifieke kenmerken hebben die deze onderscheiden van andere economische activiteiten en dat marktdeelnemers dezelfde diensten verrichten in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden buiten het luchthavengebied als daarbinnen. Bijgevolg heeft Frankrijk, door te stellen dat alle activiteiten van de luchthaven openbaredienstverplichtingen vormen, een kennelijke beoordelingsfout gemaakt bij de omschrijving van de dienst van algemeen economisch belang.
- (255) De Commissie merkt bovendien op dat in de verstrekte boekhoudkundige documenten van de luchthaven, met name het financiële plan 2001-2014, geen onderscheid wordt gemaakt tussen kernactiviteiten en andere activiteiten van de luchthaven. Integendeel, de exploitatietekorten die voor de onderzochte periode werden geboekt, blijken achteraf te zijn gecompenseerd door de door de CCI-algemene dienst verstrekte contante voorschotten waar dit besluit ook betrekking op heeft. Deze compensaties waren bedoeld om de boekhouding in evenwicht te brengen zonder onderscheid te maken tussen de kernactiviteiten van de luchthaven.
- (256) Gezien het voorgaande is de Commissie van oordeel dat, in het licht van de door Frankrijk aangevoerde argumenten, Frankrijk een kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt door te stellen dat het beheer van de luchthaven van La Rochelle in zijn geheel een dienst van algemeen economisch belang is. In het bijzonder de door de beheerder van de luchthaven van La Rochelle ontplooiende activiteit bestaande in de verwerking van commerciële passagiersvluchten op deze luchthaven, zou niet beschouwd mogen worden als een echte dienst van algemeen economisch belang.

⁽⁶³⁾ Zie ook het besluit van de Commissie van 16 november 2004, Frankrijk, Project voor een telecommunicatienetwerk met hoge capaciteit in de Pyrénées-Atlantiques, steunmaatregel N 3881/2004 (PB C 162 van 2 juli 2005, blz. 5), overweging 53.

⁽⁶⁴⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 72.

Hieruit volgt dat voor zover de verschillende steunmaatregelen waarop dit onderzoek betrekking heeft, gericht waren op de financiering van de luchthavenexploitatie in haar geheel, ze niet beschouwd mogen worden als financiële compensatie voor het beheer van een echte dienst van algemeen economisch belang.

- (257) Gesteld dat het beheer van de luchthaven van La Rochelle geheel of ten dele kon worden aangemerkt als dienst van algemeen economisch belang, dan nog zouden de betrokken steunmaatregelen niet voldoen aan de cumulatieve voorwaarden van het arrest-*Altmark*. De steunmaatregelen voldoen namelijk niet aan de eerste, de tweede en de vierde voorwaarde van dit arrest, zoals hierna zal worden aangetoond in het licht van de mededeling betreffende de toepassing van de staatssteunregels op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie ⁽⁶⁵⁾ (hierna “de DAEB-mededeling” genoemd).

— *Duidelijk omschreven openbaredienstverplichtingen ten laste van de onderneming (eerste voorwaarde)*

- (258) Volgens het arrest-*Altmark* moet de begunstigde onderneming daadwerkelijk met de uitvoering van openbaredienstverplichtingen zijn belast en moeten die verplichtingen duidelijk zijn omschreven.
- (259) In zoverre Frankrijk een kennelijke beoordelingsfout heeft gemaakt door het beheer van de luchthaven in zijn geheel als een dienst van algemeen economisch belang aan te merken en de steunmaatregelen waarop dit onderzoek betrekking heeft, bedoeld waren om de exploitatie van de luchthaven in haar geheel te financieren, is niet aan de eerste voorwaarde van het arrest-*Altmark* voldaan.
- (260) In de DAEB-mededeling ⁽⁶⁶⁾ wordt bovendien gesteld dat om aan de eerste voorwaarde van het arrest-*Altmark* te voldoen, de publieke taak moet zijn toevertrouwd door middel van een of meer besluiten die, afhankelijk van de wetgeving van de lidstaten, de vorm kunnen hebben van wetgevingsinstrument of bestuursrechtelijk instrument, of van een overeenkomst. Bovendien moet dat instrument of die reeks instrumenten ten minste de inhoud en de duur van de openbaredienstverplichtingen bevatten, alsook de betrokken onderneming en, in voorkomend geval, het betrokken grondgebied, de aard van alle exclusieve of bijzondere rechten die de onderneming door het betrokken overheidsorgaan zijn verleend, de parameters voor de berekening, de controle en de herziening van de compensatie en de regelingen om overcompensatie te vermijden en terug te betalen. De enige door Frankrijk opgestelde instrumenten die deze functie eventueel kunnen vervullen, zijn artikel L 170-1 van het handelswetboek, de besluiten van de CCI van 21 februari 2003 en 25 juni 2004, en de procedure tot vaststelling van de aan de luchthaven toegekende begroting, vastgesteld bij circulaire nr. 111 van 30 maart 1992 ⁽⁶⁷⁾ (hierna “circulaire nr. 111” genoemd), die in principe garanties zouden moeten bieden om overcompensatie te vermijden.
- (261) Het lijkt er echter op dat de openbaredienstverplichtingen in geen van deze instrumenten duidelijk worden omschreven. Deze instrumenten bevatten met name niet de inhoud en de duur van de openbaredienstverplichtingen, noch de parameters voor de berekening en herziening van enig financieel compensatiemechanisme. Daarmee voldoen deze instrumenten niet aan de eerste voorwaarde van het arrest-*Altmark*, zelfs los van het feit dat de verplichtingen van de CCI-luchthaven niets te maken hebben met een echte dienst van algemeen economisch belang.

— *Vooraf op een objectieve en doorzichtige wijze voor de compensatie vastgestelde parameters (tweede voorwaarde)*

- (262) De door de CCI-luchthaven ontvangen incidentele subsidies en terug te betalen voorschotten vormen allemaal incidentele steunmaatregelen die gaandeweg zijn toegekend om de noodzakelijk gebleken investeringskosten te dekken en het exploitatietekort van de luchthaven te financieren. Het betreft dus geen vooraf vastgestelde rekenparameters.
- (263) Er zij op gewezen dat de taken van de CCI-luchthaven voor de periode 2000-2012 zijn vastgelegd in zijn referentieteksten. Deze instrumenten voorzien echter niet in een financieel compensatiemechanisme voor de CCI op grond van vooraf op een objectieve en doorzichtige wijze vastgestelde parameters.

⁽⁶⁵⁾ Zie de Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de staatssteunregels van de Europese Unie op voor het verrichten van diensten van algemeen economisch belang verleende compensatie (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 4).

⁽⁶⁶⁾ Ibidem, punt 52.

⁽⁶⁷⁾ Circulaire nr. 111 van 30 maart 1992 tot vaststelling van de voor de ACFI, de CRCI, de CCI en de GIC geldende budgettaire, boekhoudkundige en financiële regels.

(264) De procedure tot vaststelling van de compensatie, die volgens Frankrijk is opgenomen in de procedure tot vaststelling van de aan de luchthaven toegekende begroting, vastgesteld bij circulaire nr. 111, voorziet evenmin in een financieel compensatiemechanisme ten gunste van de exploitant.

(265) Daarmee voldoen de steunmaatregelen die aan de CCI-luchthaven zijn toegekend niet aan de tweede voorwaarde van het arrest-*Altmark*.

— *Billijke compensatie van de kosten als gevolg van de openbaredienstverplichtingen (derde voorwaarde)*

(266) De compensatiebetaling mag niet hoger zijn dan nodig is om de kosten van de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen geheel of gedeeltelijk te dekken, rekening houdend met de opbrengsten alsmede met een redelijke winst uit de uitvoering van die verplichtingen.

(267) Er is niet voorzien dat de CCI extra compensatie zal betalen voor het commerciële gebruik van eventuele aanvullende infrastructuur die door de regio wordt gefinancierd.

(268) Frankrijk stelt dat deze aanvullende infrastructuur noodzakelijk is voor de uitvoering van de openbare diensten en dat de verwezenlijking ervan een onderdeel vormt van het economisch evenwicht. Het lijkt er echter op dat deze faciliteiten verbonden zijn aan de economische activiteit van de exploitatie van de luchthaven en met name gericht zijn op de ontwikkeling ervan. Zij voldoen dus niet aan het hierboven beschreven criterium van algemeen belang.

(269) Daarmee voldoet de compensatie niet aan de derde voorwaarde van het arrest-*Altmark*. Hoewel de voorwaarden van het arrest-*Altmark* cumulatief zijn en het niet vervullen van één van die voorwaarden er dus al voor zorgt dat de Commissie niet kan uitsluiten dat er sprake is van een voordeel ten gunste van de luchthavenbeheerder, zal de Commissie de vierde voorwaarde van het arrest-*Altmark* toch onderzoeken.

— *Keuze van de dienstverrichter (vierde voorwaarde)*

(270) Volgens de vierde voorwaarde van het arrest-*Altmark* moet de verleende compensatie worden vastgesteld in het kader van een openbare aanbesteding, waarbij de kandidaat kan worden geselecteerd die deze diensten tegen de laagste kosten voor de gemeenschap kan leveren (eerste subcriterium), of aan de hand van een benchmarkingexercitie met een gemiddelde, goed beheerde en afdoende met de nodige middelen uitgeruste onderneming (tweede subcriterium).

(271) De CCI is niet na afloop van een inschrijvingsprocedure als luchthavenbeheerder gekozen en de Commissie kan nergens uit afleiden dat de aan de CCI toegekende bedragen van steunmaatregelen zijn vastgesteld aan de hand van een analyse van de kosten die een gemiddelde, goed beheerde onderneming, die over de noodzakelijke middelen beschikt, zou hebben gemaakt.

(272) Daarmee voldoen de steunmaatregelen die aan de CCI-luchthaven zijn toegekend niet aan de vierde voorwaarde van het arrest-*Altmark*.

(273) Aangezien niet is voldaan aan de vier voorwaarden van het arrest-*Altmark*, kunnen de verschillende maatregelen ten gunste van de luchthavenbeheerder niet worden beschouwd als compensatie voor de openbare dienst die toegekend is voor de exploitatie van een dienst van algemeen economisch belang. De Commissie kan in dit stadium dus niet uitsluiten dat er sprake is van een voordeel ten gunste van de luchthavenbeheerder.

b) Analyse van het bestaan van een selectief economisch voordeel

1) Subsidies voor uitrusting

(274) Wat betreft de uitrustingssubsidies voor een totaalbedrag van ongeveer 3 miljoen EUR, die betrekking hadden op de bouw van een nieuwe vertrek- en aankomsthal, de versteviging, verlenging en verbreding van de start- en landingsbaan, de versteviging en verbreding van de taxibaan, de versteviging en uitbreiding van het parkeerterrein voor vliegtuigen en de aanleg van een bezinkingsbak om ervoor te zorgen dat de luchthaven weer voldoet aan de normen van de waterwet, heeft Frankrijk geen enkel argument aangevoerd op basis waarvan kan worden aangenomen dat de verschillende overheidsinstanties die deze subsidies hebben verleend, een rendement op investeringen konden verwachten waar een marktdeelnemer in een markteconomie die in hun plaats zou hebben gehandeld, tevreden mee zou zijn geweest. Veeleer lijkt de betaling van de uitrustingssubsidies door de verschillende overheidsinstanties tot doel te hebben gehad bij te dragen tot de regionale ontwikkeling, waarbij deze instanties zodoende handelden in het kader van hun openbare dienstverlening.

(275) In het licht van het voorgaande voldoen de uitrustingsubsidies niet aan het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie. De uitrustingsubsidies hebben de CCI-luchthaven dus een economisch voordeel opgeleverd. Deze subsidies hebben immers de investeringskosten verminderd die de CCI-luchthaven had moeten dragen zonder vooruitzicht op een voldoende rendement op de investeringen voor de overheidsinstanties die deze subsidies hebben toegekend. Bovendien zijn de subsidies selectief, aangezien deze voordelen aan slechts één onderneming ten goede zijn gekomen.

2) Terug te betalen voorschotten

(276) Wat betreft de terug te betalen voorschotten voor een totaalbedrag van 8,77 miljoen EUR moet eerst worden opgemerkt dat zij overeenkomen met renteloze leningen die de algemene dienst van de CCI aan de CCI-luchthaven heeft verstrekt. Volgens Frankrijk moet ervan worden uitgegaan dat een voorschot in feite een rekening-courantbijdrage van een aandeelhouder aan zijn dochteronderneming vormt. Frankrijk voegt daaraan toe dat een particuliere aandeelhouder voor dergelijke voorschotten geen rentabiliteitsanalyse uitvoert, aangezien het in feite gaat om een lening die bedoeld is om zijn dochteronderneming in staat te stellen haar activiteiten ten behoeve van haar aandeelhouder te ontwikkelen. Volgens Frankrijk geldt dit des te meer in het onderhavige geval aangezien het gaat om een financiële overdracht tussen diensten van dezelfde rechtspersoon, namelijk de CCI. Het financiële risico van deze voorschotten zou volgens Frankrijk dus nul zijn voor de CCI aangezien zij eigenaar is van de grond en de infrastructuur, waarvan de waarde veel hoger is dan het bedrag van de voorschotten ⁽⁶⁸⁾. Een dergelijk argument zou slechts relevant kunnen zijn in het geval dat de CCI deze voorschotten zou toekennen om de continuïteit van de luchthaven van La Rochelle mogelijk te maken, en daarvoor op min of meer lange termijn een rendement zou mogen verwachten waardoor zij niet alleen deze voorschotten zou terugkrijgen, maar ook een rendement op het geïnvesteerde kapitaal zou behalen doordat de luchthaven winst heeft gemaakt.

(277) Derhalve heeft de Commissie Frankrijk om informatie gevraagd over de voordelen die de CCI kon verwachten van de toekenning van deze terug te betalen voorschotten. In zijn antwoord ⁽⁶⁹⁾ heeft Frankrijk geen enkele studie of analyse overgelegd die het bestaan van een hypothetisch voordeel dat van de toekenning van deze subsidies mocht worden verwacht, kon aantonen. Frankrijk heeft enkel verwezen naar de teksten waarin zijn rol is vastgelegd van eigenaar die alle middelen aanwendt om de ontwikkeling van zijn luchthaven op lange termijn te waarborgen.

(278) Op het moment dat de CCI de verschillende terug te betalen voorschotten toekende, beschikte zij niet over voldoende waarborgen op basis waarvan zij kon verwachten dat de luchthavenexploitatie rendabel zou worden en de CCI-luchthaven in staat zou zijn de toegekende voorschotten terug te betalen en voldoende winst te behalen om rendement op het door de algemene dienst van de CCI geïnvesteerde kapitaal uit te betalen. De terug te betalen voorschotten werden namelijk vanaf 2001 toegekend. Op dat moment was het boekhoudkundige resultaat van de luchthaven reeds negatief. Tot slot zouden de resultaten van de CCI-luchthaven zonder de terug te betalen voorschotten nog slechter uitvallen, waardoor geen enkel uitzicht op rendement op geïnvesteerde kapitalen zou bestaan.

(279) Om deze redenen was het niet waarschijnlijk dat op de kapitalen die de CCI als terug te betalen voorschotten aan de CCI-luchthaven ter beschikking stelde, op welke wijze dan ook op min of meer lange termijn rendement zou worden uitbetaald. De CCI had zelfs ernstige twijfels kunnen hebben of de CCI-luchthaven ooit in staat zou zijn de CCI terug te betalen.

(280) En hoewel de terugbetaling van de voorschotten volgens de planning in 2014 van start zou gaan, was niet voorzien dat de CCI-luchthaven een rente zou betalen die een juist rendement zou vormen op het door de CCI aan haar luchthavendienst verleende krediet.

(281) Gelet op het voorgaande heeft de CCI zich ten aanzien van haar luchthavendienst niet gedragen als een marktdeelnemer in een markteconomie die zich laat leiden door geloofwaardige en goed onderbouwde rentabiliteitsvooruitzichten.

(282) De conclusie luidt dat de terug te betalen voorschotten de CCI-luchthaven een economisch voordeel hebben opgeleverd. Bovendien zijn deze voordelen selectief, aangezien ze aan slechts één onderneming ten goede zijn gekomen.

3) Vermeende overfacturering van de door de CCI aan de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant verleende diensten

(283) Voor wat betreft de vermeende overfacturering van de door de CCI aan de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant verleende diensten voert Frankrijk aan dat een en ander heeft plaatsgevonden in het kader van een dienstverlenings-overeenkomst die in samenwerking met de CCI van Rochefort was gesloten. Volgens Frankrijk is de CCI geselecteerd voor het beheer van de luchthaven van Rochefort na een procedure met oproep tot mededinging d.d. 11 juli 2001.

⁽⁶⁸⁾ Brief van Frankrijk van 18.11.2015.

⁽⁶⁹⁾ Brief van Frankrijk van 26.5.2014.

- (284) Indien de verkoop van diensten verloopt via een concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke inschrijvingsprocedure in overeenstemming met de Verdragsbeginselen voor overheidsopdrachten, mag worden aangenomen dat die verkoop marktconform is ⁽⁷⁰⁾.
- (285) In het onderhavige geval heeft Frankrijk het bewijs geleverd dat de aanbesteding: i) concurrerend was, aangezien alle inschrijvers aan de aanbesteding konden deelnemen; ii) transparant was, aangezien zij bekendgemaakt is in de pers en alle inschrijvers naar behoren waren geïnformeerd; iii) niet-discriminerend was, aangezien de selectiecriteria objectief waren en vooraf waren vastgesteld en iv) onvoorwaardelijk was, aangezien er geen specifieke voorwaarden waren gesteld. Voorts was de selectie gekoppeld aan de prijs.
- (286) In het licht van het voorgaande blijkt uit de gegevens waarover de Commissie beschikt dat deze aanbestedingsprocedure inderdaad open, transparant en onvoorwaardelijk was. De Commissie concludeert derhalve dat de prijs van de door de CCI geleverde diensten inderdaad een marktprijs vormt die de CCI geen voordeel oplevert.

4) Vermeende onderfacturering van de door de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven verleende diensten

— *Periode 2001-2005*

- (287) Uit de gegevens waarover de Commissie beschikt, komt naar voren dat het bij de betalingen tussen 2001 en 2005 ging om forfaitaire bedragen en dat er geen analytische verdeelsleutel was op basis van objectieve criteria. Hoewel de toelichting van Frankrijk suggereert dat de betalingen van de forfaitaire bedragen marktconform waren, zijn er elementen — met name het ontbreken van een analytische verdeelsleutel — die toch twijfels zaaien over het ontbreken van staatssteun.
- (288) Tussen 2001 en 2005 waren de betalingen van de CCI-luchthaven voor de diensten van de algemene dienst van de CCI ongeveer 50 % lager dan de betalingen voor dezelfde diensten in de periode 2006-2012 (zie tabel 5), met een scherpe stijging op het moment van de invoering van de verdeelsleutel. Uit de invoering van een analytische verdeelsleutel voor de periode vanaf 2006 blijkt dus al dat voor de diensten van de algemene dienst van de CCI duidelijk te lage bedragen in rekening waren gebracht. De Commissie concludeert dan ook dat de vermeende onderfacturering van de tussen 2001 en 2005 door de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven verleende diensten de CCI-luchthaven een selectief economisch voordeel heeft opgeleverd.

— *Periode 2006-2012*

- (289) Voor wat betreft de vermeende onderfacturering van de diensten die de algemene dienst van de CCI tussen 2006 en 2012 aan de luchthaven heeft verleend, voert Frankrijk aan dat de kosten van de prestaties die gemeenschappelijk zijn voor de verschillende diensten van de CCI, zoals algemene prestaties in verband met boekhouding, IT, HR enz., volgens een analytische verdeelsleutel over deze diensten waren uitgesplitst en dus op basis van objectieve criteria waren verdeeld. Frankrijk stelt ook dat de CCI een gedetailleerde analyse heeft verricht op basis van de ontwikkeling van de activiteitenomvang en dat deze verdeelsleutel volledig aansluit bij de ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven. Verder voert Frankrijk aan dat de toepassing van de verdeelsleutel jaarlijks is gecontroleerd, aangezien de rekeningen van de CCI door een externe accountant worden bekrachtigd vanwege de consolidatie van de CCI-groep.
- (290) De Commissie is van mening dat Frankrijk voor de periode 2006-2012 inderdaad heeft aangetoond dat er een verdeelsleutel bestond op basis van zes objectieve en relevante criteria al naargelang de door de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven verleende diensten:
- voor de algemene administratie van de luchthaven werden de kosten van de subdienst “Elus” berekend op basis van het aantal afgehandelde agenda's voor de kantoor- en algemene vergaderingen betreffende de luchthaven en werd het verkregen percentage toegepast op de kosten van het voorzitterschap van de CCI; de kosten van de dienst “directoraat-generaal” worden berekend op basis van de door de directeur-generaal bestede tijd aan vergaderingen waarin samen met personeelsvertegenwoordigers besluiten worden genomen in verband met het toezicht op gedane investeringen en dergelijke. In het licht van het voorgaande concludeert de Commissie dat de diensten beantwoorden aan de behoeften en gefactureerd worden als kosten van de diensten. Bovendien blijkt uit de gegevens waarover de Commissie beschikt dat de verdeelsleutel correct is toegepast;

⁽⁷⁰⁾ Mededeling van de Commissie betreffende het begrip “staatssteun” in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, punten 89 en volgende (PB C 262 van 19.7.2016, blz. 1).

- communicatie: de kosten van de dienst werden berekend op basis van de aan elke dienst van de CCI bestede tijd;
- boekhouding en administratieve controle: de kosten van de dienst werden berekend als een percentage van het aantal geboekte boekhoudlijnen;
- IT: de kosten van de dienst werden berekend op basis van het aantal bestaande IT-posten (aankopen, onderhoud, analyse en implementatie van nieuwe hardware en software enz.);
- HR: de kosten van de dienst werden berekend op basis van het vaste personeelsbestand van de luchthaven;
- projectdienst: de kosten van de dienst werden berekend op basis van de tijd die de dienst per geval heeft besteed na de grote investeringen (waaronder de uitbreiding van de vertrekhal, de terminal), afhankelijk van de projecten en aanbestedingen.

(291) Deze criteria zijn objectief en relevant, aangezien zij betrekking hebben op de bestede tijd en de daadwerkelijk verrichte werkzaamheden.

(292) Voorts is de Commissie van mening dat Frankrijk heeft aangetoond dat de verdeelsleutel correct is toegepast, aangezien elk jaar de sleutels in acht worden genomen om een resultaat te bereiken dat het dichtst bij de werkelijkheid staat. Bovendien zijn de opzet en de keuze van de criteria en de berekeningswijze ook onderworpen aan een controle door de externe accountants.

(293) In het licht van het voorgaande concludeert de Commissie dat de vermeende onderfacturering van de diensten die de algemene dienst van de CCI tussen 2006 en 2012 aan de luchthaven heeft verleend, de luchthaven geen voordeel oplevert en derhalve geen staatssteun vormt.

5) Financiële bijdragen van de verschillende lokale overheden aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle

(294) De Commissie is van mening dat de financiële bijdragen van lokale overheden aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle moeten worden geanalyseerd als steun voor de financiering van de exploitatie van de luchthaven en niet als financiering van luchtvaartmaatschappijen.

(295) De Franse autoriteiten en de CCI zijn daarentegen van mening dat deze bijdragen moeten worden geanalyseerd als aankopen van marketingdiensten door lokale overheden en dus als financiering van luchtvaartmaatschappijen. De CCI betoogt dat deze overheden partij bij de marketingovereenkomsten zijn geworden om de doelen te bereiken die zij zich in het kader van hun taken van algemeen belang hebben gesteld, en met name om te profiteren van een prijsverlaging van AMS in het kader van een groepsaankoop ⁽⁷¹⁾. De Franse autoriteiten zijn van mening dat de luchthaven als aankoopcentrale fungeerde ⁽⁷²⁾.

(296) De versie van de Franse autoriteiten en de CCI wordt echter niet bevestigd door de feiten. Er zijn namelijk verschillende aanwijzingen dat de bijdragen van de lokale overheden moeten worden geanalyseerd als financiering van de exploitatie van de luchthaven.

(297) In de eerste plaats is het, zoals vermeld in de richtsnoeren van 2014, niet ongebruikelijk dat luchthavenexploitanten luchtvaartmaatschappijen stimuleren in de vorm van marketingsteun. Dit is met name het geval voor regionale luchthavens, die meer moeilijkheden kunnen ondervinden bij het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen dan luchthavens in de nabijheid van grote steden. De kosten van marketingovereenkomsten met luchtvaartmaatschappijen kunnen derhalve worden beschouwd als normale exploitatiekosten van een luchthavenexploitant ⁽⁷³⁾. De bijdragen van de lokale overheden zijn dan ook gebruikt om een deel van de normale exploitatie-uitgaven van de luchthaven van La Rochelle te dekken.

(298) In de tweede plaats zijn de bijdragen van de lokale overheden toegekend aan de luchthaven van La Rochelle, die deze heeft gebruikt om haar economische activiteit te ontwikkelen door in eigen naam overeenkomsten inzake marketingdiensten met luchtvaartmaatschappijen te sluiten. Bovendien blijkt uit het hiernavolgende dat deze bijdragen geen aankoop van marketingdiensten door de lokale overheden vormen.

⁽⁷¹⁾ Opmerkingen van de CCI van 10.6.2014, blz. 27.

⁽⁷²⁾ Nota van de Franse autoriteiten van 11.4.2018, blz. 9.

⁽⁷³⁾ Zie het besluit van de Commissie van 11.11.2016, SA.24221, Luchthaven Klagenfurt — Steun aan Ryanair en andere luchtvaartmaatschappijen, overweging 237.

- (299) Om te beginnen zijn deze bijdragen, zoals vermeld in punt 3.1.1.5, betaald in het kader van overeenkomsten tussen de CCI enerzijds en het departement Charente-Maritime, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle en de regio Poitou-Charentes anderzijds. In deze overeenkomsten is niet gespecificeerd welk soort promotieacties de CCI zal uitvoeren of welke dienstverleners hiermee belast zullen worden. In deze overeenkomsten wordt met name niet vermeld dat het bij deze dienstverleners zal gaan om luchtvaartmaatschappijen of hun dochterondernemingen. In haar opmerkingen van 4 juni 2012 wijst de CCI erop dat de luchthaven benadrukt dat de overheidsinstanties zich, wanneer zij zich ertoe verbinden de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle te steunen, geenszins willen binden aan een bepaalde exploitant van marketingdiensten, hetgeen al voldoende duidelijk blijkt uit de door hen gesloten marketingovereenkomsten, waarin de naam van de exploitant van die diensten niet eens wordt genoemd ⁽⁷⁴⁾. De CCI blijkt dus over een aanzienlijke autonomie te hebben beschikt met betrekking tot de keuze van het soort promotieacties en de verleners van die diensten.
- (300) Voorts wordt in de verschillende marketingovereenkomsten die de CCI met de verschillende luchtvaartmaatschappijen en hun dochterondernemingen heeft gesloten, nergens melding gemaakt van de deelname van de lokale overheden in de financiering van de marketingacties van de CCI.
- (301) Ten slotte blijkt dat de CCI in sommige gevallen marketingovereenkomsten met luchtvaartmaatschappijen heeft gesloten zonder de wettelijke waarborg dat zij de subsidies van de overheidsinstanties zou ontvangen. Zo heeft de CCI tussen 2004 en 2006 verschillende marketingovereenkomsten met luchtvaartmaatschappijen gesloten op basis van een bedrijfsplan dat voorzag in een jaarlijkse financiële bijdrage van 144 500 EUR van het departement Charente-Maritime, maar dit departement heeft uiteindelijk geen enkele financiële bijdrage betaald.
- (302) Dit alles wijst er dus op dat de bijdragen van de verschillende lokale overheden moeten worden geanalyseerd als een financiering van de operationele kosten van de luchthaven.

7.1.1.4. Verstoring van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van de mededinging en de handel tussen de lidstaten

- (303) De Commissie had in het besluit tot inleiding van de procedure haar twijfels geuit ten aanzien van de omstandigheid dat de luchthaven van La Rochelle kan concurreren met andere luchthavens in de omgeving, zoals de luchthavens van Angoulême, Rochefort en Niort.
- (304) Volgens punt 25 van de richtsnoeren van 2014 is het verzorgingsgebied van een bepaalde luchthaven een afgebakende geografische markt die doorgaans wordt vastgesteld op rond 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein. In ditzelfde punt staat echter ook dat het verzorgingsgebied van een bepaalde luchthaven hiervan kan verschillen en dat er moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van iedere afzonderlijke luchthaven. De grootte en de omvang van het verzorgingsgebied verschilt immers van luchthaven tot luchthaven en is afhankelijk van de uiteenlopende kenmerken van de luchthaven, onder meer i) haar bedrijfsmodel, ii) locatie en iii) de luchtverbindingen die zij bedient.
- (305) Wat de luchthaven van Angoulême betreft, merkt de Commissie in de eerste plaats op dat deze luchthaven op meer dan twee uur per auto en 150 km van de luchthaven van La Rochelle ligt. De afstand tussen deze twee luchthavens is dus aanzienlijk groter dan de in punt 25 van de richtsnoeren van 2014 genoemde, en is in beginsel van dien aard dat de luchthaven van Angoulême wordt uitgesloten van het verzorgingsgebied van La Rochelle. De Commissie merkt ook op dat de luchthavens van La Rochelle en Angoulême relatief verschillende bedrijfsmodellen hebben. Tijdens de betrokken periode (2001-2012) waren de luchthavenactiviteiten van La Rochelle immers voornamelijk gebaseerd op het passagiersvervoer, op geregelde vluchtdiensten, naar Europese bestemmingen die werden geëxploiteerd door lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair of easyJet (zie overweging (29)). Anderzijds varieerden de luchthavenactiviteiten van Angoulême in deze periode aanzienlijk: i) tussen 2004 en 2007 werd één enkele binnenlandse geregelde vluchtdienst (met openbaredienstverplichtingen) geëxploiteerd tussen Angoulême en Lyon; ii) tussen 2008 en 2009 is door Ryanair van april tot oktober één enkele geregelde vluchtdienst naar Londen Stansted geëxploiteerd; iii) tussen 2010 en 2011 is vanaf de luchthaven van Angoulême geen geregelde vluchtdienst geëxploiteerd ⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷⁴⁾ Opmerkingen van de CCI van 4.6.2012, punt 34.

⁽⁷⁵⁾ Zie het besluit van de Commissie van 23 juli 2014 betreffende steunmaatregel SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) die door Frankrijk ten uitvoer is gelegd ten gunste van de Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, de SNC-Lavalin, Ryanair en Airport Marketing Services (PB L 201 van 30.7.2015, blz. 48), overweging 15 en 16.

- (306) De Commissie merkt verder op dat in de betrokken periode (2001-2012) de twee bestemmingen die vanaf de luchthaven van Angoulême werden bediend (Lyon en Londen Stansted), parallel daaraan ook vanaf de luchthaven van La Rochelle zijn bediend. Wat de bestemming Londen Stansted betreft, merkt de Commissie op dat Ryanair deze bestemming tussen 2008 en 2009 vanaf beide luchthavens exploiteerde, wat erop zou kunnen wijzen dat de luchtvaartmaatschappijen deze als afzonderlijke markten beschouwen. Bovendien heeft de sluiting van de route naar Angoulême niet geleid tot een verplaatsing van passagiers naar de route La Rochelle — Londen Stansted.
- (307) De Commissie is derhalve van mening dat de luchthaven van La Rochelle niet in het verzorgingsgebied van de luchthaven van Angoulême is gelegen.
- (308) Wat de luchthavens van Niort en Rochefort betreft, merkt de Commissie op dat deze twee luchthavens op respectievelijk 60 minuten per auto (75 km) en 50 minuten per auto (54 km) van de luchthaven van La Rochelle liggen. Zoals in overweging (304) is vermeld, kan het verzorgingsgebied van een bepaalde luchthaven echter verschillen en moet ook rekening worden gehouden met andere kenmerken van de luchthaven, zoals het bedrijfsmodel ervan en de luchtverbindingen die worden bediend. Wat het bedrijfsmodel betreft, verschillen de luchthavenactiviteiten van La Rochelle — voornamelijk gebaseerd op het passagiersvervoer op geregelde luchtdiensten die worden geëxploiteerd door grote commerciële luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair of easyJet — fundamenteel van die van de luchthavens van Niort en Rochefort. Zoals Frankrijk heeft benadrukt, zijn deze twee luchthavens voornamelijk gericht op de activiteiten van vliegclubs en de lichte luchtvaart en zijn er geen openbare luchtvervoerders actief. Bovendien beschikken deze twee luchthavens, anders dan die van La Rochelle, waar verschillende luchtvaartmaatschappijen actief zijn die geregelde luchtdiensten naar meerdere bestemmingen in Frankrijk en Europa aanbieden, niet over diensten die de exploitatie van geregelde luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen mogelijk maken ⁽⁷⁶⁾.
- (309) De Commissie is derhalve van mening dat de luchthavens van Niort en Rochefort niet als alternatief kunnen worden gezien voor die van La Rochelle als luchthaven voor passagiersvervoer op geregelde luchtdiensten die door grote commerciële luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd.
- (310) Wel is de Commissie van mening dat de luchthaven van La Rochelle concurreert met de andere luchthavens, zelfs die buiten haar verzorgingsgebied. De luchthavenbeheerders in de Unie concurreren met elkaar om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Op grond van verschillende criteria bepalen de luchtvaartmaatschappijen immers de routes die ze exploiteren, en de bijbehorende frequenties. Deze criteria omvatten de mogelijke klantenkring die ze op deze routes kunnen verwachten, maar ook de kenmerken van de luchthavens die aan het begin en het einde van die routes liggen.
- (311) De luchtvaartmaatschappijen onderzoeken met name criteria zoals het soort verleende luchthavendiensten, de bevolking of de economische activiteit in de omgeving van de luchthaven, de congestie, de landzijdige bereikbaarheid, de hoogte van de heffingen en de algemene commerciële voorwaarden voor het gebruik van de luchthaveninfrastructuur en -diensten (zoals het bestaan van stimulansen en maatregelen op het gebied van marketingsteun voor luchtvaartmaatschappijen, en de daarmee gemoeide bedragen). De hoogte van de heffingen, stimulansen en steunmaatregelen is in zoverre een cruciale factor dat de aan een luchthaven verleende overheidsfinanciering kan worden gebruikt om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken, met dus mogelijk een ernstige verstoring van de mededinging tot gevolg.
- (312) Bijgevolg wijzen de luchtvaartmaatschappijen hun middelen, met name op het gebied van toestellen en bemanning, toe aan verschillende routes, rekening houdend met onder andere de door de luchthavenbeheerders aangeboden diensten en de prijzen die zij daarvoor in rekening brengen.
- (313) Hieruit volgt dat de verschillende steunmaatregelen die aan de luchthaven van La Rochelle zijn toegekend en waarop dit onderzoek betrekking heeft, voor zover ze deze onderneming een economisch voordeel opleverden, de positie van deze onderneming ten opzichte van de andere Europese luchthavenbeheerders mogelijk hebben versterkt. Bijgevolg kunnen deze steunmaatregelen de mededinging vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

7.1.1.5. Conclusie inzake het bestaan van steun

- (314) De subsidies voor overheidstaken en de vermeende onderfacturering van de diensten van de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven tussen 2006 en 2012 vormen geen staatssteun. De uitrustingssubsidies, de onderfacturering van de diensten van de CCI-algemene dienst aan de luchthaven van La Rochelle tussen 2001 en 2005, de terug te betalen voorschotten die de luchthaven van La Rochelle heeft ontvangen en de subsidies van de lokale overheden om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle, vormen staatssteun ten gunste van deze luchthaven.

⁽⁷⁶⁾ Deze diensten omvatten grondafhandelingsdiensten, veiligheids-/beveiligingsdiensten en diensten voor reddingsoperaties en brandbestrijding bij luchtvaartuigen van niveau 1.

7.1.2. *Het onrechtmatige karakter van de staatssteun*

- (315) De investeringssubsidies, de onderfacturering tussen 2001 en 2005, de terug te betalen voorschotten en de als bijdrage aan de promotieacties bedoelde subsidies die de CCI heeft ontvangen van het departement Charente-Maritime, de regio Poitou-Charentes en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle heeft ontvangen, zijn in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU ten uitvoer gelegd zonder te zijn aangemeld.
- (316) In Beschikking 2005/842/EG van de Commissie van 28 november 2005 betreffende de toepassing van artikel 86, lid 2, van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst die aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen wordt toegekend (hierna "de DAEB-beschikking van 2005" genoemd) zijn de voorwaarden vastgesteld waaronder bepaalde steunmaatregelen die zijn toegekend als compensatie voor de openbare dienst kunnen worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting die is ingesteld bij artikel 108, lid 3, VWEU. Volgens Frankrijk voldoen de aan de CCI-luchthaven toegekende steunmaatregelen aan deze voorwaarden. Volgens de Commissie is dat echter niet het geval.
- (317) Ten eerste kan het beheer van de luchthaven van La Rochelle namelijk niet in zijn geheel als een echte dienst van algemeen economisch belang worden beschouwd, zoals is aangetoond in overweging (261). Omdat de bovenvermelde steunmaatregelen zijn toegekend om de luchthavenexploitatie in haar geheel te financieren, voldoen ze niet aan de criteria van de DAEB-beschikking van 2005.
- (318) Ten tweede is het zo, zoals reeds eerder is aangegeven, dat zelfs als de exploitatie van de luchthaven in haar geheel als dienst van algemeen economisch belang zou kunnen worden beschouwd, geen van de betrokken steunmaatregelen een compensatie voor de openbare dienst zou vormen waarvan de parameters vooraf op een objectieve en doorzichtige wijze zijn vastgesteld. Zoals reeds is aangegeven in overweging (273) voldoen de betrokken steunmaatregelen namelijk niet aan de voorwaarden van het arrest-Altmark.
- (319) In het licht van het voorgaande vormen de investeringssubsidies, de onderfacturering tussen 2001 en 2005, de terug te betalen voorschotten en de als bijdrage aan de promotieacties bedoelde subsidies die de CCI heeft ontvangen van het departement Charente-Maritime, de regio Poitou-Charentes en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle, onrechtmatige steun.

7.1.3. *Verenigbaarheid van de steun met de interne markt*

7.1.3.1. *Verenigbaarheid van investeringssteun*

- (320) De betrokken steunmaatregelen hebben betrekking op de investeringssubsidies die door verschillende overheidsinstanties aan de CCI-luchthaven zijn betaald (de regio Poitou-Charentes, het departement Charente-Maritime en de Communauté d'Agglomération de La Rochelle) en het EFRO. Zoals reeds eerder is aangegeven, hebben deze uitrustingssubsidies de investeringskosten die de CCI normaal gesproken had moeten dragen, verminderd en vormen zij derhalve investeringssteun.
- (321) Deze investeringssteun is toegekend vóór 4 april 2014, de datum waarop de richtsnoeren van 2014 van toepassing werden. Volgens die richtsnoeren past de Commissie op onrechtmatige investeringssteun voor luchthavens de regels toe die van kracht waren op het ogenblik dat de steun werd toegekend ⁽⁷⁷⁾.
- (322) Voor de subsidies die zijn toegekend vanaf 2005, golden de richtsnoeren van 2005 op het ogenblik waarop ze werden toegekend en moet dus die tekst worden toegepast.
- (323) De tussen 2000 en 2005 betaalde subsidies waren daarentegen al aan de CCI-luchthaven toegekend vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005, toen er geen specifiek verenigbaarheids criterium bestond voor investeringssteun ten gunste van luchthavens. De Commissie moet deze subsidies dus rechtstreeks op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU beoordelen, rekening houdend met haar besluitvormingspraktijk in dat verband. Er wordt aan herinnerd dat de besluitvormingspraktijk van de Commissie ten aanzien van de beoordeling van de verenigbaarheid van aan luchthavenbeheerders verleende steun is geconsolideerd door de richtsnoeren van 2005. Daarom vindt de Commissie dat de verenigbaarheid van de tussen 2000 en 2005 betaalde subsidies met de interne markt moet worden beoordeeld in het licht van de in de richtsnoeren van 2005 vastgestelde beginselen en de rechtspraak ⁽⁷⁸⁾.

⁽⁷⁷⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 173.

⁽⁷⁸⁾ Arrest van het Hof (Grote kamer) van 22 september 2020, C-594/18 P, *Republiek Oostenrijk/Commissie*, ECLI:EU:C:2020:742, punt 20.

- (324) Staatssteun aan luchthavens moet, net als alle andere staatssteun, nodig zijn om de ontwikkeling van een economische activiteit te vergemakkelijken en in verhouding daartoe staan om verenigbaar met de interne markt te worden verklaard op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU. De Commissie zal dus niet alleen onderzoeken of de eerder vermelde criteria van de richtsnoeren van 2005 zijn nageleefd, maar ook of is voldaan aan de criteria “noodzakelijkheid” en “evenredigheid”.
- (325) Om de noodzakelijkheid en de evenredigheid van de steun vast te stellen, moet de Commissie ook nagaan of het steunbedrag beperkt is tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de doelstelling te bereiken ⁽⁷⁹⁾.

a) Subsidiabiliteit van investeringskosten

- (326) Om te beginnen merkt de Commissie op dat de subsidiabele kosten met betrekking tot de investeringen ten gunste van een luchthaven, volgens de richtsnoeren van 2005, beperkt moeten blijven tot investeringskosten met betrekking tot de eigenlijke luchthaveninfrastructuur (start- en landingsbanen, terminals, tarmac enz.) of de kosten van directe ondersteuning (brandbestrijdingsinstallaties, veiligheids- en beveiligingsuitrusting). Niet-subsidiabele kosten zijn kosten met betrekking tot commerciële activiteiten die niet direct verband houden met de kernactiviteiten van de luchthaven, zoals de bouw, de financiering, de exploitatie en de verhuur van lokalen en vastgoed, niet alleen voor kantoren en magazijnen, maar ook voor hotels en industriële ondernemingen op het grondgebied van de luchthaven, alsook winkels, restaurants en parkeerruimten.
- (327) De verschillende investeringssubsidies van het EFRO, de regio Poitou-Charentes, het departement Charente-Maritime en de Communauté de l'Agglomération de La Rochelle voor een totaalbedrag van bijna 3 miljoen EUR zijn gebruikt voor de financiering van de bouw van een nieuwe vertrek- en aankomsthal, de versteviging, verlenging en verbreding van de start- en landingsbaan, de versteviging en verbreding van de taxibaan, de versteviging en uitbreiding van het parkeerterrein voor vliegtuigen en de aanleg van een bezinkingsbak om ervoor te zorgen dat de luchthaven weer voldoet aan de normen van de waterwet.
- (328) De start- en landingsbaan, de taxibaan, het parkeerterrein voor vliegtuigen, de bezinkingsbak en de terminal maken deel uit van de luchthaveninfrastructuur en vallen onder het staatssteuntoezicht zoals omschreven in overweging (218). Bijgevolg zijn de investeringskosten met betrekking tot die infrastructuur subsidiabel.

b) De steun vergemakkelijkt de ontwikkeling van een economische activiteit

- (329) Er zijn uitrustingssubsidies gebruikt voor de bouw van een nieuwe vertrek- en aankomsthal, de versteviging, verlenging en verbreding van de start- en landingsbaan, de versteviging en verbreding van de taxibaan, de versteviging en uitbreiding van het parkeerterrein voor vliegtuigen en de aanleg van een bezinkingsbak om ervoor te zorgen dat de luchthaven weer voldoet aan de normen van de waterwet.
- (330) De aanpassing van de start- en landingsbaan (45 m breed en een verlenging met 115 m), de taxibaan en het parkeerterrein voor vliegtuigen heeft de luchthaven van La Rochelle geschikt gemaakt voor vliegtuigen met een capaciteit van 100-200 stoelen, zoals de B737 en A320, waardoor de luchthaven zich kon richten op nieuwe markten waar deze vliegtuigen het meest worden gebruikt (Groot-Brittannië, België, Iberisch schiereiland) en waarbij de luchthaven zich heeft aangepast aan de specifieke veiligheidsnormen voor deze vliegtuigen. Dit sluit aan bij een doelstelling van regionale economische en toeristische ontwikkeling die de luchthaven van La Rochelle aantrekkelijker maakt en het dus mogelijk maakt het aantal passagiers dat naar de regio reist, te verhogen.
- (331) Door de uitbreiding van de terminal heeft deze gelijke tred kunnen houden met de voortdurende toename van het verkeer en kon een groter aantal passagiers worden verwerkt met een aanvaardbaar niveau van veiligheid, beveiliging en comfort dat eerder ontbrak, zoals in januari 2000 werd aangestipt in een gebouwenstudie. In die studie werd vastgesteld dat er op piekmomenten honderd passagiers waren en dat de ontvangsthal als gevolg van dat verkeer duidelijk onderbemeten was, wat leidde tot opstoppingen en vertragingen in de veiligheidsprocedures en dus ook bij het in- en uitstappen. De financiering heeft de beveiliging, de veiligheid en de goede werking van de infrastructuur dus verbeterd, hetgeen essentieel is voor de verwezenlijking van de doelstellingen van regionale ontwikkeling en meer toerisme.

⁽⁷⁹⁾ Zie het besluit van de Commissie van 18 februari 2011 betreffende steunmaatregel NN 26/2009 — Griekenland — Uitbreiding van de luchthaven van Ioannina, overwegingen 69 en 70. Zie ook arrest van het Gerecht van 18 januari 2012, Djebel/Commissie, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, overwegingen 122 en 123 en aldaar aangehaalde rechtspraak.

- (332) Bovendien moet worden opgemerkt dat de luchthaven van La Rochelle een belangrijk knooppunt is voor de verbinding tussen Europa en de regio La Rochelle. In dit verband is de luchthaven van groot belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van de regio. Als er in La Rochelle geen luchthaven zou zijn, of als de bestaande luchthaven slechts een kleiner verkeersvolume zou kunnen opvangen, zou dit een negatieve invloed hebben op deze ontwikkeling, want zakenreizigers willen doorgaans hun reistijd zo kort mogelijk houden om in één dag heen en weer te kunnen reizen. Als voor zakenreizen naar of vanuit La Rochelle gebruik zou moeten worden gemaakt van een luchthaven die zich niet in de onmiddellijke nabijheid van de stad zou bevinden, zou dat nadelig kunnen uitpakken voor de ontwikkeling van de economische activiteit.
- (333) Met name door de nabijheid van het eiland Île de Ré en zijn badplaatsen verwerkt de luchthaven van La Rochelle ook een omvangrijke stroom toeristen. Van dit positieve effect is een raming gemaakt in de nota van de CCI uit 2008, "Stratégie: vers un développement maîtrisé" (strategie: naar een beheerste ontwikkeling). In die nota wordt aangegeven dat het economische gewicht van de luchthaven voor de agglomeratie gelegen is in de uitgaven van de passagiers van de lagekostenmaatschappijen in de lokale economie (33 miljoen EUR in 2007). In 2008 waren er bovendien 167 banen op de luchthaven zelf. Het door ODIT France in 2008 opgestelde rapport "Transport aérien et développement touristique" (luchtvervoer en toeristische ontwikkeling) toont een ratio waarmee het totale economische gewicht van de luchthaven van La Rochelle voor de lokale economie in 2008 op 100 miljoen EUR kon worden geraamd.
- (334) Om al deze redenen hebben de door de CCI-luchthaven ontvangen uitrustingssubsidies bijgedragen tot de economische ontwikkeling van La Rochelle en omgeving, door de effecten van deze luchthaven op het toerisme en de economische activiteit in het algemeen.
- (335) Deze subsidies hebben eveneens bijgedragen tot de bereikbaarheid van de regio, met name voor toeristen en zakenreizigers. In dit verband moet worden opgemerkt dat de luchthaven van La Rochelle niet in hetzelfde verzorgingsgebied ligt als de luchthaven van Angoulême (zie de overwegingen (305) tot en met (307)).
- (336) Wat de luchthavens van Niort en Rochefort betreft, is de Commissie van mening dat deze luchthavens niet als alternatief kunnen worden gezien voor die van La Rochelle als luchthaven voor passagiersvervoer op geregelde luchtdiensten die door grote commerciële luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd (zie overweging (309)).
- (337) Investeringssteun die dient om de accommodatiecapaciteit van de luchthaven van La Rochelle te vergroten, bevordert de bereikbaarheid van de regio tot op zekere hoogte omdat hierdoor wordt vermeden dat de passagiers en luchtvaartmaatschappijen een andere luchthaven moeten zoeken die geen perfect alternatief vormt.
- (338) Bovendien is de TGV-spoorverbinding tussen La Rochelle en Parijs, een internationaal vervoersknooppunt, pas een hogesnelheidslijn vanaf Saint-Pierre-des-Corps, zodat het drie uur duurt om op deze manier in Parijs te komen. Het project TGV-Atlantique, dat de steden Poitiers, Angoulême en Bordeaux met de volle snelheid zal verbinden, omvat niet La Rochelle.
- (339) Zo blijkt dat, hoewel er alternatieve vervoermiddelen zijn voor het luchtvervoer, de uitrustingssubsidies tot een betere bereikbaarheid van de regio en tot de regionale ontwikkeling hebben kunnen bijdragen.
- c) De infrastructuur is nodig en evenredig met het gestelde doel
- (340) De investeringen waren gericht op een betere werking en optimaal gebruik van bestaande infrastructuur, met name omdat een deel van de infrastructuur onbruikbaar was omdat deze niet aan de veiligheidsnormen voldeed, of omdat deze investeringen het mogelijk maken de luchthaven aan te passen aan een te verwachten toename van het verkeer.
- (341) Bij de uitvoering van de investeringen in de verbreding/verlenging van de start- en landingsbaan van de luchthaven, die onderbemeten was en dus niet geschikt voor grotere vliegtuigen, heeft de CCI-luchthaven zich beperkt tot een verlenging met 115 meter, die toereikend was om haar in overweging (330) omschreven marktdoelstellingen te verwezenlijken, namelijk de aanpassing aan vliegtuigen met een maximumcapaciteit van 200 stoelen. Deze verlenging was overigens ook aanbevolen in de studie die in januari 2000 werd uitgevoerd door de Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest (speciale dienst van luchthavens in het zuidwesten). Het verkeer dat in de daaropvolgende jaren is geregistreerd, bevestigt dat deze werkzaamheden passend waren.
- (342) Zoals vermeld in overweging (331) hebben de door de uitrustingssubsidies gefinancierde werkzaamheden aan de terminal, die ook onderbemeten was, niet geleid tot een belangrijke capaciteitsverhoging, maar waren ze uitsluitend bedoeld om de onderbemeten infrastructuur in een zodanige staat te brengen dat het tot dan gebruikelijke verkeersvolume verwerkt kon blijven worden en beter ingespeeld kon worden op de piekperiodes.
- (343) Die investeringen gingen dus niet verder dan wat noodzakelijk was om de luchthaven het tot dan gebruikelijke verkeersvolume verder te kunnen laten verwerken in goede omstandigheden, ook tijdens piekperiodes. De investeringen waren dus noodzakelijk en evenredig met het gestelde doel.

d) De infrastructuur biedt voldoende gebruiksvooruitzichten op middellange termijn

- (344) Opgemerkt moet worden dat het passagiersverkeer op de luchthaven van La Rochelle in de periode 2005-2007 schommelde tussen ongeveer 120 000 en 220 000 passagiers per jaar, en dat het verkeer in de loop der jaren alleen maar is toegenomen. Het was dus redelijk om zowel in 2005 als in 2007 uit te gaan van belangrijke en toenemende gebruiksvooruitzichten.
- (345) Deze vooruitzichten rechtvaardigden de investeringen die dienden om de infrastructuur in goede staat te houden om het tot dan gebruikelijke verkeersvolume te kunnen blijven verwerken en te kunnen inspelen op de jaarlijkse groei van de luchthaven, zonder te leiden tot een forse capaciteitsverhoging.
- (346) In dit verband zij eraan herinnerd dat de werkzaamheden om de start- en landingsbaan van La Rochelle aan te passen, bedoeld waren om de baan geschikt te maken voor vliegtuigen met een grotere capaciteit en zich aan te passen aan de specifieke veiligheidsnormen voor bepaalde vliegtuigen, met de toename van het aantal passagiers naar de regio als uiteindelijk doel. Door de uitbreiding van de terminal heeft deze bovendien gelijke tred kunnen houden met de voortdurende toename van het verkeer, kon een groter aantal passagiers worden verwerkt met een aanvaardbaar niveau van veiligheid, beveiliging en comfort en konden opstoppen en vertragingen in de beveiligingsprocedures en dus ook bij het in- en uitstappen worden voorkomen. De uitrustingssubsidies hebben gediend ter financiering van herstelwerkzaamheden aan de banen en aanpassingswerkzaamheden om de infrastructuur in goede staat te houden teneinde de toesteltypen die er tot dan toe landden en opstegen, en het tot dan gebruikelijke verkeersvolume te kunnen blijven verwerken zonder forse capaciteitsverhogingen, en om de werking van de luchthaven tijdens piekperiodes te verbeteren. De conclusie luidt dat de gefinancierde infrastructuur bij de toekenning van de investeringssubsidies dus voldoende gebruiksvooruitzichten op de middellange termijn bood.

e) Gelijke en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur

- (347) De luchthaven van La Rochelle staat zonder bijzondere beperkingen open voor de verschillende ondernemingen die er gebruik van wensen te maken. De toegang tot deze infrastructuur wordt aangeboden op gelijke en niet-discriminerende wijze in de zin van de richtsnoeren van 2005.

f) Geen invloed op het handelsverkeer in een mate die indruist tegen het gemeenschappelijk belang

- (348) Zoals reeds eerder is aangegeven, is de luchthaven van La Rochelle een luchthaven van categorie D in de zin van de richtsnoeren van 2005. In punt 39 van die richtsnoeren wordt onder meer het volgende gesteld: "... is er bij financiële steun aan kleine regionale luchthavens (categorie D) weinig kans op concurrentievervalsing of beïnvloeding van het handelsverkeer in een mate die in strijd is met het algemeen belang".
- (349) Bovendien blijkt uit de overwegingen (304) en (309) dat de luchthaven van La Rochelle in haar verzorgingsgebied niet concurreert met een andere luchthaven met hetzelfde bedrijfsmodel, die waarschijnlijk negatieve gevolgen van de betrokken maatregelen zou ondervinden. De luchthavens van Niort en Rochefort bedienen immers gedifferentieerde marktsegmenten en zouden elkaar dus niet perfect kunnen vervangen. De luchthaven van Angoulême bevindt zich niet in het verzorgingsgebied van de luchthaven van La Rochelle.
- (350) Bovendien hebben de betrokken uitrustingssubsidies niet gediend om belangrijke capaciteitsverhogingen te financieren, zodanig dat daardoor bijvoorbeeld de indeling van de luchthaven in de nomenclatuur van de richtsnoeren van 2005 gewijzigd had kunnen worden. Zo bestond het effect van de betrokken uitrustingssubsidies er voornamelijk in dat de luchthaven in goede staat werd gehouden, aangezien de luchthaven haar activiteiten zonder die subsidies niet of alleen in slechtere omstandigheden had kunnen voortzetten. De subsidies hebben echter niet geleid tot nieuwe capaciteit die zou hebben kunnen concurreren met andere luchthavens, zoals blijkt uit tabel 11.

Tabel 11

Gebruikte capaciteit in aantal passagiers in de periode 2002-2010

Jaar	Gebruikte capaciteit
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Bron: Franse autoriteiten.

(351) Tot slot zijn er na de toekenning van de betrokken uitrustingssubsidies geen belangrijke verschuivingen geweest van luchtvaartmaatschappijen die uit Angoulême zijn weggetrokken naar La Rochelle, of die verbindingen vanuit Angoulême hebben gesloten om routes naar dezelfde bestemmingen te openen vanuit La Rochelle.

(352) Rekening houdend met de positieve en negatieve aspecten van de subsidies in kwestie, is de Commissie van mening dat de uitrustingssubsidies geen invloed hebben gehad op het handelsverkeer in een mate die in strijd is met het algemeen belang.

g) Noodzaak en evenredigheid van de steun

(353) Een investering wordt als noodzakelijk en evenredig aangemerkt als die een betere werking en een optimaal gebruik van bestaande infrastructuur mogelijk maakt, met name omdat een deel van de infrastructuur onbruikbaar is omdat deze niet voldoet aan de veiligheidsnormen ⁽⁸⁰⁾, of omdat deze investering het mogelijk maakt de luchthaven aan te passen aan een te verwachten toename van het verkeer ⁽⁸¹⁾.

(354) Wat de werkzaamheden aan de start- en landingsbaan, de taxibaan en het parkeerterrein voor vliegtuigen, die onderbemeten waren, aangaat, bestond de strategie van de luchthaven uit het openen van nieuwe routes en het ontwikkelen van het verkeer, waardoor de uitbreiding van deze infrastructuur noodzakelijk was.

(355) Wat de werkzaamheden aan de terminal aangaat, was de infrastructuur van de luchthaven niet afgestemd op de voortdurende ontwikkeling van het passagiersverkeer, met vertragingen en congestie tot gevolg. De aanpassing van de luchthaven was dus noodzakelijk en evenredig om de toestroom van passagiers te kunnen verwerken.

(356) De uitrustingssubsidies vertegenwoordigen een steunbedrag van 2 986 000 EUR op een investering van 5 876 000 EUR, d.w.z. een steunintensiteit van 50,8 %, wat gezien de categorie van de luchthaven aanvaardbaar is.

(357) Alle beschikbare elementen wijzen er echter op dat deze steunmaatregelen kunnen worden aangemerkt als noodzakelijk en evenredig, in de zin dat de CCI zonder die steunmaatregelen niet in staat zou zijn geweest de betrokken investeringen te financieren en geen aanzienlijk hogere bijdrage had kunnen leveren dan zij geleverd heeft.

(358) Tabel 12 geeft een samenvatting van de nettoresultaten van de luchthaven van La Rochelle voor de periode 2002-2012 en van haar autofinancieringsvermogen. Dat is de som van het nettoresultaat en de kosten die geen kasstroom genereren (in wezen zijn dit de afschrijvingskosten en de voorzieningen voor risico's en verplichtingen). Het autofinancieringsvermogen wordt gevormd door de door de activiteit van een onderneming gegenereerde bedragen die beschikbaar zijn om investeringen te financieren, het werkkapitaal van de onderneming, de aflossingen van leningen, spaargeld en aan aandeelhouders uitgekeerde dividenden.

⁽⁸⁰⁾ Besluit van de Commissie van 16 mei 2006 betreffende steunmaatregel N 21/06, Verenigd Koninkrijk – City of Derry Airport (PB C 272 van 9 november 2006, blz. 13), overwegingen 57 en 58.

⁽⁸¹⁾ Besluit van de Commissie van 27 april 2010 betreffende steunmaatregel N 41/10, Letland — Staatssteun voor infrastructuurinvesteringen op de luchthaven van Riga (PB C 143 van 2.6.2010, blz. 22), overwegingen 35-37.

Tabel 12

Boekhoudkundig nettoresultaat en autofinancieringsvermogen van de luchthaven van La Rochelle

(in duizend EUR)

Jaren	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Opbrengsten	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Kosten	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Boekhoudkundig nettoresultaat	- 175	- 75	19	- 334	- 738	- 559	- 728	- 771	- 197	- 491	- 496
Autofinancieringsvermogen	5	228	- 84	5	298	- 195	- 259	- 679	46	- 2	- 30

Bron: Franse autoriteiten.

(359) Deze tabel geeft aan dat de luchthaven van 2002 tot en met 2012 verliezen noteerde. In de loop van die periode schommelde het autofinancieringsvermogen van de luchthaven voorts tussen 298 000 EUR en -679 000 EUR per jaar. In 2004 en 2005, de jaren waarin bijna alle uitrustingssubsidies werden betaald, bedroeg het autofinancieringsvermogen van de luchthaven slechts -84 000 EUR respectievelijk 5 000 EUR, d.w.z. een zeer bescheiden niveau in vergelijking met de kosten van de gedane investeringen (totale investeringskosten in 2004 en 2005: 5 830 000 EUR) ⁽⁸²⁾. De middelen die door de activiteit van de luchthaven werden vrijgemaakt, waren dus ruimschoots onvoldoende om een belangrijke bijdrage te leveren in de financiering van deze investeringen.

(360) De beschikbare gegevens tonen aan dat het begrotingsresultaat 19 000 EUR bedroeg in 2004 en -334 000 EUR in 2005, de jaren waarin bijna alle uitrustingssubsidies werden betaald. Deze gegevens moeten worden vergeleken met de nettoresultaten van de luchthaven na subsidies, namelijk -738 000 EUR in 2006 en -559 000 EUR in 2007. Daaruit blijkt dat de financiering van alle betrokken investeringen of zelfs van een groot gedeelte daarvan met behulp van de eigen middelen van de luchthaven de reeds forse verliezen van de luchthaven nog sterk zou hebben verergerd.

(361) Anderzijds is het, rekening houdend met de reeds langere tijd geleden verliezen, weinig waarschijnlijk dat de CCI in staat was een groot gedeelte van de betrokken investeringen te financieren door een verhoging van haar schuldenlast, die in 2005 ongeveer 226 000 EUR en in 2006 341 000 EUR bedroeg ⁽⁸³⁾.

(362) De uitrustingssubsidies waren dus noodzakelijk voor de uitvoering van de investeringen die zij hebben gefinancierd. Anders gezegd, de subsidies hebben een stimulerend effect gehad, aangezien de CCI deze investeringen niet had ondernomen zonder die subsidies. Bovendien leven zij het evenredigheidsbeginsel na, aangezien de CCI haar bijdrage in de financiering van deze investeringen niet aanzienlijk had kunnen verhogen.

h) Conclusie over de verenigbaarheid van de investeringssteun

(363) Om de in de bovenstaande overwegingen van dit deel uiteengezette redenen is de Commissie van mening dat de investeringssubsidies over de periode 2001-2005 steunmaatregelen zijn die verenigbaar zijn met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

(364) Deze conclusie is gebaseerd op de criteria die in de richtsnoeren van 2005 zijn vastgesteld voor investeringssteun ten gunste van luchthavens. Zij geldt onverminderd elke latere beoordeling door de Commissie van eventuele toekomstige investeringssteun ten gunste van de luchthaven van La Rochelle op grond van de richtsnoeren van 2014.

⁽⁸²⁾ Tabel ingediend door de Franse autoriteiten op 14.11.2017 in antwoord op vraag 9.

⁽⁸³⁾ Bijlage 6 bij het aanvullende definitieve antwoord van de CCI van 14.11.2017 ("Plan d'affaires de 2001-2014" (bedrijfsplan 2001-2014), lijn "emprunt et autres dettes financières" (lening en andere financiële verplichtingen)).

7.1.3.2. Verenigbaarheid van de exploitatiesteun

- (365) Zoals reeds eerder is aangetoond, heeft Frankrijk een kennelijke beoordelingsfout gemaakt door te stellen dat het beheer van de luchthaven van La Rochelle in zijn geheel een dienst van algemeen economisch belang is. In het bijzonder de door de beheerder van de luchthaven van La Rochelle ontplooid activiteit bestaande in de verwerking van commerciële passagiersvluchten op deze luchthaven, zou niet beschouwd mogen worden als een echte dienst van algemeen economisch belang. Voor zover de verschillende steunmaatregelen waarop dit onderzoek betrekking heeft, gericht waren op de financiering van de luchthavenexploitatie in haar geheel, mogen ze niet beschouwd worden als openbaredienstcompensatie voor het beheer van een echte dienst van algemeen economisch belang.
- (366) Zoals reeds eerder is aangetoond, zou geen van de steunmaatregelen waarop dit onderzoek betrekking heeft, kunnen voortvloeien uit de toepassing van een financieel compensatiemechanisme waarvan de parameters vooraf op een objectieve en doorzichtige wijze zijn vastgesteld en vergezeld gaan van parameters voor de controle en herziening van de compensatie, alsook van voorwaarden voor de terugbetaling van eventuele overcompensatie en regelingen om overcompensatie te vermijden. Daarmee voldoen de betrokken steunmaatregelen niet aan de cumulatieve voorwaarden van de EU-kaderregeling inzake staatssteun ⁽⁸⁴⁾ in de vorm van compensatie voor de openbare dienst die *ratione temporis* op dit geval van toepassing zou zijn.
- (367) Bijgevolg kunnen deze steunmaatregelen niet verenigbaar worden verklaard met de interne markt op grond van artikel 106, lid 2, VWEU.
- (368) De Commissie gaat nu de steunmaatregelen analyseren waarop dit onderzoek betrekking heeft, in het licht van de verschillende criteria van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.
- (369) De betrokken maatregelen betreffen de financiering in verband met de exploitatie van de luchthaven: terug te betalen renteloze voorschotten, onderfacturering van de diensten van de CCI-algemene dienst aan de luchthaven van La Rochelle tussen 2001 en 2005 en subsidies die de CCI van de lokale overheden heeft ontvangen om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle.
- (370) Aangezien deze maatregelen bedoeld waren voor de financiering van de exploitatie van de luchthaven van La Rochelle en niet voor de financiering van specifieke investeringen in deze luchthaven, is in alle gevallen sprake van exploitatiesteun. Al deze exploitatiesteun is onrechtmatig toegekend vóór 4 april 2014, de datum waarop de richtsnoeren van 2014 van toepassing werden, waarmee de Commissie de hierin neergelegde beginselen toepasselijk verklaarde op alle lopende zaken betreffende exploitatiesteun aan luchthavens, ook als die steun vóór 4 april 2014 werd toegekend ⁽⁸⁵⁾.
- (371) Volgens de richtsnoeren van 2014 kan exploitatiesteun die vóór 4 april 2014 aan luchthavens werd toegekend, verenigbaar worden verklaard voor alle ongedekte exploitatiekosten, mits aan de in punt 5.1.2. genoemde voorwaarden is voldaan ⁽⁸⁶⁾. De voorwaarden van punt 5.1.2 van de richtsnoeren van 2014 worden hieronder geanalyseerd.

— De steun vergemakkelijkt de ontwikkeling van een economische activiteit

- (372) De terug te betalen voorschotten en de onderfacturering waren bedoeld om het exploitatietekort van de luchthaven van La Rochelle te financieren en hebben er zo voor gezorgd dat de luchthaven in bedrijf kon blijven. De subsidies van de lokale overheden om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle waren gericht op de financiering van dergelijke acties die tot doel hadden de activiteiten van deze luchthaven te ontwikkelen.
- (373) Zoals reeds uiteengezet in de overwegingen (329) en (332), heeft de activiteit van de luchthaven van La Rochelle een positief effect op de economische ontwikkeling van de regio La Rochelle, met name in de toerismesector.
- (374) Op grond van de richtsnoeren van 2014 wordt de ontwikkeling van de lokale economie echter als doelstelling van gemeenschappelijk belang erkend, wat de toekenning van exploitatiesteun aan een luchthaven vóór 4 april 2014 zou kunnen rechtvaardigen, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.
- (375) Het valt niet te ontkennen dat de luchthaven van La Rochelle veel toeristen naar de regio La Rochelle heeft getrokken en een positief effect heeft gehad op de regio en de lokale economie.

⁽⁸⁴⁾ Mededeling van de Commissie — EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst (2011) (PB C 8 van 11.1.2012, blz. 15).

⁽⁸⁵⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 172.

⁽⁸⁶⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 137.

- (376) Van dit positieve effect is een raming gemaakt in de nota van de CCI uit 2008, “Stratégie: vers un développement maîtrisé”. In die nota wordt aangegeven dat het economische gewicht van de luchthaven voor de agglomeratie gelegen is in de uitgaven van de passagiers van de lagekostenmaatschappijen in de lokale economie (33 miljoen EUR in 2007) en het aantal banen op de luchthaven zelf (167 in 2008).
- (377) Het door ODIT France in 2008 opgestelde rapport “Transport aérien et développement touristique” toont een ratio waarmee het totale economische gewicht van de luchthaven van La Rochelle voor de lokale economie in 2008 op 100 miljoen EUR kon worden geraamd. In 2008 waren er bovendien 167 banen op de luchthaven zelf.
- (378) Bovendien zijn de uitgaven per passagier en de totale uitgaven berekend in het kader van jaarlijkse enquêtes tussen 2006 en 2014, waarvan de resultaten als volgt zijn:

Tabel 13

Uitgaven per passagier en totale uitgaven in de regio La Rochelle

(in EUR)

Jaar	Uitgaven per passagier	Totale uitgaven
2006	336	17,8 miljoen
2007	471	33 miljoen
2008	367	27,4 miljoen
2009	Niet onderzocht	Niet onderzocht
2010	532,58	30 miljoen
2011	548,97	35 miljoen
2012	558,62	37 miljoen
2013	482,80	27,4 miljoen
2014	578,44	33 miljoen

Bron: Franse autoriteiten.

- (379) Uit tabel 13 blijkt dat het economische gewicht van de luchthaven in de regio La Rochelle in de periode 2006-2014 is gestegen (uitgaven per passagier van 336 EUR in 2006 naar 578,44 EUR in 2014).
- (380) Wanneer een luchthaven is gevestigd in hetzelfde verzorgingsgebied als een andere luchthaven met reservecapaciteit, moet ingevolge de richtsnoeren van 2014 het ondernemingsplan, op basis van deugdelijke prognoses voor passagiers- en vrachtstromen, aangeven wat het verwachte effect op het verkeer op de andere luchthavens in datzelfde verzorgingsgebied is ⁽⁸⁷⁾. De luchthaven van La Rochelle concurreert in haar verzorgingsgebied niet met een andere luchthaven met hetzelfde bedrijfsmodel. De luchthavens van Niort en Rochefort bedienen immers verschillende marktsegmenten en zouden elkaar dus niet perfect kunnen vervangen (zie de overwegingen (308) en (309)). De luchthaven van Angoulême bevindt zich niet in het verzorgingsgebied van de luchthaven van La Rochelle. Derhalve kan worden geconcludeerd dat rekening is gehouden met de verwachte effecten van het luchtverkeer van de luchthaven van La Rochelle voor de in de nabijheid gelegen luchthavens en dat noemenswaardige gevolgen kunnen worden uitgesloten.
- (381) De Commissie is derhalve van mening dat de aan de luchthaven van La Rochelle betaalde exploitatiesteun heeft bijgedragen tot een doelstelling van economische ontwikkeling en tot de aansluiting van de regio La Rochelle.

⁽⁸⁷⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 114.

b) Noodzaak van staatsinmenging en geschiktheid van de steun als interventie-instrument

- (382) De exploitatiesteun was nodig om het economische evenwicht van de exploitatie van de luchthaven van La Rochelle, en daarmee het in bedrijf houden ervan, te waarborgen. Vanuit budgettair oogpunt was de betrokken steun immers noodzakelijk omdat de luchthaven financieel niet levensvatbaar was en een cashflowtekort opleverde. Gezien de resultaten zou de luchthaven niet in staat zijn geweest meer uit eigen middelen te financieren.
- (383) In de richtsnoeren van 2014 wordt bovendien erkend dat “in de huidige marktomstandigheden, kleinere luchthavens moeilijkheden ondervinden om, zonder overheidsfinanciering, de financiering van hun exploitatie rond te krijgen” ⁽⁸⁸⁾. In de richtsnoeren van 2014 wordt gesteld dat luchthavens met een jaarlijkse passagiersstroom van maximaal 700 000 passagiers misschien niet in staat zijn hun exploitatiekosten in substantiële mate te dekken. De luchthaven van La Rochelle behoort tot de kleine luchthavens aangezien het verkeer vóór 2020 naar verwachting niet meer dan 300 000 passagiers zal bedragen en het verkeer vóór 2007 niet meer dan 200 000 passagiers per jaar bedroeg.
- (384) De richtsnoeren van 2014 schrijven voor dat gekeken moet worden of andere dan de toegepaste instrumenten of steun, die tot minder verstoring van de mededinging hadden geleid, hadden kunnen worden toegekend ⁽⁸⁹⁾. Zoals reeds aangegeven moest de luchthaven in de periode 2002-2012 jaarlijks (met uitzondering van 2004) een aanzienlijk exploitatietekort wegschrijven. Om de luchthaven in bedrijf te houden en haar de voor de exploitatie benodigde liquide middelen te verschaffen, kon dan ook moeilijk voor andere instrumenten worden gekozen dan niet-terugvorderbare exploitatiesubsidies, zoals de subsidies voor de marketingacties en de onderfacturering, alsook de terug te betalen renteloze voorschotten zonder exacte terugbetalingstermijn.
- (385) De exploitatiesteun voor de luchthaven van La Rochelle was dus noodzakelijk en geschikt.

c) Stimulerend effect en evenredigheid van de steun

- (386) De richtsnoeren van 2014 schrijven voor dat gekeken moet worden of zonder exploitatiesteun het volume van de economische activiteit op de luchthaven aanzienlijk zou afnemen en of de steun bovendien beperkt is tot het minimum dat nodig is om de gesteunde activiteit te laten plaatsvinden ⁽⁹⁰⁾.
- (387) Aangezien de luchthaven van La Rochelle financieel niet levensvatbaar was, zou haar activiteit sterk zijn verminderd om het financiële evenwicht te waarborgen of zelfs volledig zijn stopgezet zonder de steunmaatregelen ter financiering van haar exploitatiekosten. De steunmaatregelen hebben dan ook een stimulerend effect gehad in de zin van punt 124 van de richtsnoeren van 2014.
- (388) Bovendien blijkt uit tabel 12 dat de verschillende exploitatiesteunbedragen beperkt zijn gebleven tot de bedragen die nodig waren om het financiële evenwicht van de exploitatie te waarborgen. Met uitzondering van 2004, toen het positief was (19 000 EUR), was het boekhoudkundige resultaat steeds negatief, wat erop wijst dat de exploitatiesteun aan de luchthaven nooit hoger was dan de bedragen die nodig waren om het evenwicht van het boekhoudkundige resultaat te behouden.
- (389) De door de algemene dienst van de CCI toegekende terug te betalen voorschotten kwamen voort uit de verplichting voor de CCI, uit hoofde van de concessieovereenkomst, om een evenwichtige begroting voor de luchthaven in te dienen. Het bedrag van de voorschotten werd jaarlijks bij de vaststelling van de begroting bepaald, met als doel de begroting in evenwicht te brengen. De begrotingen van de luchthavens die door de kamers van koophandel en industrie worden beheerd, worden vastgesteld volgens strikte procedures die moeten garanderen dat de overheidsbijdragen die bedoeld zijn om de begroting in evenwicht te brengen, tot het noodzakelijke minimum worden beperkt.
- (390) De Commissie is derhalve van mening dat de verschillende exploitatiesteunbedragen die de CCI-luchthaven heeft ontvangen, tot het minimum beperkt waren.

d) Beoordeling van de mededingingsverstoring en de beïnvloeding van het handelsverkeer

- (391) De richtsnoeren van 2014 schrijven voor dat de Commissie bij de beoordeling van de verenigbaarheid van de vóór 4 april 2014 toegekende exploitatiesteun rekening moet houden met de concurrentieverstoringen en de gevolgen voor het handelsverkeer ⁽⁹¹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 117.

⁽⁸⁹⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 120.

⁽⁹⁰⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 124 en 125.

⁽⁹¹⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 131 en 137.

- (392) Aan luchthavens binnen de EU toegekende steunmaatregelen kunnen potentieel een negatieve invloed hebben op alle andere luchthavens binnen de EU. In het kader van de interne markt voor het luchtvervoer concurreren alle luchthavens binnen de EU namelijk met elkaar om luchtvaartmaatschappijen aan te trekken. Wanneer sprake is van exploitatiesteun die bedoeld is om een luchthaven levensvatbaar te houden, is het algemene effect hiervan op de andere luchthavens afhankelijk van de activiteitenomvang van de gesteunde luchthaven, uitgedrukt in met name het aantal passagiers, verbindingen en frequenties.
- (393) In dit verband moet worden opgemerkt dat de luchthaven van La Rochelle in de betreffende periode (2001-2012) een kleine luchthaven is gebleven. De luchthaven van La Rochelle behoort tot de kleine luchthavens aangezien het verkeer vóór 2020 naar verwachting niet meer dan 300 000 passagiers zal bedragen en het verkeer vóór 2007 niet meer dan 200 000 passagiers per jaar bedroeg. Qua activiteitenomvang is de luchthaven van La Rochelle dus altijd bescheiden geweest. Het algemene effect van de aan deze luchthaven toegekende steunmaatregelen op alle andere luchthavens was dus relatief beperkt.
- (394) De effecten van aan een bepaalde luchthaven toegekende exploitatiesteun op een andere luchthaven zijn veel groter naarmate beide luchthavens dichter bij elkaar liggen. Vooral als de ene luchthaven in het verzorgingsgebied van de andere ligt, ervaren zij een zeer sterke concurrentie van elkaar bij het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die de regio willen bedienen waarin de luchthavens gelegen zijn. Als vanaf beide luchthavens op dezelfde bestemming wordt gevlogen, concurreren zij bovendien met elkaar bij het aantrekken van passagiers die naar deze bestemming willen vliegen en daarvoor uit beide luchthavens kunnen kiezen.
- (395) De luchthaven van Angoulême bevindt zich niet in hetzelfde verzorgingsgebied als de luchthaven van La Rochelle (zie de overwegingen (305) tot en met (307)).
- (396) Wat de luchthavens van Niort en Rochefort betreft, is de Commissie om dezelfde redenen als uiteengezet in de overwegingen (308) en (309) van mening dat de onderzochte subsidies aan de luchthaven van La Rochelle de mededinging met die van de luchthavens van Niort en Rochefort niet kunnen vervalsen.
- (397) De betreffende exploitatiesteun heeft dan ook een beperkt effect gehad op de luchthavens die in de buurt van de luchthaven van La Rochelle liggen.
- (398) Rekening houdend met al deze positieve en negatieve effecten van de betrokken steunmaatregelen, is de Commissie van mening dat deze steunmaatregelen niet een zodanige invloed hebben gehad op het handelsverkeer dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad.
- (399) In het licht van de hierboven aangevoerde punten over het effect van de betrokken steunmaatregelen op de mededinging en het handelsverkeer en rekening houdend met de belangrijke bijdrage die deze steunmaatregelen hebben geleverd aan de economische ontwikkeling van het gebied rondom de luchthaven van La Rochelle, met name hun gunstige invloed op het lokale toerisme en het industriële centrum in de regio, is de Commissie van oordeel dat de betrokken steunmaatregelen niet een zodanige invloed hebben gehad op de mededinging en het handelsverkeer dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad.

e) Conclusie over de verenigbaarheid van de exploitatiesteun

- (400) In het licht van het voorgaande vormen de terug te betalen voorschotten, de incidentele exploitatiesubsidies, de onderfacturering van de diensten die tussen 2001 en 2005 door de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven van La Rochelle zijn verleend en de subsidies voor promotieacties steunmaatregelen die verenigbaar zijn met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.
- (401) Deze conclusie is gebaseerd op de specifieke criteria uit de richtsnoeren van 2014 voor de beoordeling van de verenigbaarheid van de vóór 4 april 2014 aan luchthavens toegekende exploitatiesteun. Zij geldt onverminderd alle beoordelingen van eventuele latere steunmaatregelen voor de luchthaven van La Rochelle die de Commissie eventueel in de toekomst moet uitvoeren op grond van de richtsnoeren van 2014 voor steunmaatregelen die na 4 april 2014 zijn toegekend.

7.2. Maatregelen ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen

7.2.1. Gaat het om steun in de zin van artikel 107, lid 1, van het VWEU?

- (402) Op grond van artikel 107, lid 1, VWEU zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

- (403) Om een maatregel als staatssteun te kunnen aanmerken, moet dus aan elk van de volgende voorwaarden zijn voldaan:
- de begunstigde is een onderneming in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, wat veronderstelt dat zij een economische activiteit verricht;
 - de betrokken maatregel wordt met staatsmiddelen bekostigd en is aan de staat toe te rekenen;
 - de maatregel verleent de begunstigde(n) ervan een selectief voordeel;
 - de betrokken maatregel vervalst de mededinging of dreigt die te vervalsen en kan het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

7.2.1.1. Het begrip onderneming

- (404) Om vast te stellen of de onderzochte maatregelen staatssteun vormen, moet eerst worden vastgesteld of de begunstigten ervan, met name Ryanair, AMS en Jet2, ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU zijn. Het valt niet te betwisten dat deze maatschappijen entiteiten zijn die luchtvervoer- en reclamediensten verlenen. Zij oefenen dus een economische activiteiten uit.

7.2.1.2. Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de staat

- (405) De verschillende overeenkomsten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, zijn tot stand gekomen tussen de luchtvaartmaatschappijen enerzijds en de CCI anderzijds.
- (406) Om te beginnen wijst de Commissie erop dat het voor de specifieke beoordeling van de toerekenbaarheid aan de staat van de betrokken maatregelen (d.w.z. de uit hoofde van die overeenkomsten gedane overheidsbetalingen) irrelevant is om een onderscheid te maken tussen de CCI in haar geheel, de CCI-algemene dienst en de CCI-luchthaven. De CCI-luchthaven is namelijk geen aparte rechtspersoon ten opzichte van de CCI en de verschillende overeenkomsten zijn door de voorzitter van de CCI of onder diens toezicht gesloten. De CCI-luchthaven vormt geen aparte entiteit die autonome besluitvormingsbevoegdheid heeft behalve voor het dagelijkse beheer van de luchthaven. Hieruit volgt dat het gedrag van de CCI-luchthaven en dat van de CCI in haar geheel met het oog op de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie gezamenlijk moeten worden beoordeeld in hun betrekkingen met de luchtvaartmaatschappijen en hun dochterondernemingen. De Commissie herinnert eraan dat deze benadering reeds eerder is gehanteerd in haar besluitvormingspraktijk ⁽⁹²⁾.
- (407) Zoals eerder is vastgesteld in punt 7.1.1.2, is de CCI een overheidsorgaan waarvan alle middelen beschouwd moeten worden als staatsmiddelen en waarvan alle besluiten moeten worden toegerekend aan de staat in de zin van de jurisprudentie inzake staatssteun.
- (408) De CCI en Ryanair voeren in hun opmerkingen aan dat de overeenkomsten van de CCI met de luchtvaartmaatschappijen niet als toerekenbaar aan de staat kunnen worden beschouwd.
- (409) Om te beginnen betwisten Ryanair en de CCI de toerekenbaarheid aan de staat van de verschillende betrokken maatregelen door te stellen dat de staat geen invloed heeft op de besluiten van de kamers van koophandel en industrie, maar slechts een beperkte toezichthoudende rol speelt. Ryanair en de CCI baseren hun argumentatie onder meer op het feit dat de CCI's niet functioneel geïntegreerd zijn in de staatsstructuren, aangezien de leden van de bestuursorganen van de kamers van koophandel en industrie allen handelaars of agenten van handelsmaatschappijen zijn, zonder dat er een plaats is voorbehouden aan een vertegenwoordiger van de staat. Ryanair citeert bovendien een advies van de Conseil d'Etat (raad van state) dat ertoe strekt de onafhankelijkheid van de kamers van koophandel en industrie ten opzichte van de staat aan te tonen. Volgens dat advies impliceert het feit dat de kamers van koophandel en industrie onder het bestuur van de staat vallen, aangezien elke openbare entiteit technisch gezien onder het bestuur van een rechtspersoon moet vallen, op zich geen ondergeschiktheid.
- (410) In tegenstelling tot hetgeen Ryanair en de CCI in hun opmerkingen naar voren brengen, is het in dit verband van weinig belang of de kamers van koophandel en industrie worden bestuurd door personen die zijn verkozen door handelaars en bedrijfsleiders, zonder dat er een plaats is voorbehouden aan een vertegenwoordiger van de staat. De kamers van koophandel en industrie lijken wat dat betreft namelijk op de lokale en regionale overheden, die bestuurd worden door staatsonafhankelijke lokale bestuurders (in de strikte zin des woords) en niet door ambtenaren die zijn benoemd door andere overheidsorganen. Overigens bestaan de nationale parlementen ook uit verkozen vertegenwoordigers. De parlementen vertegenwoordigen echter een van de fundamentele overheidslichamen binnen een democratische staat.

⁽⁹²⁾ Besluit van de Commissie inzake de luchthaven van Nîmes, reeds aangehaald in voetnoot 12, overweging 306.

- (411) Bovendien is de mate waarin de staat invloed of toezicht uitoefent (in de strikte zin des woords) op de activiteiten van de kamers van koophandel en industrie, evenmin relevant, aangezien zij zelf tot de overheid behoren. De situatie van de kamers van koophandel en industrie onderscheidt zich immers van die van overheidsbedrijven, ten aanzien waarvan het Hof, in het arrest-*Stardust Marine* ⁽⁹³⁾, de criteria betreffende de toerekenbaarheid aan de staat heeft verduidelijkt. In het geval van een maatregel die genomen is door een overheidsbedrijf dat in de eerste plaats de bedoeling heeft een economische activiteit uit te oefenen, moet worden vastgesteld of de overheidsorganen die controle uitoefenen over dit bedrijf, bijvoorbeeld doordat zij deelnemen in zijn kapitaal, bij die maatregel betrokken zijn. De situatie waarin een kamer van koophandel en industrie zich bevindt, is anders in die zin dat een dergelijke entiteit zelf deel uitmaakt van het openbaar bestuur of “een intermediaire instantie van de staat” is, en dus een overheidsorgaan dat bij wet is opgericht om algemene belangen te behartigen. Om vast te stellen of een besluit van een kamer van koophandel en industrie toerekenbaar is aan de staat (in de breedste zin van de rechtspraak inzake staatssteun), hoeft dus niet te worden vastgesteld of een ander overheidsorgaan (bijvoorbeeld de staat *stricto sensu* of een lokale overheidsinstantie) bij dat besluit betrokken was. In werkelijkheid voldoet een dergelijk besluit noodzakelijkerwijs aan het criterium van toerekenbaarheid.
- (412) Deze benadering is door de Commissie reeds eerder gehanteerd in haar besluitvormingspraktijk en is bevestigd door de rechtspraak. Zo heeft de Commissie met betrekking tot de kamer van koophandel en industrie van het departement Var het volgende verklaard: op grond van haar hoedanigheid van openbare entiteit naar Frans recht oefent zij haar activiteit uit in een bepaald geografisch gebied, wordt zij bestuurd door gekozen leden en beschikt zij over belastingmiddelen die worden geïnd bij ondernemingen die zijn ingeschreven in het handelsregister, en behoort zij derhalve tot de categorie “overheden” in de zin van Richtlijn 2000/52/EG. Het is dus niet nodig om vast te stellen of de maatregel toerekenbaar is aan de staat in de zin van het arrest-*Stardust Marine* ⁽⁹⁴⁾. Het Gerecht heeft deze benadering met name bevestigd in recente arresten met betrekking tot steun die door de CCI van Nîmes en de CCI van Pau aan luchtvaartmaatschappijen is betaald: “[...] kon de Commissie terecht op grond van de feitelijke gegevens tot het oordeel komen dat CCIs, zoals de [...], moeten worden beschouwd als overheidsorganen waarvan de beslissingen, op dezelfde wijze als die van het centrale bestuur van de Staat of de lokale en regionale overheden, [...] toerekenbaar waren aan de Staat” ⁽⁹⁵⁾. Dit geldt eveneens voor de CCI in deze zaak.
- (413) Voorts is de CCI ook van mening dat de in casu verrichte activiteit, de exploitatie van de luchthaven van La Rochelle, een economische activiteit is die onder normale mededingingsvoorwaarden met particuliere marktdeelnemers wordt uitgeoefend. Dit argument is echter irrelevant, aangezien niets eraan in de weg staat dat een economische activiteit wordt uitgeoefend door een overheidsorgaan ⁽⁹⁶⁾, zoals een kamer van koophandel en industrie ⁽⁹⁷⁾. Bovendien zijn, zoals hierboven in punt 7.1.1.2 is aangetoond, de bestaansreden en voornaamste doelstelling van de kamers van koophandel en industrie gelegen in het vervullen van taken van algemeen belang die hun bij wet zijn toevertrouwd. De industriële en commerciële activiteiten van de kamers van koophandel en industrie hangen dus samen met hun taken van algemeen belang en zijn bedoeld om deze taken te kunnen verwezenlijken.
- (414) Om alle hierboven uiteengezette redenen is de argumentatie van de CCI en Ryanair niet relevant en moeten de verschillende door de CCI gesloten overeenkomsten waarop dit onderzoek betrekking heeft, worden beschouwd als toerekenbaar aan de staat en als overeenkomsten die het gebruik van staatsmiddelen impliceren.
- (415) Op basis van het voorgaande is de Commissie derhalve van mening dat het sluiten van deze overeenkomsten het gebruik van staatsmiddelen impliceert in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU en dat de besluiten om deze overeenkomsten te sluiten toerekenbaar zijn aan de staat.

7.2.1.3. Selectief voordeel ten gunste van Buzz en easyJet

- (416) Wat Buzz betreft, heeft Frankrijk, zoals aangegeven in punt 3.2.2.3, erop gewezen dat er geen marketingbetalingen aan Buzz zijn gedaan, aangezien het bij de in het CRC-verslag genoemde promotieacties en communicatie-uitgaven met betrekking tot Buzz in werkelijkheid gaat om communicatieactiviteiten in het kader van een overeenkomst met Maison de la France, en niet met Buzz. Bovendien hielden deze promotieacties geen verband met Buzz. De formele onderzoeksprocedure heeft dus de twijfels van de Commissie over het bestaan van potentiële steun aan Buzz weggenomen.

⁽⁹³⁾ Arrest van het Hof van 16 mei 2002, Frankrijk/Commissie, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, punt 52.

⁽⁹⁴⁾ Zie het besluit van de Commissie van 22.6.2006 betreffende steunmaatregel N 563/05 — Frankrijk — Steun aan Ryanair voor luchtdiensten tussen Toulon en Londen (PB C 204 van 26.8.2006, blz. 4), overweging 16.

⁽⁹⁵⁾ Zie het arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-53/16, reeds aangehaald in voetnoot 53, punten 85 tot en met 89; arrest, Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punt 101.

⁽⁹⁶⁾ Zie arrest van het Hof van 23 april 1991, Höfner en Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, punt 21.

⁽⁹⁷⁾ Zie het arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-53/16, reeds aangehaald in voetnoot 53, punten 90 en 91.

- (417) Wat easyJet betreft, heeft Frankrijk, zoals aangegeven in punt 3.2.2.4, erop gewezen dat easyJet, anders dan de informatie die in het CRC-verslag is vervat, geen financiering voor marketing- of reclamediensdiensten heeft ontvangen. De formele onderzoeksprocedure heeft dus de twijfels van de Commissie over het bestaan van potentiële steun aan easyJet weggenomen.

7.2.1.4. Selectief voordeel ten gunste van Flybe en Aer Arann in het kader van de overeenkomsten die in de onderzochte periode met de CCI zijn gesloten

- (418) De overeenkomsten met de luchtvaartmaatschappijen Flybe en Aer Arann hebben geleid tot aanzienlijke kortingen op de heffingen, hetgeen een voordeel voor deze luchtvaartmaatschappijen vormt.
- (419) Deze overeenkomsten zijn gesloten in het kader van de voorwaarden van het tariefbesluit van de CCI van 27 maart 2008, dat voorzorg in een systeem van degressieve kortingen op de luchthavenheffingen, beperkt tot drie jaar voor de opening van nieuwe routes of de voortzetting van de exploitatie van bestaande routes tijdens het winterseizoen.
- (420) Deze kortingsregeling bleek van toepassing te zijn op elke luchtvaartmaatschappij die actief was, of wenste te zijn, vanaf de luchthaven van La Rochelle en voldeed aan de voorwaarden van het tariefbesluit van 27 maart 2008. Elke luchtvaartmaatschappij kon derhalve in aanmerking komen voor deze kortingen voor de opening van nieuwe routes of de voortzetting van de exploitatie van bestaande routes tijdens het winterseizoen. Bovendien is er geen enkele aanwijzing dat deze voorwaarden tot gevolg hadden dat het voordeel van deze kortingen werd beperkt tot bepaalde luchtvaartmaatschappijen.
- (421) Aangezien de kortingsregeling op niet-discriminerende wijze is opgezet en toegepast, is het aan Flybe en Aer Arann verleende voordeel niet selectief⁽⁹⁸⁾. Bijgevolg vormt de op Flybe en Aer Arann toegepaste kortingsregeling geen steun in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, aangezien de voorwaarde van selectiviteit ontbreekt.

7.2.1.5. Het bestaan van een voordeel ten gunste van Ryanair/AMS en Jet2 in het kader van de overeenkomsten die in de onderzochte periode met de CCI zijn gesloten

- (422) Wat de vrijstelling van de verlichtingsheffing voor Ryanair betreft, blijkt uit de formele onderzoeksprocedure dat deze vrijstelling verband hield met het feit dat de vluchten van deze maatschappij overdag plaatsvonden en dat er dus geen verlichting nodig was. Deze vrijstelling houdt dus geen economisch voordeel in ten gunste van Ryanair.
- (423) Wat de grondafhandelingsdiensten betreft waarin de opeenvolgende overeenkomsten met Ryanair, met name overeenkomst 1, voorzien, heeft de formele onderzoeksprocedure de twijfels van de Commissie over het bestaan van deze diensten weggenomen. Zoals in overweging (72) is aangegeven, is de CCI alleen als tussenpersoon tussen Ryanair en Atlantica (het grondafhandelingsbedrijf) opgetreden en werden in overeenkomst 1 enkel de door Atlantica vastgestelde tarieven gespecificeerd. De grondafhandelingsdiensten waarin de opeenvolgende overeenkomsten met Ryanair voorzien, houden dus geen economisch voordeel in ten gunste van Ryanair.
- (424) Wat de andere maatregelen betreft, moet de Commissie, om te bepalen of de gesloten overeenkomsten deze luchtvaartmaatschappijen een voordeel verlenen, in beginsel onderzoeken of een luchthavenexploitant die onder normale marktvoorwaarden opereert, in vergelijkbare omstandigheden commerciële overeenkomsten zou hebben gesloten die vergelijkbaar zijn met of identiek zijn aan die welke de CCI heeft gesloten.
- (425) Met het oog op de beoordeling van de betrokken overeenkomsten moet eraan worden herinnerd dat zowel het bestaan als de omvang van steunelementen in die overeenkomsten moet worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden op het tijdstip van de sluiting van die overeenkomsten⁽⁹⁹⁾. Om te bepalen of de luchthavenbeheerder heeft gehandeld als een voorzichtige investeerder in een markteconomie die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten⁽¹⁰⁰⁾, moeten de gesloten overeenkomsten derhalve worden beoordeeld voor elke betrokken periode, d.w.z. op het moment van sluiting van elk van de betrokken overeenkomsten.

⁽⁹⁸⁾ Zie onder meer arrest van het Hof van 21 december 2016, Commissie/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, EU:C:2016:971, punten 40-67.

⁽⁹⁹⁾ Zie arrest-Stardust Marine, reeds aangehaald in voetnoot 94, punten 71 en 72.

⁽¹⁰⁰⁾ Zie arrest-Alfa Romeo (reeds aangehaald in voetnoot 30, punt 20) en arrest-Alitalia/Commissie (reeds aangehaald in voetnoot 30, punt 84).

- (426) Na zich over verschillende methodologische overwegingen te hebben gebogen met betrekking tot, enerzijds, de wijze van toepassing van het beginsel van de voorzichtige marktdeelnemer en, anderzijds, de wijze van reconstructie van de bedrijfsplannen, zal de Commissie de verschillende betrokken maatregelen analyseren.
- a) Methodologische overwegingen met betrekking tot de wijze van toepassing van het beginsel van de voorzichtige marktdeelnemer
- (427) De volgende methodologische vragen moeten worden gesteld om te verduidelijken hoe het beginsel van de voorzichtige marktdeelnemer moet worden toegepast:
- 1) Moeten de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de overeenkomsten inzake luchthavendiensten gezamenlijk dan wel afzonderlijk worden geanalyseerd?
 - 2) Wat is voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, in het licht van de analyse van de incrementele rentabiliteit, de relevantie van de vergelijkende analyse waarin de voorwaarden van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, worden vergeleken met de luchthavenheffingen die op andere luchthavens in rekening worden gebracht?
 - 3) Van welke voordelen zou een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie zijn uitgegaan bij het sluiten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten met de luchtvaartmaatschappijen?
 - 4) Welke tijdshorizon zou een marktdeelnemer in een markteconomie hebben gekozen bij de beoordeling van de vraag of het wenselijk is een overeenkomst inzake luchthavendiensten en/of een overeenkomst inzake marketingdiensten te sluiten?
- 1) Ten aanzien van de gezamenlijke beoordeling van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten
- (428) Voor de toepassing van het criterium van de voorzichtige investeerder in een markteconomie moet de Commissie vaststellen of de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten die door de CCI met Ryanair en AMS zijn gesloten, zoals vermeld in tabel 9, gezamenlijk moeten worden beoordeeld ⁽¹⁰¹⁾.
- (429) Frankrijk heeft zich akkoord verklaard ⁽¹⁰²⁾ met de aanpak die in het besluit tot inleiding van de procedure is gekozen en die bestaat in een gezamenlijke analyse van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten.
- (430) Ryanair betwist deze aanpak echter en is van mening dat de met AMS gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten afzonderlijk van de met Ryanair gesloten overeenkomsten inzake luchthavendiensten moeten worden geanalyseerd. AMS is eveneens van mening dat de overeenkomsten die zij met de CCI heeft gesloten, een intrinsiek commercieel belang hebben dat losstaat van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten.
- (431) Derhalve moet de vraag worden gesteld of, zoals Ryanair aanvoert, de overeenkomsten inzake marketingdiensten een ander belang hebben dan de overeenkomsten inzake luchthavendiensten. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moeten eerst de volgende vragen worden beantwoord:
- Moeten Ryanair en haar dochteronderneming AMS individueel dan wel gezamenlijk worden beoordeeld om te bepalen of er sprake is van een economisch voordeel?
 - Wat was de taak van de CCI bij de aankoop van de marketingdiensten?
 - Bestaat er een onlosmakelijk verband tussen de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten?
- De gezamenlijke of afzonderlijke beoordeling van Ryanair en AMS om vast te stellen of er sprake is van een economisch voordeel*
- (432) Met betrekking tot de overeenkomsten die zijn gesloten tussen de CCI en de ondernemingen Ryanair en AMS, moet de Commissie zich met het oog op de vaststelling van een mogelijk economisch voordeel in de eerste plaats afvragen of Ryanair en haar dochteronderneming AMS individueel dan wel gezamenlijk moeten worden beoordeeld ten tijde van de ondertekening van de overeenkomsten.

⁽¹⁰¹⁾ Opgemerkt zij dat de kwestie van de gezamenlijke beoordeling van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten niet aan de orde is in het geval van Jet2. De CCI-luchthaven heeft met Jet2 immers één enkele overeenkomst gesloten, die zowel bepalingen inzake het verrichten van luchthavendiensten als de betaling van een marketingbijdrage omvatte.

⁽¹⁰²⁾ Antwoord van Frankrijk van 13.4.2012, punt 253.

- (433) De Commissie stelt om te beginnen vast dat AMS ten tijde van de ondertekening van de overeenkomsten een 100 %-dochteronderneming van Ryanair ⁽¹⁰³⁾ was, waarvan de directeurs senior managers van Ryanair waren, en dat AMS uitsluitend was opgericht met het oog op het verlenen van marketingdiensten op de website van Ryanair en geen andere activiteiten verrichtte. AMS handelde in het belang van Ryanair en onder de zeggenschap van Ryanair en de door haar gegenereerde winsten waren bestemd voor Ryanair in de vorm van dividenden of een verhoging van de waarde van de vennootschap. Derhalve kan ervan worden uitgegaan dat Ryanair een beslissende invloed op het gedrag van AMS uitoefende.
- (434) Terwijl de marketingdiensten eerst in het kader van twee, op 1 december 2003 en 1 januari 2004 gesloten overeenkomsten met Ryanair werden aangekocht, kocht de CCI daarna marketingdiensten aan bij AMS in het kader van de vanaf 1 april 2006 gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten. Het feit dat AMS in de plaats is gekomen van Ryanair als verlener van marketingdiensten aan de CCI, wijst eveneens op de banden tussen Ryanair en haar dochteronderneming AMS met betrekking tot de verschillende overeenkomsten met de CCI.
- (435) Bovendien merkt de Commissie op dat in alle overeenkomsten inzake marketingdiensten die met AMS zijn gesloten, is bepaald dat zij uitsluitend verband houden met de verbintenis van Ryanair om vluchten vanaf de luchthaven La Rochelle uit te voeren.
- (436) Het feit dat AMS een andere activiteit uitoefent dan Ryanair, kan dus niet verhullen dat deze twee activiteiten in hoge mate complementair aan elkaar zijn: de exploitatie van luchtroutes en de reclame voor deze routes.
- (437) Tot slot herinnert de Commissie eraan dat deze benadering reeds eerder is gehanteerd in haar recente besluitvormingspraktijk ⁽¹⁰⁴⁾ en is bevestigd door de rechtspraak ⁽¹⁰⁵⁾.
- (438) Om al die redenen is de Commissie van mening dat de maatregelen ten gunste van Ryanair en AMS gezamenlijk beoordeeld moeten worden om vast te stellen of er sprake is van een economisch voordeel, aangezien Ryanair en AMS slechts een en dezelfde begunstigde zijn van de betrokken maatregelen ⁽¹⁰⁶⁾.

De taak van de CCI bij de aankoop van de marketingdiensten

- (439) Een eerste benadering zou erin bestaan ervan uit te gaan dat de CCI de overeenkomsten inzake marketingdiensten heeft gesloten in haar hoedanigheid van luchthavenbeheerder ⁽¹⁰⁷⁾, en dat haar gedrag bijgevolg moet worden vergeleken met dat van een hypothetische luchthavenbeheerder die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten.
- (440) Een tweede benadering bestaat erin ervan uit te gaan dat de CCI heeft gehandeld als een instantie die belast is met een taak van algemeen belang, namelijk de economische ontwikkeling van La Rochelle en omgeving, en dat zij deze marketingdiensten heeft aangekocht om deze taak uit te voeren, los van haar hoedanigheid als beheerder van de luchthaven van La Rochelle. Deze tweede benadering zou haar grondslag vinden in het feit dat de CCI bij wet belast is met een dergelijke taak van economische ontwikkeling.

⁽¹⁰³⁾ Zie het verslag van de regionale rekenkamer van Aquitaine over de kamer van koophandel en industrie van Pau-Béarn, vastgesteld op 19 oktober 2006, waarin onder meer wordt geconcludeerd dat AMS louter een dochtermaatschappij is van Ryanair en wordt geleid door twee senior managers van Ryanair. Dit verslag is beschikbaar op www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf

⁽¹⁰⁴⁾ Zie in dit verband met name het besluit van de Commissie inzake de luchthaven van Pau, reeds aangehaald in voetnoot 12, met name overweging 290. Zie ook Besluit (EU) 2017/1861 van de Commissie van 29 juli 2016 inzake staatssteun SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italië — Compensatie voor Sardijnse luchthavens voor openbardienstverplichtingen (DAEB) (PB L 268, van 18.10.2017, blz. 1), met name overweging 353.

⁽¹⁰⁵⁾ Zie het arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punt 184; arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-53/16, reeds aangehaald in voetnoot 53, punten 207 tot en met 212.

⁽¹⁰⁶⁾ De Commissie zal in haar verdere beoordeling dus hier en daar "Ryanair/AMS" gebruiken om te verwijzen naar de begunstigde van de betrokken maatregelen.

⁽¹⁰⁷⁾ Onverminderd eventuele doelstellingen van het openbaar beleid inzake plaatselijke economische ontwikkeling die de exploitant had kunnen nastreven door de betrokken overeenkomsten te sluiten.

- (441) In het kader van deze tweede benadering zou enerzijds moeten worden nagegaan of de betrokken diensten beantwoorden aan een “werkelijke behoefte” van de overheidsafnemer (die bijvoorbeeld kan samenhangen met het streven naar een zo hoog mogelijk economisch effect van de betaalde steun op de regionale ontwikkeling), en anderzijds of de diensten zijn aangekocht tegen een prijs die gelijk is aan of lager is dan het markttarief⁽¹⁰⁸⁾, ongeacht of dit markttarief wordt vastgesteld na een inschrijvingsprocedure dan wel volgens een andere methode.
- (442) De Commissie merkt op dat Frankrijk⁽¹⁰⁹⁾ noch de CCI⁽¹¹⁰⁾ in hun opmerkingen uitdrukkelijk hebben aangegeven dat zij bij het sluiten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten handelden vanuit overwegingen op het vlak van openbaar beleid.
- (443) Wat Frankrijk betreft, is het juist dat Frankrijk heeft aangevoerd, zoals uiteengezet in overweging (210), dat de impact van de maatregelen positief zou zijn voor wat betreft de activiteiten van de luchthaven en de regionale ontwikkeling, en Frankrijk vindt het dan ook logisch dat lokale en regionale overheden, die zich inzetten voor de economische en toeristische ontwikkeling van hun streek, gebruikmaken van diensten die hen in staat stellen de luchthaven te promoten en reizigers aan te trekken. De Commissie merkt echter op dat deze bewering niet wordt gedeeld door de CCI (zie overweging (445)) en wordt tegengesproken door de opmerkingen die zij na de inleiding van de formele onderzoeksprocedure heeft gemaakt, zoals uiteengezet in overweging (212), waar Frankrijk het volgende stelt: gelet op de overwegingen die de CCI ertoe hebben gebracht de onderzochte overeenkomsten te sluiten, bood de mogelijkheid om voor de luchthaven van La Rochelle en omgeving, alsook voor alle bestemmingen die door de luchthaven worden bediend, reclame te maken op een zo drukbezochte website als die van Ryanair, een kans om extra klanten aan te trekken, die de CCI, die het verkeer en dus de inkomsten van de luchthaven wilde verhogen, uiteraard heeft aangegrepen. Frankrijk voegt hieraan toe dat vanuit het gezichtspunt van de luchthaven van La Rochelle, haar strategie ter ondersteuning van de marketing vruchten heeft afgeworpen, aangezien zij heeft geleid tot een sterke toename van het aantal passagiers in de loop van de periode, wat op zijn beurt heeft geleid tot een gestage stijging van de luchthavenheffingen en de niet-luchtvaartgebonden inkomsten [...].
- (444) Bovendien merkt de Commissie op dat Frankrijk in het onderhavige geval – naast de in de vorige overweging bedoelde algemene overwegingen over regionale ontwikkeling – niet precies heeft aangegeven hoe de financiering van de luchtvaartmaatschappijen aansluit bij de verwezenlijking van die doelstelling van algemeen belang, die Frankrijk niet nauwkeurig heeft omschreven en waarvoor het ook geen meetbare criteria heeft opgesteld. De Commissie merkt aldus op dat Frankrijk geen vooraf opgestelde gekwantificeerde economische analyse heeft overgelegd op basis waarvan het economische effect van de financieringsmaatregelen op de verwezenlijking van de doelstelling van algemeen belang (regionale ontwikkeling) op een causale en ondubbelzinnige wijze kan worden vastgesteld.
- (445) Van haar kant heeft de CCI elementen aangedragen die eerder wijzen in de richting van de eerste benadering. In haar opmerkingen van 4 juni 2012 stelt de CCI namelijk dat het de rentabiliteitsvooruitzichten zijn die de CCI ertoe hebben gebracht de (marketing)overeenkomsten te sluiten. De CCI voegt daaraan toe dat de overwegingen die de CCI ertoe hebben gebracht de onderzochte overeenkomsten te sluiten, van zuiver commerciële aard waren en dat het commerciële voordeel dat deze overeenkomsten voor de luchthaven zouden gaan opleveren, naar behoren was beoordeeld. De mogelijkheid om voor de luchthaven van La Rochelle en omgeving, alsook voor alle bestemmingen die door de luchthaven worden bediend, reclame te maken op een zo drukbezochte website als die van Ryanair, bood dus een kans om extra buitenlandse klanten aan te trekken, die de CCI, die het verkeer en dus de inkomsten van de luchthaven wilde verhogen, uiteraard heeft aangegrepen. In dezelfde opmerkingen geeft de CCI ten slotte aan dat, in aanvulling op de verbetering van het imago van de luchthaven en de aantrekkelijkheid van de door de luchthaven bediende regio, de marketingovereenkomsten die de luchthaven van La Rochelle met AMS heeft gesloten, ook hebben bijgedragen tot de algehele rentabiliteit van de relatie met Ryanair [...], aangezien dankzij de betrokken reclame extra luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten zijn gegenereerd door de buitenlandse passagiers die door Ryanair naar de luchthaven zijn vervoerd en via deze gerichte en doeltreffende reclame naar die bestemming zijn getrokken. Dit wijst erop dat, volgens de CCI, haar gedrag moet worden geanalyseerd als het gedrag van een luchthavenbeheerder⁽¹¹¹⁾.
- (446) De Commissie is van mening dat de eerste van de twee hierboven omschreven benaderingen moet worden gevolgd. Het is immers gebruikelijk dat een luchthavenbeheerder in het kader van zijn economische activiteit met luchtvaartmaatschappijen regelingen aangaat met tariefdifferentiatie en soms aanzienlijke bijdragen aan stimuleringsmaatregelen en marketingsteun die aan deze maatschappijen worden betaald⁽¹¹²⁾. In dit verband is de Commissie van mening dat het sluiten van overeenkomsten inzake marketingdiensten in beginsel deel uitmaakt van de economische activiteit van een luchthavenbeheerder⁽¹¹³⁾.

⁽¹⁰⁸⁾ Zie bijvoorbeeld het arrest van het Gerecht van 28 januari 1999, BAI/Commissie, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, punten 75 en 76, en het arrest van het Gerecht van 5 augustus 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA (T-116/01) en Diputación Foral de Vizcaya/Commissie (T-118/01), ECLI:EU:T:2003:217, punt 117.

⁽¹⁰⁹⁾ Zie de overwegingen (205) tot en met (214).

⁽¹¹⁰⁾ Zie de overwegingen (171) tot en met (177).

⁽¹¹¹⁾ Het is dus niet nodig om hier het markttarief vast te stellen dat Frankrijk of de CCI hadden moeten betalen voor de ontwikkeling van de regionale economie door middel van steun aan de luchtvaartmaatschappijen, aangezien dit niet de benadering is die is gekozen door Frankrijk of de CCI.

⁽¹¹²⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 7.

⁽¹¹³⁾ Ook moet worden opgemerkt dat in punt 3.5 van de richtsnoeren van 2014 is bepaald dat voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie bij de analyse rekening moet worden gehouden met stimuleringsmaatregelen en marketingsteun.

- (447) Om vast te stellen of er sprake is van een voordeel ten gunste van de luchtvaartmaatschappijen, moeten wij dus de eerste, in overweging (439) vermelde benadering aannemen, die erin bestaat dat het gedrag van de CCI wordt vergeleken met dat van een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten, en die de luchthaven van La Rochelle in plaats van de CCI zou hebben beheerd. De Commissie herinnert eraan dat deze benadering reeds eerder is gehanteerd in de richtsnoeren van 2014 ⁽¹¹⁴⁾ en in haar recente besluitvormingspraktijk ⁽¹¹⁵⁾, die is bevestigd door de rechtspraak ⁽¹¹⁶⁾.
- (448) Deze conclusie, die is vastgesteld voor de overeenkomsten die zijn gesloten met Ryanair en AMS, geldt om dezelfde redenen ook voor de overeenkomst die gesloten is met Jet2.

Het onlosmakelijke verband tussen de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de overeenkomsten inzake luchthavendiensten

- (449) De Commissie onderscheidt twee situaties. In de eerste worden een of meer overeenkomsten inzake marketingdiensten gelijktijdig met een overeenkomst inzake luchthavendiensten gesloten en vormen zij één enkele transactie. In dit geval zal de analyse van de marktdeelnemer in een markteconomie betrekking hebben op alle overeenkomsten die de transactie vormen. In de tweede situatie wordt/worden de overeenkomst(en) inzake marketingdiensten niet gelijktijdig met een overeenkomst inzake luchthavendiensten gesloten. In dat geval zal de analyse van de transactie beperkt blijven tot de overeenkomsten inzake marketingdiensten. Bij de analyse van de marktdeelnemer in een markteconomie zal echter wel rekening worden gehouden met de overeenkomst inzake luchthavendiensten die ten tijde van de ondertekening van de marketingovereenkomsten van kracht was om de inkomsten van de CCI te beoordelen.
- (450) De Commissie is derhalve van mening dat elk van de in tabel 9 genoemde overeenkomsten inzake marketingdiensten moet worden geanalyseerd om vast te stellen of zij onlosmakelijk verbonden kunnen zijn met een of meer andere overeenkomsten inzake luchthavendiensten of, in voorkomend geval, met andere overeenkomsten inzake marketingdiensten. Om het onlosmakelijke karakter van dit verband te beoordelen, acht de Commissie het noodzakelijk de volgende opmerkingen te maken.
- (451) Om te beginnen moet worden opgemerkt dat het feit dat bepaalde overeenkomsten inzake marketingdiensten door de CCI waren gesloten met AMS en niet met Ryanair, niet verhinderen dat de overeenkomsten inzake marketingdiensten gezamenlijk met de overeenkomsten inzake luchthavendiensten worden geanalyseerd. De twee soorten overeenkomsten zijn immers door dezelfde partijen gesloten, aangezien, zoals is vastgesteld in de overwegingen (432) tot en met (438), Ryanair en AMS moeten worden beschouwd als één enkele economische entiteit.
- (452) Uit het onderstaande blijkt dat er zeer nauwe banden bestaan tussen bepaalde overeenkomsten inzake marketingdiensten en overeenkomsten inzake luchthavendiensten die gezamenlijk zijn gesloten.
- (453) Om te beginnen merkt de Commissie op dat de sluiting zelf van de marketingovereenkomsten met AMS of Ryanair nauw verbonden is met de sluiting van overeenkomsten inzake luchthavendiensten met Ryanair.
- (454) In de eerste plaats zijn, zoals blijkt uit tabel 9, de meeste overeenkomsten inzake marketingdiensten vrijwel gelijktijdig met een overeenkomst inzake luchthavendiensten gesloten. Zo zijn de overeenkomsten inzake marketingdiensten die op 1 december 2003 en 1 januari 2004 met Ryanair zijn gesloten, vrijwel gelijktijdig met de overeenkomst inzake luchthavendiensten van 10 december 2003 ondertekend. Ook de overeenkomsten inzake marketingdiensten die op 1 mei 2006 met AMS zijn gesloten, zijn slechts één maand na de overeenkomst inzake luchthavendiensten van 1 april 2006 gesloten en op 1 mei 2006 ingegaan met dezelfde looptijd van drie jaar.
- (455) Bovendien heeft de CCI geen inschrijvingsprocedure georganiseerd en heeft zij in feite geen andere dienstverleners overwogen dan AMS of Ryanair, hetgeen het onlosmakelijke verband tussen de sluiting van de twee soorten overeenkomsten versterkt.
- (456) In de tweede plaats blijkt uit het onderzoek van de inhoud van de overeenkomsten dat er een nauwe afhankelijkheidsrelatie bestaat tussen de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de door Ryanair vanaf de luchthaven van La Rochelle geëxploiteerde luchtroutes.
- (457) Om te beginnen hebben de diensten van AMS, ook al hebben zij tot doel La Rochelle en omgeving te promoten, enkel betrekking op de door Ryanair geëxploiteerde routes, met uitsluiting van elke andere luchtvaartmaatschappij.

⁽¹¹⁴⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 53.

⁽¹¹⁵⁾ Zie bijvoorbeeld Besluit (EU) 2015/1227 van de Commissie, overwegingen 314 tot en met 330.

⁽¹¹⁶⁾ Zie het arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punten 329 tot en met 334.

- (458) Voorts blijkt uit de analyse van de door AMS te verrichten marketingdiensten ook dat de marketingdiensten van AMS contractueel uitsluitend op de website van Ryanair zijn gericht, die bovendien als het belangrijkste marketinginstrument wordt gepresenteerd in verschillende overeenkomsten inzake marketingdiensten ⁽¹¹⁷⁾, en met name op de versies van deze website die toegankelijk zijn vanuit de landen van waaruit Ryanair een route naar La Rochelle exploiteert. In het kader van de verschillende marketingovereenkomsten omvatten de door AMS te verrichten marketingdiensten de volgende diensten: i) het invoegen van links op de bij de bestemming La Rochelle behorende pagina van de website van Ryanair; ii) het invoegen van links op de Engelse, Belgische, Nederlandse, Portugese, Ierse en Noorse startpagina's van de website van Ryanair naar de door de CCI aangegeven website (overeenstemmend met de luchthavens vanaf waar Ryanair op de luchthaven van La Rochelle vliegt); iii) het invoegen van alinea's in de rubriek "5 dingen om te doen" op de pagina van de bestemming La Rochelle op de website van Ryanair; iv) het sturen van e-mails ter promotie van La Rochelle naar de Britse en Ierse abonnees van de website van Ryanair ⁽¹¹⁸⁾; v) het presenteren van La Rochelle op de startpagina van de Noorse en de Portugese versie van de website van Ryanair ⁽¹¹⁹⁾. De website van Ryanair is echter voornamelijk opgezet als platform voor de verkoop van tickets voor de routes van Ryanair, en slechts zeer bijkomstig als instrument om de door Ryanair bediende bestemmingen, waaronder La Rochelle ⁽¹²⁰⁾, te promoten.
- (459) Zoals uiteengezet in de overwegingen (81) tot en met (114) bevatten de met Ryanair gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten (overeenkomsten A en B) bovendien de verbintenis van Ryanair om bepaalde routes te exploiteren, terwijl in de met AMS gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten D, G, H, I, J en K uitdrukkelijk wordt vermeld dat zij voortvloeien uit de verbintenis van Ryanair om bepaalde routes te exploiteren ⁽¹²¹⁾ die onder de onderliggende overeenkomsten inzake luchthavendiensten vallen. Uit het bestaan van dergelijke clausules blijkt dat de overeenkomst inzake marketingdiensten niet zou bestaan als Ryanair de onder de overeenkomst inzake marketingdiensten vallende routes niet exploiteerde. Deze conclusie geldt evenzeer voor de overeenkomsten C, E en F, die slechts wijzigingen van de reeds bestaande overeenkomsten zijn en waarvan de nieuwe bepalingen geen afbreuk doen aan het verband tussen de exploitatie van deze routes door Ryanair en de marketingdiensten.
- (460) Ten slotte zijn de bedragen die in het kader van bepaalde overeenkomsten inzake marketingdiensten (overeenkomsten A en B) aan Ryanair zijn betaald, afhankelijk van het aantal door Ryanair verrichte retourvluchten. Ter illustratie is in artikel 3 van overeenkomst A met Ryanair het volgende bepaald: als Ryanair geen jaarlijkse bezettingsgraad van 60 % haalt op een minimumaantal van 340 retourvluchten per kalenderjaar [...] worden de betalingen herberekend in verhouding tot het aantal vervoerde passagiers ⁽¹²²⁾. Uit het opnemen van een dergelijke bepaling blijkt dat het wezenlijke doel van de overeenkomst inzake marketingdiensten in het algemeen niet bestaat in de promotie van La Rochelle en omgeving, maar, veel meer in het bijzonder, in het door Ryanair halen van streefcijfers voor het vervoer van passagiers naar La Rochelle.
- (461) Uit de voorgaande overwegingen volgt dat de in deze verschillende overeenkomsten inzake marketingdiensten vastgestelde diensten nauw verbonden zijn met de door Ryanair aangeboden luchtvervoersdiensten die worden vermeld in de overeenkomsten inzake marketingdiensten en die onder de bijbehorende overeenkomsten inzake luchthavendiensten vallen. De marketingdiensten zijn helemaal niet bedoeld om toeristen en zakenlui in het algemeen en zonder onderscheid meer te laten reizen naar La Rochelle en omgeving, maar zijn wel specifiek gericht op potentiële gebruikers van de onder de overeenkomsten inzake marketingdiensten vallende vervoersdiensten van Ryanair, en hebben in wezen tot doel reclame te maken voor deze vervoersdiensten.
- (462) De overeenkomsten inzake marketingdiensten zijn dus onlosmakelijk verbonden met de overeenkomsten inzake luchthavendiensten die gezamenlijk zijn gesloten, en met de luchtvervoersdiensten waarop ze betrekking hebben. Uit de hierboven uiteengezette feitelijke elementen blijkt bovendien dat geen enkel element het hypothetische argument ondersteunt dat de overeenkomsten inzake marketingdiensten toch gesloten zouden zijn als de betrokken luchttroues (en dus de desbetreffende overeenkomsten inzake luchthavendiensten) niet hadden bestaan.

⁽¹¹⁷⁾ Met AMS gesloten overeenkomsten van 1.4.2006 en 17.9.2009.

⁽¹¹⁸⁾ Met AMS gesloten overeenkomsten van 1.4.2006, 17.9.2009 en 25.2.2010.

⁽¹¹⁹⁾ Aanhangsels bij de overeenkomst van 25.2.2010.

⁽¹²⁰⁾ De zeer beperkte ruimte die op de website van Ryanair gereserveerd is voor toeristische promotie, in combinatie met het feit dat de regio La Rochelle slechts een van de tientallen bestemmingen is waarop deze commerciële promotie op de website van Ryanair betrekking heeft, maakt dat het tonen van de regio La Rochelle op de website van Ryanair zeer ondergeschikt is aan de verkoop van tickets en diensten door Ryanair.

⁽¹²¹⁾ Vrije vertaling van de Engelse tekst van artikel 1 van de overeenkomsten inzake marketingdiensten, over het voorwerp van de overeenkomst, dat luidt als volgt: "This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate routes ...".

⁽¹²²⁾ Vrije vertaling van de Engelse tekst ("[...] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60%) on at least 340 rotations in each calendar year [...] the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried [...]").

- (463) Ook moet worden opgemerkt dat Frankrijk zelf heeft gewezen op het verband tussen de betalingen in het kader van de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de routes die door de luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd: De ontwikkeling van een luchthaven is volledig afhankelijk van de vergroting van de passagiers-aantallen, en daarom is het nodig reclamecampagnes te voeren om de door de luchthaven bediende routes, toeristische trekpleisters in de regio enz. onder de aandacht te brengen. Het maken van reclame op populaire websites is daarom een essentiële dienst voor elke zich ontwikkelende regionale luchthaven. Deze noodzaak heeft, met name bij lagekostenmaatschappijen, geleid tot praktijken die bestaan in het aanbieden van marketing- en reclamediens ten aan luchthavens ⁽¹²³⁾ (onderstreping toegevoegd door de Commissie). Uit deze verklaring blijkt dat de betalingen in het kader van de overeenkomsten inzake marketingdiensten integraal deel uitmaakten van de commerciële betrekkingen tussen de CCI en de luchtvaartmaatschappijen voor de exploitatie en de ontwikkeling van routes. Hieruit blijkt ook dat deze betalingen niet enkel als doel hadden het reizen naar La Rochelle en omgeving in het algemeen te promoten, maar juist vooral de routes aan te prijzen die worden geëxploiteerd door de luchtvaartmaatschappijen die vanaf de luchthaven van La Rochelle vliegen.
- (464) Gelet op het voorgaande zal de Commissie haar beoordeling *in concreto* van de in tabel 9 bedoelde overeenkomsten baseren op een reeks aanwijzingen die onder meer gelegen zijn in de identiteit of de nabijheid van: i) de datum van ondertekening van deze overeenkomsten, ii) de betrokken geografische route(s), iii) de daarin bedoelde passagiers-aantallen, iv) kruisverwijzingen tussen marketing- en passagiersvervoersactiviteiten, v) elk ander element van de overeenkomst dat wijst op een duidelijke samenhang tussen deze overeenkomsten. Uit deze beoordeling kan dus volgen dat bepaalde overeenkomsten inzake marketingdiensten niet gezamenlijk met een overeenkomst inzake luchthavendiensten zijn gesloten (en dus afzonderlijk moeten worden beoordeeld), terwijl andere overeenkomsten gezamenlijk moeten worden beoordeeld in de vorm van een overeenkomstengroep.

— Overeenkomstengroep 1-A

- (465) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 10 december 2003, dus enkele dagen na de sluiting van de overeenkomst inzake marketingdiensten A op 1 december 2003, een overeenkomst inzake luchthavendiensten (overeenkomst 1) heeft gesloten. Bovendien wordt de looptijd van de overeenkomst inzake marketingdiensten A (van 1 mei 2003 tot en met 31 december 2003) volledig bestreken door de toepassingsduur van overeenkomst 1, dat wil zeggen van 1 mei 2003 tot en met 30 april 2006. Ten slotte zijn de jaarlijkse verkeersverplichtingen in beide overeenkomsten en de geëxploiteerde routes identiek. Daarom is de Commissie van mening dat beide overeenkomsten één enkele transactie vormen en derhalve gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

— Overeenkomst B

- (466) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 3 juni 2004, dat wil zeggen bijna zes maanden na de sluiting van de overeenkomst inzake luchthavendiensten 1, de overeenkomst inzake marketingdiensten B heeft gesloten, ook al stond in deze overeenkomst oorspronkelijk vermeld dat zij werd gesloten op 1 januari 2004 ⁽¹²⁴⁾.
- (467) Hoewel beide overeenkomsten een gemeenschappelijke vervaldatum hebben en soortgelijke verkeersverplichtingen en geëxploiteerde routes omvatten, merkt de Commissie op dat Frankrijk het uitstel van de ondertekening van de overeenkomst tot 3 juni 2004 niet heeft gemotiveerd, hoewel die wordt gepresenteerd als gesloten op 1 januari 2004. De Commissie concludeert derhalve dat overeenkomst B afzonderlijk moet worden beoordeeld.

— Overeenkomstengroep 2-3-C-D

- (468) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 1 mei 2006, dus slechts één maand na de sluiting van de overeenkomsten inzake marketingdiensten C en D op 1 april 2006, twee overeenkomsten inzake luchthavendiensten (overeenkomsten 2 en 3) heeft gesloten. Bovendien bestrijken deze vier overeenkomsten dezelfde exploitatieperiode, namelijk van 1 mei 2006 tot en met 30 april 2009. Voorts hebben de overeenkomsten 2 en C enerzijds en de overeenkomsten 3 en D anderzijds, die minder dan een maand van elkaar zijn ondertekend, betrekking op dezelfde luchthaven (Londen Stansted voor de overeenkomsten 2 en C en Dublin voor de overeenkomsten 3 en D) en bevatten zij identieke verkeersdoelstellingen (95 000 passagiers voor Londen Stansted en 45 000 passagiers voor Dublin). Verder zijn de overeenkomsten inzake marketingdiensten betreffende beide luchthavens identiek, met uitzondering van de verkeersverplichtingen, de voor de marketingdiensten betaalde bedragen en de omvang van de marketingdiensten. Hetzelfde geldt voor de overeenkomsten inzake luchthavendiensten, die eveneens identiek zijn met uitzondering van de verkeersverplichtingen. Daarom is de Commissie van mening dat deze vier overeenkomsten één enkele transactie vormen en derhalve gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

⁽¹²³⁾ Antwoord van Frankrijk van 13.4.2012, punt 247.

⁽¹²⁴⁾ Vrije vertaling van het Engels "this agreement is made the 1st of January 2004".

- (469) De Commissie merkt op dat een van de belangrijkste aanwijzingen de vrijwel gelijktijdige ondertekening van de vier overeenkomsten is (met minder dan een maand ertussen), terwijl de volgende overeenkomst (overeenkomst E) meer dan een jaar later is ondertekend. Bovendien merkt de Commissie op dat beide overeenkomsten inzake luchthavendiensten en beide overeenkomsten inzake marketingdiensten op dezelfde dag (respectievelijk 1 april en 1 mei 2006) zijn ondertekend. Ten slotte wijst de Commissie erop dat een afzonderlijke beoordeling van de overeenkomsten 2 en C alsmede 3 en D geen enkele andere conclusie over het verleende voordeel zou opleveren (zietabel 18).

— *Overeenkomst E*

- (470) De CCI-luchthaven heeft op 1.6.2007 overeenkomst E ondertekend, die betrekking heeft op marketingdiensten op de Ierse website van Ryanair. Dit aanhangsel bij overeenkomst D is dus meer dan een jaar na die overeenkomst ondertekend, en in tegenstelling tot de andere overeenkomsten inzake marketingdiensten die eerder zijn geanalyseerd, valt zij niet samen met de ondertekening van een overeenkomst inzake luchthavendiensten. Bovendien is overeenkomst F de volgende overeenkomst tussen de CCI-luchthaven en Ryanair/AMS, die bijna vier maanden na de ondertekening van overeenkomst E is ondertekend en geen betrekking heeft op de Ierse website van Ryanair. De overeenkomsten E en F hebben ook betrekking op twee afzonderlijke routes (respectievelijk Dublin en Londen Stansted). Daarom is de Commissie van mening dat overeenkomst E afzonderlijk moet worden beoordeeld.

— *Overeenkomst F*

- (471) De CCI-luchthaven heeft op 21 september 2007 overeenkomst F ondertekend, die betrekking heeft op marketingdiensten op de Britse website van Ryanair. Dit aanhangsel bij overeenkomst C is dus meer dan een jaar na die overeenkomst ondertekend en valt, net als overeenkomst E, niet samen met de ondertekening van een overeenkomst inzake luchthavendiensten. Bovendien is overeenkomst G de volgende overeenkomst tussen de CCI-luchthaven en Ryanair/AMS, die bijna twee jaar na de ondertekening van overeenkomst F is ondertekend. Daarom is de Commissie van mening dat laatstgenoemde overeenkomst afzonderlijk moet worden beoordeeld.

— *Overeenkomstengroep G-H-I-J*

- (472) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 17 september 2009 vier overeenkomsten inzake marketingdiensten heeft gesloten met betrekking tot de door Ryanair geëxploiteerde routes van La Rochelle naar Londen Stansted (overeenkomst G), Brussel-Charleroi (overeenkomsten H en J) en Dublin (overeenkomst I). Bovendien bestrijken deze vier overeenkomsten dezelfde exploitatieperiode, namelijk van 1 januari 2009 tot en met 31 december 2011. Voorts is de inhoud van de overeenkomsten inzake marketingdiensten G, H en I identiek, met uitzondering van de verkeersverplichtingen, het voor de marketingdiensten betaalde bedrag en de omvang van de marketingdiensten. Overeenkomst J is een aanhangsel bij overeenkomst H, dat uitsluitend tot doel heeft een marginale verhoging in te voeren van het bedrag van de marketingdienst dat reeds was opgenomen in de op dezelfde dag ondertekende overeenkomst H. Daarom is de Commissie van mening dat deze vier overeenkomsten één enkele transactie vormen en derhalve gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

- (473) Overeenkomst inzake luchthavendiensten 5 is op 13 januari 2010 ondertekend. Deze bestrijkt de periode van 1 mei 2009 tot en met 30 april 2012. De Commissie merkt op dat deze overeenkomst betrekking heeft op de luchthavens Londen Stansted, Brussel-Charleroi en Dublin (met de mogelijkheid voor Ryanair om een of meer andere routes naar La Rochelle te exploiteren), net als de overeenkomstengroep G-H-I-J. De Commissie merkt echter op dat de toepassingsduur van overeenkomst 5 verschilt van die van groep G-H-I-J en dat de datum van ondertekening ervan bijna vijf maanden later ligt dan die van die groep. Inhoudelijk merkt de Commissie op dat overeenkomst 5 Ryanair geen enkele verkeersverplichting oplegt en evenmin marketingdiensten voor Ryanair/AMS omvat. Zij beperkt zich er in feite toe het eenheidsbedrag van de luchthavenheffingen die Ryanair sinds 1 mei 2009 moest betalen, achteraf in contractuele vorm om te zetten. In die omstandigheden is de Commissie van mening dat overeenkomst 5 niet moet worden geanalyseerd als onderdeel van overeenkomstengroep G-H-I-J.

— *Overeenkomstengroep 6-K*

- (474) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 1 februari 2010, dus minder dan een maand vóór de sluiting van de overeenkomst inzake marketingdiensten K op 25 februari 2006, een overeenkomst inzake luchthavendiensten (overeenkomst 6) heeft gesloten. Overeenkomst 6 heeft betrekking op de aan Ryanair te verlenen luchthavendiensten voor de routes naar Londen Stansted (Groot-Brittannië), Dublin (Ierland), Brussel-Charleroi (België) en Oslo Rygge (Noorwegen) voor de periode van 28 maart 2010 tot en met 31 maart 2013, en omvat verkeersverplichtingen voor Ryanair. Overeenkomst K regelt de op de Ierse, de Noorse, de Nederlandse en de Britse versie van de startpagina van Ryanair te verlenen marketingdiensten voor de periode van 28 maart 2010 tot en met 31 maart 2013. In het licht van het voorgaande is de Commissie van mening dat overeenkomst 6 en overeenkomst K gezamenlijk moeten worden beoordeeld.

- (475) Wat overeenkomst 5 betreft, merkt de Commissie op dat zij, hoewel zij net als overeenkomst K begin 2010 is ondertekend, een periode bestrijkt die voorafgaat aan die van overeenkomst K. Bovendien omvat overeenkomst 5 geen route naar Noorwegen, terwijl overeenkomst K de marketingdiensten regelt die op de Noorse versie van de startpagina van Ryanair moeten worden verleend. De volgende overeenkomst tussen de CCI-luchthaven en Ryanair/AMS (overeenkomst inzake marketingdiensten L) is bijna vier maanden na overeenkomst K ondertekend en heeft betrekking op de luchthaven van Cork, die niet onder overeenkomst inzake luchthavendiensten 6 valt. De Commissie is derhalve van mening dat overeenkomst 5 en overeenkomst L niet aan overeenkomstengroep 6-K kunnen worden gekoppeld.

— *Overeenkomst L*

- (476) De CCI-luchthaven heeft op 23 juni 2010 overeenkomst L ondertekend, die betrekking heeft op marketingdiensten op de Ierse website van Ryanair. Dit aanhangsel bij overeenkomst K is dus bijna vier maanden na die overeenkomst ondertekend en valt niet samen met de ondertekening van een overeenkomst inzake luchthavendiensten. Bovendien is de volgende overeenkomst tussen de CCI-luchthaven en Ryanair/AMS (overeenkomst 7) bijna zeven maanden na overeenkomst L ondertekend en heeft zij geen betrekking op de Ierse website van Ryanair. Daarom is de Commissie van mening dat overeenkomst L afzonderlijk moet worden beoordeeld.

— *Overeenkomstengroep 7-M en overeenkomst N*

- (477) De Commissie merkt op dat de CCI-luchthaven op 28 januari 2011, dus slechts twee weken vóór de sluiting van de overeenkomsten inzake marketingdiensten M en N op 11 februari 2011, een overeenkomst inzake luchthavendiensten (overeenkomst 7) heeft gesloten. Deze drie overeenkomsten bestrijken niet exact dezelfde exploitatieperiode: overeenkomst 7, waarin geen vervaldatum is genoemd, is een aanhangsel bij overeenkomst 5, die in beginsel zou aflopen op 30 april 2012, terwijl in de overeenkomsten M en N is bepaald dat zij op 30 maart 2013 zouden aflopen. Bovendien voorziet overeenkomst 7 in een verkeersverbintenis van 17 000 passagiers per jaar, terwijl overeenkomsten M en N alleen voorzien in marketingdiensten zonder verkeersverbintenis.
- (478) De Commissie merkt op dat de overeenkomsten 7 en M beide gericht zijn op de nieuwe route die Ryanair wil openen vanaf de luchthaven van La Rochelle naar Porto (Portugal). Gelet op de vrijwel samenvallende datums van ondertekening en de identiteit van de betrokken route, is de Commissie van mening dat het feit dat de overeenkomst inzake marketingdiensten M korter is dan de overeenkomst inzake luchthavendiensten 7, niet afdoet aan de algemene vaststelling dat de CCI-luchthaven en Ryanair duidelijk hebben besloten om het operationele, commerciële en financiële beheer van de nieuwe route naar Porto gelijktijdig te regelen door middel van deze twee overeenkomsten, net als de andere bestemmingen die Ryanair vanaf de luchthaven van La Rochelle exploiteert.
- (479) Wat overeenkomst N betreft, brengt alleen het samenvallen van de datums van ondertekening deze dichter bij de overeenkomsten 7 en M, aangezien overeenkomst N een aanhangsel bij overeenkomst K vormt dat enkel betrekking heeft op de marketingdiensten in verband met de route naar Oslo Rygge (Noorwegen) (maar meer dan een jaar na laatstgenoemde overeenkomst werd ondertekend). Bovendien omvat overeenkomst N, zoals hierboven vermeld, geen verkeersverbintenis. Overeenkomst N houdt dus geen verband met overeenkomst M of overeenkomst 7, waarvan zij scheidbaar is.
- (480) Ten slotte merkt de Commissie op dat de volgende overeenkomst inzake marketingdiensten tussen beide partijen is gesloten op 26 oktober 2012, lang na de ondertekening van de overeenkomsten 7, M en N ⁽¹²⁵⁾. Om deze verschillende redenen is de Commissie derhalve van mening dat de twee overeenkomsten 7 en M één enkele transactie vormen en dus gezamenlijk moeten worden beoordeeld, terwijl overeenkomst N afzonderlijk moet worden beoordeeld.

— *Conclusie over de wijze waarop de overeenkomsten tussen de CCI-luchthaven en Ryanair/AMS gezamenlijk moeten worden beoordeeld*

- (481) Uit het voorgaande volgt dat elk van de volgende overeenkomstengroepen als één enkele maatregel moet worden behandeld om de rentabiliteit ervan te beoordelen. Sommige overeenkomsten inzake marketingdiensten waren niet het voorwerp van één enkele transactie met een overeenkomst inzake luchthavendiensten. Bij de analyse van deze overeenkomsten inzake marketingdiensten zal rekening worden gehouden met de inkomsten uit de geldende overeenkomst inzake luchthavendiensten.

⁽¹²⁵⁾ In ieder geval buiten de periode waarop dit besluit betrekking heeft.

Tabel 14

Lijst van groepen overeenkomsten tussen de CCI en Ryanair/AMS

Nr.	Overeenkomsten	Datum van ondertekening	Periode waarop de overeenkomst betrekking heeft
1	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Overeenkomst inzake marketingdiensten 1 CCI-AMS (Groot-Brittannië)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Overeenkomst inzake marketingdiensten 2 CCI-AMS (Ierland)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Overeenkomst inzake luchthavendiensten 1 CCI-Ryanair (Groot-Brittannië)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Overeenkomst inzake luchthavendiensten 2 CCI-Ryanair (Ierland)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Overeenkomst inzake marketingdiensten 1 CCI-AMS (Groot-Brittannië)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Overeenkomst inzake marketingdiensten 2 CCI-AMS (België)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Overeenkomst inzake marketingdiensten 3 CCI-AMS (Ierland)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Aanhangsel bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS (België)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Aanhangsel 1 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Aanhangsel 1 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Aanhangsel 2 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten CCI-Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Aanhangsel 2 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Aanhangsel 3 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten CCI-AMS (Noorwegen)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— Overeenkomst met Jet2

- (482) Zoals reeds vermeld in de overwegingen (117) tot en met (120) heeft de CCI een op 4 juli 2008 ondertekende overeenkomst met Jet2 gesloten. Deze overeenkomst omvat in de eerste plaats bepalingen inzake het verrichten van luchthavendiensten en voorziet in de toekenning van aanzienlijke kortingen op de luchthavenheffingen. De overeenkomst voorziet ook in de betaling van een marketingbijdrage in verband met de exploitatie van de route La Rochelle-Leeds. Deze overeenkomst moet dus worden beschouwd als één enkele maatregel waarvan de rentabiliteit, net als de overeenkomsten tussen de CCI en Ryanair/AMS, door de Commissie zal worden onderzocht in punt 7.1.1.3.
- 2) Ten aanzien van de keuze van de analysemethode, d.w.z. de keuze tussen de vergelijkende analyse en de analyse van de incrementele rentabiliteit
- (483) Volgens de richtsnoeren van 2014 kan, krachtens het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, het bestaan van steun aan een luchtvaartmaatschappij die van een bepaalde luchthaven gebruikmaakt, in beginsel worden uitgesloten indien het voor de luchthavendiensten berekende tarief overeenstemt met het markttarief ("vergelijkende analyse"), of indien aan de hand van een analyse vooraf, d.w.z. op basis van op het tijdstip van de toekenning van de steun beschikbare informatie en van de op dat tijdstip te verwachten ontwikkelingen, kan worden aangetoond dat de regeling tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij tot een positieve incrementele winstbijdrage voor de luchthaven zal leiden ⁽¹²⁶⁾ ("analyse van de incrementele rentabiliteit").
- (484) Om te beginnen moet worden opgemerkt dat de Commissie volgens de rechtspraak, zonder een fout te begaan, een omstandige analyse mag verrichten van de beoordelingsmethode die het meest geschikt is om de toets van de marktdeelnemer in een markteconomie toe te passen. In de rechtspraak is immers erkend dat de Commissie zelf de voorkeur kan geven aan een methode indien zij die methode passender acht ⁽¹²⁷⁾. In de rechtspraak is met name erkend dat er geen hiërarchie tussen de twee methoden bestaat ⁽¹²⁸⁾.
- (485) Wat de eerste aanpak betreft (vergelijkende analyse) heeft de Commissie sterke twijfel dat momenteel een geschikte benchmark kan worden bepaald om een daadwerkelijk markttarief voor door luchthavens verrichte diensten te kunnen vaststellen. De Commissie vindt een analyse van de incrementele rentabiliteit dus het meest relevante criterium voor de beoordeling van door luchthavens met individuele luchtvaartmaatschappijen aangegane regelingen ⁽¹²⁹⁾.
- (486) De Commissie acht het dienstig om in het kader van deze analyse eraan te herinneren dat, na de vaststelling van de richtsnoeren van 2014, zowel Frankrijk als belanghebbenden werd verzocht opmerkingen te maken ten aanzien van de toepassing op deze zaak van de bepalingen van deze richtsnoeren.
- (487) In dit verband moet worden opgemerkt dat de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie met verwijzing naar een gemiddelde prijs die op andere, soortgelijke markten wordt waargenomen (vergelijkende analyse), in het algemeen afdoende is wanneer een markttarief redelijkerwijs kan worden vastgesteld of afgeleid van andere marktindicatoren. In het geval van luchthavendiensten echter heeft deze methode mogelijk niet altijd dezelfde relevantie. De opbrengsten en kosten verschillen namelijk sterk per luchthaven. Deze opbrengsten en kosten hangen af van het ontwikkelingsstadium van de luchthaven, de aantrekkingskracht van het verzorgingsgebied van de luchthaven, het aantal luchtvaartmaatschappijen dat op de luchthaven vliegt, de passagiersvervoerscapaciteit, de toestand van de infrastructuur en het regelgevingskader, dat kan verschillen per lidstaat, alsook van de tekorten en de in het verleden door de luchthaven aangegane verplichtingen ⁽¹³⁰⁾.
- (488) Bovendien maakt de liberalisering van de luchtvervoersmarkt elke strikt vergelijkende analyse complex. Dit geval illustreert dat de commerciële praktijken tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen niet noodzakelijk berusten op een lijst met openbare tarieven betreffende individuele diensten. Deze commerciële relaties zijn heel uiteenlopend van aard. Ze omvatten een verdeling van het risico op het gebied van het gebruik en de commerciële en correlatieve financiële en commerciële aansprakelijkheid, een veralgemening van stimulerende mechanismen (bijvoorbeeld in de vorm van kortingen die gekoppeld zijn aan het aantal routes of vervoerde passagiers) en veranderingen in de verdeling van de risico's over de looptijd van de overeenkomsten. Bijgevolg zijn de transacties onderling moeilijk vergelijkbaar op basis van een tarief per retourvlucht of per passagier.

⁽¹²⁶⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 53.

⁽¹²⁷⁾ Arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punt 143.

⁽¹²⁸⁾ Arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punt 145.

⁽¹²⁹⁾ Richtsnoeren van 2014, punten 59 en 61.

⁽¹³⁰⁾ Zie Besluit 2011/60/EU van de Commissie van 27.1.2010 betreffende steunmaatregel C 12/08 — Slowakije — Overeenkomst tussen de luchthaven van Bratislava en Ryanair (PB L 27 van 1.2.2011, blz. 24), overwegingen 88 en 89.

- (489) Volgens Ryanair kan het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie worden toegepast aan de hand van een vergelijkende analyse waarbij bepaalde Europese luchthavens als benchmark worden gebruikt. Volgens haar zijn bepaalde Europese luchthavens op grond van hun gelijkenissen substitueerbaar met de luchthaven van La Rochelle en zij verstrekke daartoe de studie van het bureau Oxera van 1 juni 2012 ⁽¹³¹⁾, waarin de luchthavenheffingen die door Ryanair aan de luchthaven van La Rochelle werden betaald vergeleken werden met die welke zij aan die vergelijkbare luchthavens betaalt, met als conclusie dat de aan La Rochelle betaalde heffingen niet beduidend lager zijn. Ryanair heeft ook een addendum bij de studie van 1 juni 2012 ingediend ⁽¹³²⁾ om rekening te houden met de betalingen die Ryanair/AMS in het kader van de overeenkomsten inzake marketingdiensten heeft ontvangen.
- (490) Een vergelijkende methode is in dit geval hoe dan ook onuitvoerbaar. Zoals reeds eerder aangetoond, zijn de te analyseren transacties complexe gehelen die zijn samengesteld uit een overeenkomst inzake luchthavendiensten en een overeenkomst inzake marketingdiensten (soms samengenomen in één juridische tekst). Deze transacties omvatten verschillende “tarieven”, namelijk de verschillende luchthavenheffingen, de tarieven voor grondaafhandelingsdiensten en de tarieven voor marketingdiensten, waarvan sommige afhangen van het aantal passagiers, andere van het aantal vliegbewegingen en nog andere vaste bedragen zijn. Elk van die transacties brengt op die manier een complex geheel van financiële stromen op gang tussen de luchthavenbeheerder en de luchtvaartmaatschappij en haar dochterondernemingen, die worden gevormd door de inkomsten uit luchthavenheffingen, de inkomsten in verband met de grondaafhandelingsdiensten en de inkomsten uit de marketingdiensten.
- (491) Uit de door Oxera opgestelde en op 10 april 2015 door Ryanair ingediende analyse (addendum bij de studie van 1 juni 2012) blijkt dat het zeer moeilijk is om een relevante vergelijking te maken tussen de luchthavengelden en de marketingsteun van Ryanair op verschillende luchthavens.
- (492) In de eerste plaats wordt in de studie van Oxera zelf gesteld dat het niet mogelijk is door Ryanair gebruikte referentieluchthavens te identificeren die in al hun kenmerken vergelijkbaar zijn en zich waarschijnlijk zullen gedragen als een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie. De hier gevolgde aanpak bestond er dus in een reeks referentieluchthavens te identificeren die vergelijkbaar zijn met de luchthaven van La Rochelle op basis van verschillende kenmerken ⁽¹³³⁾. In casu merkt de Commissie op dat de selectiecriteria voor de vijf in beschouwing genomen luchthavens ⁽¹³⁴⁾ weliswaar nog steeds een van de zeven in punt 60 van de richtsnoeren van 2014 genoemde criteria omvatten, maar dat deze referentieluchthavens slechts voor één of twee van de zeven criteria vergelijkbaar zijn met de luchthaven van La Rochelle. Bovendien bieden alleen de luchthavens van Grenoble (GNB) en Maastricht (MST) een specifiek criterium voor de vergelijking met de exploitatie van de luchthaven van La Rochelle, namelijk het aantal passagiers en de omvang van de activiteiten van Ryanair op die luchthavens. De andere in beschouwing genomen luchthavens zijn geselecteerd op basis van criteria (zoals de regeling van de eigendom, het bestaan van overheidsfinanciering of de hoogte van het bbp van de regio, of het aandeel van de lagekostenmaatschappijen) die, gezien hun te losse verhouding tot de meting van de opbrengsten en kosten van elke luchthaven, op zich ontoereikend zijn om ten behoeve van benchmarking als grondslag te dienen voor het gekozen niveau van de luchthavengelden en het niveau van de marketingdiensten. Daarom betwijfelt de Commissie of de selectie van de steekproef van referentieluchthavens representatief is.
- In de tweede plaats blijkt uit de door Oxera overgelegde cijfers dat de nettolasten die Ryanair op de verschillende voor de vergelijking gekozen luchthavens heeft betaald, sterk uiteenlopen. In zijn studie heeft Oxera de hoogte van de luchthavengelden die Ryanair aan deze vijf luchthavens betaalde, berekend exclusief eventuele marketingbijdragen aan AMS en Ryanair (wat betekent dat in de studie de door Ryanair betaalde luchthavengelden worden vergeleken na aftrek van de marketinginkomsten van Ryanair). Deze cijfers geven echter een zeer hoge volatiliteit tussen de referentieluchthavens te zien.
- Gemiddelde van de nettolasten per retourvlucht. Het gemiddelde van de nettolasten per retourvlucht die Ryanair aan La Rochelle heeft betaald, bedraagt [100 ; 150] % van de nettolasten die Ryanair aan de vijf referentieluchthavens heeft betaald. Uit de spreiding van de waarden blijkt echter dat er geen homogene groep van vergelijkbare luchthavens bestaat. Afhankelijk van de jaren varieert het gemiddelde van de door Ryanair aan La Rochelle betaalde nettolasten van [-50 ; 0] % tot [150 ; 200] % van het gemiddelde van de nettolasten die

⁽¹³¹⁾ Studie van het bureau Oxera van 8.10.2012, “Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport”.

⁽¹³²⁾ Addendum van 10.4.2015 bij de studie van het bureau Oxera van 1.6.2012, “Economic MEOP Assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport”.

⁽¹³³⁾ Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: “it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [luchthaven van La Rochelle] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [luchthaven van La Rochelle] on the basis of a variety of characteristics”. Analyse van Oxera van 10.4.2015, blz. 3.

⁽¹³⁴⁾ Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) en Maastricht (MST).

Ryanair aan de door Oxera geselecteerde luchthavens heeft betaald. Een dergelijke spreiding toont duidelijk aan dat de gekozen steekproef niet als homogeen en representatief kan worden beschouwd. Evenzo is het bedrag van de door Ryanair betaalde nettolasten ook voor een en dezelfde luchthaven zeer variabel en kan het in één jaar zelfs verdrievoudigen, waaruit eens te meer blijkt dat het mogelijk noch relevant is om een vergelijking tussen de nettoluchthavengelden te maken.

- Gemiddelde van de nettolasten per passagier. Net als voor de nettolasten per retourvlucht toont de spreiding van de waarden aan dat de steekproef van door Oxera gekozen luchthavens geen stabiele of redelijke vergelijking mogelijk maakt. Afhankelijk van de jaren varieert het gemiddelde van de door Ryanair aan La Rochelle betaalde nettolasten van [-50 ; 0] % tot [150 ; 200] % van het gemiddelde van de nettolasten die Ryanair aan de door Oxera geselecteerde luchthavens heeft betaald, en de door Ryanair aan een en dezelfde luchthaven betaalde nettolasten per passagier kunnen in één jaar, of van jaar tot jaar, eveneens verdrievoudigen.

- (493) Tot slot is het veelzeggend dat noch Ryanair noch Oxera zich eraan hebben gewaagd een markttarief vast te stellen dat, voor een steekproef van luchthavens die vergelijkbaar zijn met de luchthaven van La Rochelle, overeenstemt met het nettotarief van de luchthavenheffingen (luchthavenheffingen minus marketingsteun). Indien een dergelijke vergelijking het mogelijk zou maken een markttarief vast te stellen, zou de ervaring van Ryanair met veel Europese luchthavens het zeker mogelijk hebben gemaakt om dat tarief te bepalen.
- (494) Tot slot zou de Commissie, ervan uitgaand dat op grond van een geldige vergelijkende analyse kan worden vastgesteld dat de tarieven waarvan sprake is in de verschillende onderzochte transacties, die voorwerp van dit onderzoek zijn, gelijkwaardig aan of hoger zijn dan de markttarieven die zijn vastgesteld met behulp van de steekproef van vergelijkbare transacties, daarom nog niet kunnen concluderen dat die transacties in overeenstemming zijn met het markttarief als blijkt dat de luchthavenbeheerder op het ogenblik waarop de transacties werden aangegaan, kon verwachten dat die transacties incrementele kosten zouden veroorzaken die hoger zijn dan de incrementele inkomsten. Een marktdeelnemer in een markteconomie zou er immers geen enkel belang bij hebben om goederen of diensten tegen markttarief aan te bieden wanneer dat tot incrementeel verlies leidt ⁽¹³⁵⁾.
- (495) In het licht van het voorgaande is de Commissie dan ook van mening dat de benadering die in het algemeen in de richtsnoeren van 2014 wordt aanbevolen voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie op de relaties tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen, namelijk de analyse van de incrementele rentabiliteitsverwachtingen, op het onderhavige geval moet worden toegepast. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat een luchthavenbeheerder een objectief belang kan hebben bij het sluiten van een transactie met een luchtvaartmaatschappij wanneer hij redelijkerwijs kan verwachten dat die transactie zijn winsten verhoogt (of zijn verliezen verlaagt) ten opzichte van de contrafeitelijke situatie waarin die transactie niet zou zijn gesloten ⁽¹³⁶⁾, los van elke vergelijking met de voorwaarden die aan andere luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden, of met de voorwaarden die door andere luchthavenbeheerders worden aangeboden.
- 3) Ten aanzien van het soort mogelijke voordelen waarvan een marktdeelnemer in een markteconomie zou zijn uitgegaan bij het sluiten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten met de luchtvaartmaatschappijen
- (496) Uit het voorgaande volgt dat voor de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie het gedrag van de CCI moet worden vergeleken met dat van een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van La Rochelle in plaats van de CCI zou exploiteren. De betrokken overeenkomsten inzake marketingdiensten moeten gezamenlijk met de bijbehorende overeenkomsten inzake luchthavendiensten worden geanalyseerd, wanneer zij één enkele transactie vormen (zie overweging (464) voor de analysecriteria) ⁽¹³⁷⁾. Bovendien zullen, zoals vermeld in overweging (481), sommige overeenkomsten inzake marketingdiensten, ook al zijn zij niet het voorwerp geweest van één enkele transactie met een overeenkomst inzake luchthavendiensten, toch al rekening houdend met de inkomsten die worden gegenereerd door de geldende overeenkomst inzake luchthavendiensten, worden geanalyseerd om de rentabiliteit van de betrokken overeenkomst inzake marketingdiensten te meten.
- (497) Bij de analyse van elk van de in tabel 14 opgenomen transacties moet worden vastgesteld welke voordelen die hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie, die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten, van de marketingdiensten kon verwachten. In dat verband worden de algemene economische effecten van die diensten op het toerisme en de economische activiteit van de regio als zodanig buiten beschouwing gelaten. Alleen de effecten van deze diensten op de rentabiliteit van de luchthaven tellen mee omdat alleen die in aanmerking zouden worden genomen door de hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie als bedoeld in deze analyse ⁽¹³⁸⁾.

⁽¹³⁵⁾ Arrest-Ryanair DAC/Commissie, T-165/15, reeds aangehaald in voetnoot 53, punten 176 tot en met 178.

⁽¹³⁶⁾ Anders gezegd, als de verwachte incrementele rentabiliteit van die transactie positief is.

⁽¹³⁷⁾ Een bepaalde overeenkomst inzake marketingdiensten moet gezamenlijk met de bijbehorende overeenkomst inzake luchthavendiensten worden geanalyseerd, als één enkele transactie. Er zijn dus evenveel afzonderlijke transacties als "paren" van overeenkomsten inzake marketingdiensten en overeenkomsten inzake luchthavendiensten.

⁽¹³⁸⁾ Mededeling van de Commissie betreffende het begrip "staatssteun", reeds aangehaald in voetnoot 71, punt 77.

- (498) Hoewel het effect van de marketingdiensten niet is gebleken, wordt niet uitgesloten dat ze in de marge het gebruik van de luchtroutes waarvan sprake is in de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de bijbehorende overeenkomsten inzake luchthavendiensten kunnen bevorderen, aangezien ze bedacht zijn om die luchtroutes te promoten. Ryanair heeft echter aangegeven dat het bestaan van een overeenkomst inzake marketingdiensten geen invloed had op de bezettingsgraad van haar vliegtuigen (of marginaal), aangezien de maatregelen op het gebied van "yield management" (aanpassing van de prijzen op basis van de vraag) werden aangepast om de doelstellingen voor de bezettingsgraad te halen ⁽¹³⁹⁾. Het effect van de overeenkomsten inzake marketingdiensten op de toename van het aantal passagiers wordt dan ook niet bevestigd door Ryanair. Het lijkt er dus op dat het voornaamste effect van de overeenkomsten inzake marketingdiensten is dat Ryanair ertoe wordt aangezet vluchten uit te voeren op de luchthaven van La Rochelle.
- (499) We moeten vaststellen of voor een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van La Rochelle exploiteert in de plaats van de CCI, redelijkerwijs andere voordelen te verwachten en te kwantificeren vielen dan de voordelen die het gevolg zijn van het positieve effect op de opening, de instandhouding en/of het gebruik van de onder de overeenkomst inzake marketingdiensten vallende routes tijdens de in de overeenkomst inzake marketingdiensten of de overeenkomst inzake luchthavendiensten vastgestelde exploitatieperiode van die routes.
- (500) Ryanair steunt deze stelling in haar studie van 17 januari 2014. Deze studie berust op het idee dat marketingdiensten die worden aangekocht door een luchthavenbeheerder zoals de CCI, van die aard zijn dat ze gedurende de in die overeenkomsten voorziene exploitatieperiode voor die luchtroutes het merkimago van de luchthaven versterken en bijgevolg het aantal passagiers op die luchthaven duurzaam bevorderen, en dit niet alleen op de luchtroutes waarvan sprake is in de overeenkomst inzake marketingdiensten en de overeenkomst inzake luchthavendiensten. Uit deze studie blijkt met name dat de marketingdiensten volgens Ryanair ook na afloop van de overeenkomst inzake marketingdiensten duurzame positieve effecten zullen sorteren voor het gebruik van de luchthaven.
- (501) In dit opzicht moeten wij eerst opmerken dat geen enkel element van het dossier suggereert dat de CCI bij de sluiting van de overeenkomsten inzake marketingdiensten waarvan sprake is in de formele onderzoeksprocedure, eventuele positieve effecten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten heeft beoogd, en a fortiori gekwantificeerd, die verder reiken dan de door die overeenkomsten beoogde luchtroutes of die – vanuit temporeel oogpunt – verder reiken dan de voorziene exploitatieperiode voor de betrokken luchtroutes. Bovendien hebben Frankrijk noch de CCI een methode voorgesteld aan de hand waarvan de eventuele waarde kan worden vastgesteld die een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van La Rochelle beheert in de plaats van de CCI, zou hebben toegekend aan die effecten bij de beoordeling van de wenselijkheid om de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de overeenkomsten inzake luchthavendiensten te sluiten. Tot slot waren de bij Ryanair/AMS aangekochte marketingdiensten vooral gericht op mensen die wellicht gebruik zouden maken van de luchtroutes waarvan sprake is in de overeenkomsten inzake marketingdiensten.
- (502) Deze conclusie, die is vastgesteld voor de overeenkomsten die zijn gesloten met Ryanair/AMS, geldt om dezelfde redenen ook voor de met Jet2 gesloten overeenkomst inzake luchthavendiensten en marketingdiensten.
- (503) Ook het duurzame karakter van die effecten lijkt zeer onzeker. Het is denkbaar dat de promotie van La Rochelle en omgeving op de website van Ryanair de bezoekers van de website ertoe heeft kunnen aanzetten om Ryanair-tickets naar La Rochelle te kopen op het ogenblik dat zij toegang hadden tot die reclame of kort daarna. Het is daarentegen weinig waarschijnlijk dat de herinnering aan die reclame tijdens de bezoeken aan de website van Ryanair lang is blijven hangen en de aankoop van vliegtuigtickets ook na enkele weken nog heeft kunnen beïnvloeden. Een reclamecampagne heeft duurzame effecten wanneer de reclame wordt gemaakt aan de hand van één of meer media waaraan de consumenten frequent worden blootgesteld in een gegeven periode. Een reclamecampagne bijvoorbeeld op algemene tv- en radiozenders, op een aantal websites en/of een aantal reclameborden die buiten of op openbare plaatsen zijn opgesteld, zal een dergelijk duurzaam effect sorteren als de consumenten herhaaldelijk en passief toegang hebben tot die media. Een reclamecampagne die daarentegen beperkt blijft tot bepaalde pagina's van alleen de website van Ryanair, zal wellicht geen effecten sorteren die aanzienlijk langer zullen aanhouden dan de duur van die campagne. Het is immers heel waarschijnlijk dat een bezoek aan de website van Ryanair voor de meesten niet vaak genoeg plaatsvindt om een blijvende herinnering teweeg te brengen aan de promotie van een regio op die website.
- (504) Frankrijk en de CCI hebben tijdens de formele onderzoeksprocedure geen enkel element aangevoerd dat deze vaststelling kan weerleggen. Die vaststelling wordt overigens nog fors versterkt door twee andere elementen.

⁽¹³⁹⁾ Met name de opmerkingen van 15.12.2009, 13.6.2014 en 29.3.2019.

- (505) Ten eerste hadden sommige marketingactiviteiten in de overeenkomsten met Ryanair/AMS eerst en vooral betrekking op de startpagina van de website van Ryanair. Deze diensten beperkten zich tot de plaatsing van een eenvoudige link naar een door de CCI aangegeven website voor vaak beperkte en zelfs zeer korte perioden:
- geen enkele duur van de weergave van de in de overeenkomsten A en B bedoelde links;
 - weergave van de gesponsorde link gedurende 56 dagen per jaar gedurende drie jaar volgens overeenkomst C;
 - weergave van de gesponsorde link gedurende 212 dagen per jaar gedurende drie jaar volgens overeenkomst D, maar de weergaveperiode is voor 2007 ingekort tot 45 dagen volgens overeenkomst E, die overeenkomst D wijzigd;
 - weergave van de gesponsorde link op de Britse website van Ryanair gedurende 22 dagen per jaar gedurende drie jaar in het kader van overeenkomst G;
 - weergave van de gesponsorde link op de Nederlandse/Belgische website van Ryanair gedurende 95 dagen in het eerste jaar en 160 dagen in het tweede en derde jaar volgens overeenkomst H;
 - weergave van de gesponsorde link op de Ierse website van Ryanair gedurende 200 dagen per jaar gedurende drie jaar in het kader van overeenkomst I;
 - weergave van de gesponsorde link op de Belgische website van Ryanair gedurende 10 dagen per jaar gedurende drie jaar in het kader van overeenkomst J;
 - weergave van de gesponsorde link gedurende 90 dagen op de Ierse, Noorse en Nederlandse website en 50 dagen op de website van Ryanair gedurende drie jaar in het kader van overeenkomst K;
 - weergave van de gesponsorde link op de Ierse website van Ryanair gedurende 70 dagen in het kader van overeenkomst L;
 - weergave van de gesponsorde link op de Portugese website van Ryanair gedurende 365 dagen gedurende twee jaar in het kader van overeenkomst M;
 - weergave van de gesponsorde link op de Noorse website van Ryanair gedurende zes weken (d.w.z. rond de 42 dagen) in het eerste jaar en vier weken (d.w.z. 24 dagen) in het tweede en derde jaar volgens overeenkomst N.
- (506) Zowel de aard van deze promotie (de aanwezigheid van een link met een beperkte promotionele waarde) als de korte duur ervan en de willekeurige frequentie van de weergave ervan in de betrokken periode (alleen de route naar Porto werd twee jaar lang zonder onderbreking gepromoot) hebben het effect wellicht sterk beperkt in de periode na de promotieacties, temeer omdat die promotie beperkt was tot alleen de website van Ryanair en niet via andere media was gevoerd. Anders gezegd is het onwaarschijnlijk dat deze promotieacties bij de mensen die eraan zijn blootgesteld, een blijvende herinnering aan de betreffende promotie teweeg zouden hebben gebracht en een langdurig voordeel voor La Rochelle en omgeving.
- (507) Ten tweede betroffen de andere marketingactiviteiten in het kader van de met Ryanair/AMS gesloten overeenkomsten uitsluitend de pagina's van de website van Ryanair betreffende de bestemming La Rochelle. Dit laatste type promotieactiviteit is doorgaans gericht tot een publiek dat per definitie beperkt is, zonder dat de doelgroep regelmatig eraan wordt blootgesteld. Bovendien lijkt het aannemelijk dat de bij de bestemming La Rochelle behorende pagina op de website van Ryanair minder vaak zal worden bezocht dan de startpagina van de website, aangezien die gewijd is aan een specifieke bestemming van Ryanair en niet aan al haar activiteiten. Gelet op de geringe waarschijnlijkheid van frequente bezoeken aan de bij de bestemming La Rochelle behorende pagina op de website van Ryanair, is het weinig waarschijnlijk dat de bezoekers van deze pagina zich de attracties van La Rochelle en omgeving lang zullen blijven herinneren door de promotieactiviteiten op die pagina. Daarnaast wordt de pagina over La Rochelle op de website van Ryanair zeer waarschijnlijk veelal bezocht door personen die zich aan het oriënteren zijn op deze bestemming of op de diensten van Ryanair op deze bestemming. Het is dus niet erg waarschijnlijk dat de reclame op deze pagina extra belangstelling voor deze bestemming zal opwekken bij personen die La Rochelle niet kenden of niet interessant vonden.
- (508) In dit verband is het veelzeggend dat de door Ryanair ingediende overeenkomsten inzake marketingdiensten die zijn gesloten tussen particuliere niet-luchthavenondernemingen (autoverhuur, lokale toeristische activiteiten) en AMS hun marketingwaarde ontleen aan de mogelijkheid om toeristische producten of diensten te verkopen aan passagiers die met Ryanair reizen. De potentiële reizigers worden naar aanleiding van hun bezoek aan de website van Ryanair (voor de aankoop van een ticket, de raadpleging van de beschikbare vluchten enz.) in aanmerking genomen als geïnteresseerde klanten voor een reis naar een welbepaalde bestemming en worden daarom het doelpubliek voor reclameboodschappen die hen ertoe aanzetten op hun luchthaven van bestemming een product of een dienst aan te kopen. De waarde van de marketingdiensten van Ryanair berust dus op het vermogen om die doelmatig af te stemmen op de klanten van Ryanair die hun luchthaven van bestemming reeds hebben gekozen, of voor wie vanwege de regelmatige raadpleging van de website duidelijk is dat zij waarschijnlijk een specifieke

luchthaven van bestemming zullen kiezen, om hen ertoe aan te zetten op hun eindbestemming een toeristische dienst af te nemen. In dit verband sluit de Commissie niet uit dat de door AMS op de website van Ryanair aangeboden marketing van waarde is voor bepaalde derde ondernemingen die er belang bij hebben diensten of producten aan klanten van Ryanair te verkopen, zoals een autoverhuurbedrijf of een regionale aanbieder van trektochten. Dit is echter niet de situatie waarin zich een luchthavenexploitant bevindt die het aantal passagiers dat die luchthaven gebruikt, duurzaam wil bevorderen. Zoals uiteengezet in overweging (501) zijn personen die de pagina over La Rochelle op de website van Ryanair bezoeken, zich immers zeer waarschijnlijk al aan het oriënteren op deze bestemming of op de diensten van Ryanair op deze bestemming. Voor de CCI is de bijdrage van de marketingactiviteiten op de pagina's van de website van Ryanair met betrekking tot de bestemming La Rochelle dus zeer gering, of zelfs nul, waar het gaat om het aantrekken van passagiers.

- (509) Dus zelfs als de marketingdiensten het gebruik van de luchtroutes waarvan sprake is in de overeenkomsten inzake marketingdiensten, hadden kunnen stimuleren tijdens de periode waarin die diensten werden verricht, is het zeer waarschijnlijk dat een dergelijk effect na die periode of op andere routes onbestaand of verwaarloosbaar zou zijn geweest.
- (510) Uit de studies van Ryanair van 17 en 31 januari 2014 blijkt bovendien dat de voordelen van de overeenkomsten inzake marketingdiensten die verder reiken dan de luchtroutes waarvan sprake is in die overeenkomsten, of die langer aanhielden dan de exploitatieperiode van die routes zoals bepaald in de overeenkomsten inzake marketingdiensten en luchthavendiensten, uiterst onzeker zijn en niet kunnen worden gekwantificeerd met een mate van betrouwbaarheid die voldoende zou worden geacht door een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie.
- (511) Zo zijn bijvoorbeeld volgens de studie van Ryanair van 17 januari 2014 toekomstige incrementele winsten na de voorziene afloop van de overeenkomst inzake luchthavendiensten van nature onzeker ⁽¹⁴⁰⁾. Daarnaast stelt deze studie twee methoden voor om de positieve effecten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten vooraf te evalueren, namelijk een kasstroommethode en een kapitalisatiemethode.
- (512) De kasstroommethode bestaat in een evaluatie van de voordelen van de overeenkomsten voor marketingdiensten en de overeenkomsten voor luchthavendiensten in de vorm van toekomstige inkomsten die door de luchthavenbeheerder worden gegenereerd uit de marketingdiensten en de overeenkomst inzake luchthavendiensten, na aftrek van de desbetreffende kosten. De kapitalisatiemethode bestaat erin de verbetering van het imago van de luchthaven als gevolg van de marketingdiensten te beschouwen als immateriële activa die worden verworven tegen de in de overeenkomst inzake marketingdiensten vastgestelde prijs.
- (513) In de studie wordt evenwel gesteld dat de kapitalisatiemethode veel moeilijkheden oplevert en de uit die methode voortvloeiende resultaten weinig betrouwbaar zijn, en wordt de voorkeur gegeven aan de kasstroommethode. In de studie wordt met name het volgende aangegeven: De kapitalisatiemethode mag uitsluitend rekening houden met het aandeel van de marketinguitgaven dat toe te rekenen is aan de immateriële activa van een luchthaven. Het kan echter lastig zijn om het aandeel van de marketinguitgaven aan te wijzen dat bedoeld is om toekomstige inkomsten voor de luchthaven te genereren (d.w.z. een investering in de immateriële activa van de luchthaven) in tegenstelling tot het aandeel dat de huidige inkomsten voor de luchthaven genereert ⁽¹⁴¹⁾. Zij onderstreept ook dat het voor de toepassing van de kapitalisatiemethode nodig is een schatting te maken van de gemiddelde periode waarin een luchthaven een klant kan behouden dankzij de marketingcampagne van AMS. In de praktijk zou het door een gebrek aan gegevens heel moeilijk zijn om een schatting te maken van de gemiddelde periode van klantenbehoud na een campagne van AMS ⁽¹⁴²⁾.
- (514) In de studie van Ryanair van 31 januari 2014 wordt een praktische toepassing van de kasstroommethode voorgesteld. Volgens die methode nemen de voordelen van de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de overeenkomsten inzake luchthavendiensten, die zich ook na afloop van de overeenkomst inzake marketingdiensten nog laten gevoelen, de vorm aan van een "eindwaarde" die wordt berekend op de vervaldatum van de overeenkomst. Deze eindwaarde wordt berekend uitgaande van de incrementele winsten die worden verwacht van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en marketingdiensten tijdens het laatste toepassingsjaar van de

⁽¹⁴⁰⁾ Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: "[...] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain."

⁽¹⁴¹⁾ Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: "The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport."

⁽¹⁴²⁾ Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: "In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data".

overeenkomst inzake luchthavendiensten. De methode bestaat erin om de verwachte incrementele winst tijdens het laatste toepassingsjaar van de overeenkomst inzake luchthavendiensten als uitgangspunt te nemen, en deze te extrapoleren naar de toekomst voor een periode die gelijk is aan de looptijd van de overeenkomst inzake luchthavendiensten, met een aanpassing op grond van het groeipercentage van de markt voor luchtvervoer in Europa en een waarschijnlijkheidsfactor die geacht wordt een afspiegeling te zijn van het vermogen van de overeenkomst inzake luchthavendiensten en de overeenkomst inzake marketingdiensten om bij te dragen tot de winsten van de luchthaven na afloop van die overeenkomsten. Dat vermogen om duurzame winsten op te leveren is volgens de studie van 31 januari 2014 het gevolg van een reeks factoren [...] waaronder een grotere bekendheid en een sterker merk, alsook netwerkexternaliteiten en terugkerende passagiers ⁽¹⁴³⁾, zonder dat dit verder wordt toegelicht. Bovendien houdt deze methode rekening met een discontopercentage dat de kapitaalkosten weergeeft.

- (515) Als waarschijnlijkheidsfactor wordt in de studie een percentage van 30 % voorgesteld, wat als voorzichtig wordt beschouwd. De studie, die zeer theoretisch is, geeft echter geen enkele serieuze kwantitatieve of kwalitatieve rechtvaardiging daarvoor. Het percentage van 30 % is niet gebaseerd op feitelijke elementen betreffende de activiteit van Ryanair of van de markten voor luchtvervoer of luchthavendiensten. Ze legt geen enkel verband tussen dit percentage en de factoren die zij heel beknopt vermeldt (bekendheid, sterk merk, netwerkexternaliteiten en terugkerende passagiers) en die de voordelen van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en marketingdiensten tot na de vervaldatum van die overeenkomsten zouden verlengen. Tot slot berust de studie in geen enkel opzicht op de specifieke inhoud van de marketingdiensten waarin de verschillende overeenkomsten met AMS voorzien, om na te gaan in welke mate deze diensten bovengenoemde factoren kunnen beïnvloeden.
- (516) Bovendien toont de studie niet aan dat, na afloop van een overeenkomst inzake luchthavendiensten en een overeenkomst inzake marketingdiensten, de winsten die die overeenkomsten tijdens hun laatste toepassingsjaar hebben opgeleverd voor de luchthavenbeheerder, van die aard zijn dat ze in de toekomst met een zekere graad van waarschijnlijkheid zullen aanhouden. Ze rechtvaardigt evenmin de relevantie van het groeipercentage van de luchtvervoersmarkt in Europa om de effecten van een overeenkomst inzake luchthavendiensten en een overeenkomst inzake marketingdiensten voor een bepaalde luchthaven te evalueren.
- (517) Het zou dus hoogst onwaarschijnlijk zijn dat een “eindwaarde” die wordt berekend volgens de door Ryanair voorgestelde methode, in aanmerking zou worden genomen door een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie bij de beoordeling van de vraag of het wenselijk is een overeenkomst te sluiten.
- (518) Uit de studie van 31 januari 2014 komt dus naar voren dat de kasstroommethode, net als de kapitalisatiemethode, slechts zeer onzekere en weinig betrouwbare resultaten kan opleveren.
- (519) Bovendien heeft Frankrijk noch een belanghebbende elementen aangedragen die erop kunnen wijzen dat de door Ryanair in die studie voorgestelde methode — of om het even welke andere methode die op gekwantificeerde wijze rekening houdt met de winsten die zouden worden gemaakt na afloop van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten — daadwerkelijk zou zijn toegepast door regionale luchthavenbeheerders die vergelijkbaar zijn met de beheerder van de luchthaven van La Rochelle. Frankrijk heeft overigens geen commentaar geleverd op de studies van 17 en 31 januari 2014, en heeft de conclusies van die studies dus niet goedgekeurd.
- (520) Daarbij komt nog dat, zoals reeds eerder is aangegeven, de marketingdiensten duidelijk gericht zijn op potentiële passagiers op de routes waarvan sprake is in de overeenkomsten inzake marketingdiensten. Als die routes bij afloop van de overeenkomst inzake luchthavendiensten niet worden verlengd, is het weinig waarschijnlijk dat de marketingdiensten positieve effecten kunnen blijven sorteren op het gebruik van de luchthaven na afloop van die overeenkomst. De waarschijnlijkheid dat een luchtvaartmaatschappij de exploitatie van een route wenst voort te zetten na de periode waarin ze volgens de overeenkomst inzake luchthavendiensten beloofd heeft deze te exploiteren, valt door een luchthavenbeheerder echter uiterst moeilijk te evalueren. Met name lagekostenmaatschappijen hebben aangetoond dat zij er een zeer dynamisch beheer van opening en sluiting van routes op na houden. Volgens een door het bureau Oxera voor ACI Europe opgesteld rapport zijn in 2011 tussen 15 en 20 % van de routes die werden geëxploiteerd op Europese luchthavens met minder dan 5 miljoen passagiers, gesloten ⁽¹⁴⁴⁾. Bij de sluiting van transacties zoals die welke in het kader van de formele onderzoeksprocedure worden onderzocht, zou een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie er dus niet van uit kunnen gaan dat de luchtvaartmaatschappij de exploitatie van de betrokken route wil verlengen na afloop van de overeenkomst.

⁽¹⁴³⁾ Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: “[...] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger”.

⁽¹⁴⁴⁾ Studie van 15.9.2017 van het bureau Oxera, “The continuing development of airport competition in Europe”, figuur 4.8, blz. 41. <https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf>

- (521) Bovendien, en ten overvloede, moet worden opgemerkt dat een eindwaarde die wordt berekend volgens de door Ryanair in de studie van 31 januari 2014 voorgestelde methode alleen positief is (en dus alleen een positief effect heeft op de verwachte rentabiliteit van de overeenkomst inzake luchthavendiensten en de overeenkomst inzake marketingdiensten) als de van die overeenkomsten verwachte incrementele winst tijdens het laatste toepassingsjaar van de overeenkomst inzake luchthavendiensten positief is. De methode bestaat erin om de verwachte incrementele winst tijdens het laatste toepassingsjaar van de overeenkomst inzake luchthavendiensten als uitgangspunt te nemen, en deze te extrapoleren naar de toekomst door er twee factoren op toe te passen. De eerste factor is de algemene groei van de Europese markt voor luchtvervoer en weerspiegelt de toename van het verwachte verkeersvolume. De tweede is een factor van 30 % die de kans weergeeft dat de uitvoering van recentelijk afgelopen overeenkomsten het sluiten van vergelijkbare overeenkomsten in de toekomst bevordert, zodat vergelijkbare financiële stromen worden gegenereerd. Als de verwachte toekomstige incrementele winst tijdens het laatste toepassingsjaar van de overeenkomst inzake luchthavendiensten negatief is, zal de eindwaarde ook negatief zijn (of ten hoogste gelijk zijn aan nul), wat aangeeft dat de sluiting van overeenkomsten zoals de verstreken overeenkomsten, net als die laatste overeenkomsten, de rentabiliteit van de luchthaven jaarlijks verder zal verzwakken.
- (522) Dit scenario wordt in de studie van Ryanair van 31 januari 2014 slechts heel kort belicht in een voetnoot zonder enig commentaar of enige rechtvaardiging: [...] er kan geen eindwaarde worden berekend als de incrementele winst na aftrek van de AMS-betalingen in het laatste jaar van de betrokken periode negatief is ⁽¹⁴⁵⁾. Zoals verder zal worden aangetoond in de overwegingen (580) tot en met (642), leiden alle overeenkomsten waarop deze zaak betrekking heeft, tot verwachte incrementele stromen die elk jaar, en niet alleen over het geheel genomen, een negatieve netto contante waarde vertonen. Voor deze overeenkomsten zou een "eindwaarde", berekend volgens de door Ryanair voorgestelde methode, gelijk zijn aan nul of zelfs negatief zijn. Wanneer met een dergelijke eindwaarde rekening wordt gehouden, zou dit de conclusie dat de verschillende overeenkomsten een economisch voordeel impliceren, dus niet in twijfel trekken.
- (523) Ten slotte herhaalt Ryanair in een derde studie van 26 september 2014 haar bewering dat de overeenkomsten inzake luchthavendiensten en de overeenkomsten inzake marketingdiensten tijdens de looptijd ervan incrementele inkomsten en na afloop ervan een definitieve waarde genereren. Volgens Ryanair vergroot de ondertekening van een eerste overeenkomst met Ryanair de mogelijkheid dat na afloop ervan een nieuwe overeenkomst wordt gesloten, met Ryanair of met andere luchtvaartmaatschappijen. Bovendien bestaat de definitieve waarde van de overeenkomsten inzake marketingdiensten in een toename van het verkeer naar de luchthaven na afloop van de overeenkomsten, dankzij de grotere bekendheid en betere reputatie van de luchthaven. Hoewel Ryanair een methode voorstelt om haar hypothesen empirisch te testen, kan zij deze niet toepassen aangezien zij niet over de benodigde gegevens beschikt. Ten slotte wordt in het verslag bij de analyse geen rekening gehouden met mogelijke netwerkexternaliteiten.
- (524) Uit het vooraangaande kan worden geconcludeerd dat het enige voordeel dat een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie van een overeenkomst inzake marketingdiensten zou verwachten en zou kwantificeren bij de beoordeling van de vraag of het wenselijk is een dergelijke overeenkomst te sluiten, gekoppeld aan een overeenkomst inzake luchthavendiensten, van tweeërlei aard zou zijn: i) enerzijds het vooruitzicht dat luchtvaartmaatschappijen vluchten uitvoeren op de luchthaven van La Rochelle conform de overeenkomsten inzake luchthavendiensten tot het sluiten waarvan de luchtvaartmaatschappijen zijn aangezet dankzij de overeenkomsten inzake marketingdiensten, en ii) anderzijds een mogelijk marginaal positief effect van de marketingdiensten op het aantal passagiers op de routes waarop de overeenkomsten in kwestie betrekking hebben (stimulering in de marge van het gebruik van de luchtroutes waarop de overeenkomsten inzake marketingdiensten en de bijbehorende overeenkomsten inzake luchthavendiensten betrekking hebben). De andere eventuele voordelen zouden te onzeker worden geacht om op gekwantificeerde wijze in aanmerking te worden genomen en er zijn geen aanwijzingen dat ze door de CCI in aanmerking zijn genomen.
- 4) Ten aanzien van de tijdshorizon die een marktdeelnemer in een markteconomie zou hebben gekozen bij de beoordeling van de vraag of het wenselijk is een overeenkomst inzake luchthavendiensten en/of een overeenkomst inzake marketingdiensten te sluiten
- (525) Een marktdeelnemer in een markteconomie zou bij zijn beoordeling van de vraag of het wenselijk is een overeenkomst inzake luchthavendiensten en/of een overeenkomst inzake marketingdiensten te sluiten als tijdshorizon voor zijn beoordeling de looptijd van de betrokken overeenkomsten hebben gekozen. Hij zal met andere woorden de incrementele kosten en inkomsten in de loop van de toepassingsduur van de overeenkomsten beoordelen.

⁽¹⁴⁵⁾ Studie van 31.1.2014, voetnoot 17, vrije vertaling van de Engelse tekst: "[...] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration."

- (526) Een langere periode lijkt niet gerechtvaardigd. Op de datums waarop de overeenkomsten werden gesloten, zou een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie immers niet hebben gerekend op een verlenging van deze overeenkomsten op hun vervaldag, aangezien, zoals uiteengezet in overweging (520), lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair en Jet2 hun activiteiten op het gebied van de opening en sluiting van routes en op het gebied van verhogingen en verlagingen van vluchtfrequenties zeer dynamisch laten evolueren.
- (527) Bovendien is voor bepaalde overeenkomsten de werkelijke aanvangsdatum van de door de overeenkomst beoogde activiteiten niet de datum waarop de overeenkomst is gesloten. In dit geval is het de werkelijke aanvangsdatum die als vertrekpunt is genomen, en niet de datum waarop de overeenkomst is ondertekend, voor de situaties waarin de datum van ondertekening voorafgaat aan de werkelijke aanvangsdatum ⁽¹⁴⁶⁾.
- (528) In de situaties waarin Ryanair bepaalde routes niet heeft geëxploiteerd gedurende de gehele periode van de overeenkomst, is de analyse van de marktdeelnemer in een markteconomie gebaseerd op de in de overeenkomst vastgestelde looptijd, omdat de vroegtijdige beëindiging van de overeenkomsten niet bekend en niet voorzienbaar was op het ogenblik waarop de overeenkomsten werden gesloten. Een luchthavenexploitant zou zijn verkeersvooruitzichten immers hebben gebaseerd op de verbintenissen die Ryanair bij de ondertekening van de overeenkomst is aangegaan en waar Ryanair aan gebonden is.
- (529) Hieronder zal de Commissie in het licht van de gehanteerde hypothesen de met elk van de luchtvaartmaatschappijen gesloten overeenkomsten onderzoeken met betrekking tot het incrementele verkeersvolume en de incrementele inkomsten en kosten, en vervolgens het resultaat van de analyse van die overeenkomsten uiteenzetten.

5) Conclusie betreffende de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie

- (530) Uit het voorgaande volgt dat de Commissie, om het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie op de betrokken maatregelen toe te passen, elke overeenkomst inzake marketingdiensten moet analyseren samen met de bijbehorende overeenkomst inzake luchthavendiensten (of laatstgenoemde overeenkomst nu deel uitmaakt van de overeenkomstengroep zoals opgenomen in tabel 14, of opzichzelfstaand van toepassing is op het ogenblik waarop de marketingovereenkomst werd gesloten ⁽¹⁴⁷⁾), en moet vaststellen of een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie, die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten en de luchthaven van La Rochelle in plaats van de CCI beheert, deze overeenkomsten zou hebben gesloten. Daartoe moet de incrementele rentabiliteit van de overeenkomsten worden vastgesteld zoals de marktdeelnemer in een markteconomie die zou hebben beoordeeld op het ogenblik waarop de overeenkomsten werden gesloten, door voor de gehele toepassingsduur van de overeenkomsten de volgende ramingen te maken:
- het van deze overeenkomsten verwachte toekomstige incrementele verkeersvolume, eventueel rekening houdend met de effecten van de marketingdiensten op de bezettingsgraad van de onder de overeenkomsten vallende routes;
 - de van deze overeenkomsten verwachte toekomstige incrementele inkomsten, waaronder de inkomsten uit de luchtvaartheffingen en grondafhandelingsdiensten, die gerealiseerd worden door de onder deze overeenkomsten vallende routes, en de niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit het extra verkeersvolume dat tot stand wordt gebracht door de overeenkomsten;
 - de van deze overeenkomsten verwachte toekomstige incrementele kosten, waaronder de exploitatiekosten en de eventuele incrementele investeringskosten die het gevolg zijn van de onder deze overeenkomsten vallende routes, en de kosten voor de marketingdiensten.
- (531) Uit deze berekeningen moeten dan de toekomstige jaarlijkse stromen blijken die overeenstemmen met het verschil tussen incrementele inkomsten en incrementele kosten, zo nodig aangepast met een percentage dat de kapitaalkosten voor de luchthavenbeheerder weergeeft. Een positieve netto contante waarde ("NCW") betekent in principe dat de betrokken overeenkomsten geen economisch voordeel opleveren, terwijl een negatieve netto contante waarde op de aanwezigheid van een dergelijk voordeel wijst.
- (532) Daarbij moet worden opgemerkt dat bij een dergelijke beoordeling de argumenten van de CCI en Ryanair, volgens welke de prijs van de marketingdiensten die door de CCI werden aangekocht, gelijk is aan of lager is dan wat als een markttarief voor dergelijke diensten kan worden beschouwd, niet ter zake doen. Een hypothetische marktdeelnemer in een markteconomie die zich laat leiden door rentabiliteitsvooruitzichten, zou immers niet bereid zijn om dergelijke diensten aan te kopen, zelfs niet voor een prijs die lager is dan of gelijk is aan het markttarief, als hij voorzag dat de door die overeenkomsten veroorzaakte incrementele kosten ondanks het positieve effect van die diensten op het gebruik van de betrokken routes, hoger zouden zijn dan de contante waarde van de incrementele inkomsten. In een dergelijk geval zou het markttarief hoger zijn dan wat hij bereid is te betalen, en zou hij er logischerwijs dus toe worden gebracht af te zien van de betrokken diensten.

⁽¹⁴⁶⁾ Zie tabel 9.

⁽¹⁴⁷⁾ Zie overweging (496).

b) Methodologische overwegingen met betrekking tot de reconstructie van de bedrijfsplannen

- (533) In de loop van de procedure heeft de Commissie Frankrijk verzocht de ramingen te verstrekken van de rentabiliteit en de incrementele kosten en inkomsten van de verschillende tussen de CCI en Ryanair/AMS gesloten overeenkomsten die hadden kunnen worden opgesteld voordat deze overeenkomsten werden gesloten. In antwoord op dit verzoek heeft Frankrijk verklaard dat de luchthaven van La Rochelle vóór de ondertekening van de marketingovereenkomsten geen analyse had uitgevoerd en dat zij dus *achteraf* een reconstructie van de bedrijfsplannen voor elk van de in tabel 9 genoemde overeenkomsten inzake marketingdiensten en een reconstructie van het bedrijfsplan van de met Jet2 gesloten overeenkomst heeft verstrekt (rekening houdend met de relevante parameters van de bijbehorende overeenkomsten inzake luchthavendiensten voor de analyse van de met deze twee luchtvaartmaatschappijen gesloten overeenkomsten). Deze analyse *achteraf* heeft als doel de financiële analyse te reproduceren die vóór de ondertekening van de overeenkomsten inzake marketingdiensten had moeten worden uitgevoerd, en houdt rekening met de gegevens waarover de luchthaven beschikte voordat de overeenkomsten werden gesloten.

1) Model voor de reconstructie van de bedrijfsplannen

- (534) Frankrijk heeft de bedrijfsplannen *achteraf* gereconstrueerd op basis van een “centraal scenario” waarin de hypothesen zijn uiteengezet die redelijkerwijs door een marktdeelnemer in een markteconomie zouden zijn gehanteerd. Deze analyse is gebaseerd op hypothesen inzake verkeersvolume, bezettingsgraad van de vliegtuigen, luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten per passagier, exploitatiekosten per passagier, marketinguitgaven en de looptijd van de overeenkomsten. Voor de berekening van de netto contante waarde van elke overeenkomst heeft Frankrijk dus een bedrijfsplan gereconstrueerd met de volgende inkomsten- en kostenposten:

Tabel 15

Model voor de reconstructie van de bedrijfsplannen

Overeenkomst [x]			
	Jaar N	Jaar N+1	Enz.
Aantal retourvluchten per jaar (a)	Zie overeenkomst		
Aantal vliegtuigstoelen (b)	Zie punt 7.2.1.5, b), 2), hieronder		
Aantal aangeboden stoelen (c)	$c = a \times b \times 2$		
Gemiddelde bezettingsgraad (d)	Zie punt 7.2.1.5, b), 2), hieronder		
Totale aantal passagiers (aankomst en vertrek) (e)	$e = c \times d$		
Landingsheffing (f)	$f = a \times \text{eenheidshffing zoals vastgesteld door de CCI of opgenomen in de overeenkomst inzake luchthavendiensten}$		
Parkeerheffing (g)	0 (zie punt 7.2.1.5, b), 3), hieronder)		
Verlichtingsheffing (h)	0 (zie punt 7.2.1.5, b), 3), hieronder)		
Heffing personen met een handicap en beperkte mobiliteit (i)	$i = e \times \text{eenheidshffing zoals vastgesteld door de CCI of opgenomen in de overeenkomst inzake luchthavendiensten} / 2$		
Passagiersheffing (j)	$j = e \times \text{eenheidshffing zoals vastgesteld door de CCI of opgenomen in de overeenkomst inzake luchthavendiensten} / 2$		
Opbrengsten grondafhandeling (k)	0		
Totale luchtvaartgebonden inkomsten (l)	$l = f + g + h + i + j + k$		
Niet-luchtvaartgebonden inkomsten (m)	$m = e \times \text{incrementele eenheidsmarge (zie punt 7.2.1.5, b), 3), hieronder)}$		

Overeenkomst [x]			
	Jaar N	Jaar N+1	Enz.
Totale inkomsten (n)	$n=l+m$		
Incrementele kosten (o)	$o=e \times \text{incrementele eenheidskosten}$ (zie punt 7.2.1.5, b), 4), hieronder)		
Marketingkosten (p)	Zie marketingovereenkomst		
Totale kosten (q)	$q=o+p$		
Incrementele kasstroom (r)	$r=n-q$		
NCW	$\sum_{v=0}^u \frac{r_v}{(1+t)^v}$ Waarin: — v het jaar van de betrokken overeenkomst is, v=0 corresponderend met het begin van de overeenkomst; — u de totale looptijd (in jaren) van de overeenkomst is; — r_v de incrementele kasstroom r is voor het jaar v van de overeenkomst; — t het gekozen discontopercentage is ⁽¹⁾		

(¹) Frankrijk heeft voor alle overeenkomsten een discontopercentage van 6 % gehanteerd. Dit percentage komt overeen met het door Frankrijk voorgestelde percentage in soortgelijke zaken waarover de Commissie zich reeds heeft moeten uitspreken (zie bijvoorbeeld het besluit van de Commissie inzake de luchthaven van Pau, reeds aangehaald in voetnoot 12). Daar de reconstructie van de bedrijfsplannen door de Commissie (in het centrale scenario) leidt tot jaarlijkse incrementele stromen die allemaal negatief zijn in de loop van de betrokken periode, is de netto contante waarde van de overeenkomsten overigens noodzakelijkerwijs negatief, ongeacht het gehanteerde discontopercentage.

- (535) Hoewel de hypothesen van Frankrijk met betrekking tot de inkomsten per passagier en de looptijd van de overeenkomsten door de Commissie over het algemeen als redelijk worden beschouwd, zijn andere hypothesen van Frankrijk niet altijd redelijk of realistisch. Enerzijds heeft Frankrijk methodologische fouten gemaakt bij alle reconstructies (met name de te lage raming van de incrementele exploitatiekosten en het als incrementele inkomsten meenemen van de bijdragen van de lokale overheden ter dekking van de algemene marketinguitgaven). Anderzijds, zoals zal worden vastgesteld in het deel over de individuele analyse van de overeenkomsten, hebben de reconstructies van bepaalde bedrijfsplannen, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies, nog te kampen met andere specifieke methodologische problemen.
- (536) Daarom heeft de Commissie haar eigen analyse gemaakt door in een centraal scenario de incrementele kosten en inkomsten van de verschillende overeenkomstengroepen te reconstrueren zoals een marktdeelnemer in een markteconomie deze vooraf zou hebben beoordeeld, met toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie.
- (537) De Commissie heeft ook een gevoeligheidsanalyse gemaakt van de berekening van de netto contante waarde van deze overeenkomsten, waarbij zij sommige van de hypothesen heeft laten variëren. Daartoe heeft de Commissie doelbewust hypothesen gehanteerd die per definitie onrealistisch zijn, aangezien zij niet zijn gehanteerd in het centrale scenario van de Commissie (een scenario waarin al een aanpak wordt gevolgd die gunstig is voor de luchtvaartmaatschappij). Bij deze hypothesen is de kans dat de betreffende situatie zich in de praktijk zal voordoen, zeer klein en gaat het om grote en onmiddellijke veranderingen die zij met zich mee zouden brengen in het beheer van de luchthaven (zie de overwegingen (575) tot en met (578)). Het resultaat van de berekening van de netto contante waarde als gevolg van de wijziging van deze parameters (waarvan het gelijktijdig optreden ook statistisch gezien meer dan onwaarschijnlijk is), vormt het "onvoorzichtige scenario" (zie de overwegingen (574) tot en met (578)). Hoe dan ook zou dit scenario overduidelijk onrealistisch zijn in de ogen van een voorzichtige en bedachtzame investeerder, die het alleen maar zou kunnen uitsluiten.
- (538) De verschillen in beoordeling tussen Frankrijk en de Commissie (met name de hypothesen betreffende de exploitatiekosten en de marketinguitgaven) leiden tot grote verschillen in het resultaat van de berekening van de netto contante waarde van de overeenkomstengroepen. De verschillen in verkeersvolumehypothesen hebben een aanzienlijk effect bij enkele overeenkomsten terwijl de hypothesen over de bezettingsgraad van de vliegtuigen een beperkt effect hebben op het resultaat van de berekening van de netto contante waarde van de overeenkomsten, zonder dat dit iets verandert aan de conclusie van de Commissie dat de netto contante waarde van de overeenkomsten negatief of positief kan zijn.

1) Incrementeel verkeersvolume en aantal voorziene retourvluchten (overeenkomsten met Ryanair en AMS)

- (539) De door de Commissie verrichte analyse berust op het incrementele verkeersvolume (anders gezegd, het extra aantal passagiers) dat een marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven van La Rochelle beheert in de plaats van de CCI, had kunnen voorspellen bij de sluiting van de overeenkomsten. Bij de overeenkomstengroep van 2006 (marketingovereenkomsten C en D en overeenkomsten inzake luchthavendiensten 2 en 3) bijvoorbeeld moet het aantal passagiers worden bepaald dat de beheerder van de luchthaven van La Rochelle in 2006 had kunnen verwachten op de door Ryanair geëxploiteerde route La Rochelle-London Stansted, tijdens de looptijd van de overeenkomst.
- (540) Het geraamde incrementele verkeersvolume is vastgesteld afhankelijk van het aantal routes en vluchtfrequenties waarin de verschillende overeenkomsten inzake luchthavendiensten en overeenkomsten inzake marketingdiensten voorzien, en het daaruit voortvloeiende aantal jaarlijkse retourvluchten. Sommige overeenkomsten bevatten streefcijfers voor het aantal retourvluchten, andere bevatten streefcijfers voor het aantal passagiers, terwijl weer andere geen streefcijfers vermelden.
- (541) Voor overeenkomsten met terugwerkende kracht, die zijn ondertekend na de datum waarop de uitvoering is aangevangen (zoals overeenkomst A), is alleen het verkeer dat na de ondertekening is gegenereerd in aanmerking genomen, aangezien een overeenkomst geen verkeer kan genereren vóór de ondertekening ervan.
- (542) De verkeersprognoses van de Commissie zijn meestal lager dan die waar de CCI van uitgaat om haar bedrijfsplannen achteraf te reconstrueren, met name voor bepaalde marketingovereenkomsten die zonder verkeersdoelstellingen zijn gesloten. In één geval zijn de prognoses van de Commissie hoger dan die van de luchthaven. Deze correcties zullen voor elke maatregel (overeenkomst of overeenkomstengroep in tabel 14) worden gespecificeerd.
- (543) De Commissie merkt in het algemeen op dat de te hoge raming van het verkeersvolume verband houdt met de volgende analytische problemen. In de eerste plaats overschrijdt de door Frankrijk uitgevoerde reconstructie het verkeersvolume dat in de overeenkomsten is opgenomen. Een voorzichtige marktdeelnemer zou een dergelijke te hoge raming niet maken, zonder nadere toelichting (Frankrijk heeft voor geen van de overeenkomsten een nadere toelichting verstrekt).
- (544) In de tweede plaats heeft Frankrijk voor bepaalde overeenkomsten met terugwerkende kracht (de aanvangsdatum van de overeenkomst gaat vooraf aan de datum van de ondertekening ervan) zijn reconstructie gebaseerd op de verkeersvolumes die reeds vóór de ondertekening van de overeenkomst waren gerealiseerd. Het is twijfelachtig of een voorzichtige marktdeelnemer uitgaven voor marketingdiensten zou doen in verband met reeds uitgevoerde vluchten. Integendeel, een voorzichtige marktdeelnemer zou zich baseren op het toekomstige verkeer dat door de overeenkomst inzake marketingdiensten wordt gegenereerd. Ten slotte mist het argument dat een voorzichtige investeerder de commerciële betrekkingen op langere termijn in aanmerking had kunnen nemen dan de strikte looptijd van de overeenkomst, elke onderbouwing vanuit een economische studie of ander overtuigend bewijs, zoals aangetoond in de overwegingen (525) tot en met (529).
- (545) Bovendien heeft de Commissie rekening gehouden met de capaciteit van de door Ryanair gebruikte toestellen, voornamelijk Boeing 737-800 (189 stoelen) en in mindere mate Boeing 737-300 (148 stoelen) en BAe 146-300 (110 stoelen).
- (546) De Commissie is uitgegaan van een jaarlijks variërende bezettingsgraad van de vliegtuigen die overeenkomt met het gemiddelde van de twee voorgaande jaren (met een gemiddeld percentage van 80 % voor 2003 en 2004, zoals gehanteerd door de CCI). Deze hypothese is het meest geloofwaardig, aangezien die aansluit bij de positie van een luchthavenexploitant die gebruikmaakt van de relevante informatie waarover hij beschikt bij het opstellen van zijn bedrijfsplan. Deze methode maakt het ook mogelijk om vanaf 2005 uit te gaan van bezettingsgraden die zijn vastgesteld in perioden waarin marketingovereenkomsten van kracht waren, en aldus een eventueel positief effect van de marketingdiensten op het gebruik van de vluchtroutes te weerspiegelen. De Commissie merkt in dit verband op dat de bezettingsgraad van de vliegtuigen van Ryanair die op de luchthaven van La Rochelle vliegen, tussen 2003 en 2013 is gedaald van 81 % naar 70 %, terwijl de luchthaven van La Rochelle bij het opstellen van haar bedrijfsplannen uitging van veel optimistischer hypothesen (tussen 75 % en 85 %).

Tabel 16

Bezettingsgraad van de vliegtuigen

Jaar	Bezettingsgraad van de vliegtuigen	Gemiddeld percentage bekend voor de twee voorgaande jaren op datum T ⁽¹⁾
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

⁽¹⁾ Voor de jaren 2003 en 2004 zijn de twee voorgaande jaren niet relevant (geen exploitatie door Ryanair). Daarom is uitgegaan van de hypothese van 80 % (de centrale hypothese van Frankrijk).

(547) Wanneer de toepassingsduur van een overeenkomst niet samenvalt met volledige kalenderjaren heeft de Commissie daar rekening mee gehouden door voor elk toepassingsjaar van de overeenkomst het geraamde verkeersvolume te berekenen op basis van het aantal dagen van het jaar waarop de overeenkomst van toepassing was.

1) Incrementele inkomsten (overeenkomsten met Ryanair en AMS)

(548) Voor elke transactie die de Commissie heeft geanalyseerd, heeft ze getracht de incrementele inkomsten vast te stellen, zoals een marktdeelnemer in een markteconomie die zou hebben voorzien.

(549) Krachtens het “single till”-beginsel acht de Commissie het passend de luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden inkomsten in aanmerking te nemen.

— *Luchtvaartgebonden inkomsten*

(550) De luchtvaartgebonden inkomsten bestaan uit de opbrengsten uit verschillende heffingen die door de luchtvaartmaatschappij aan de luchthavenbeheerder moeten worden betaald, namelijk:

- de landingsheffing, d.w.z. een bedrag per retourvlucht,
- de passagiersheffing, d.w.z. een bedrag per vertrekkende passagier,
- de voor grondafhandelingsdiensten betaalde heffing, d.w.z. een bedrag per retourvlucht dat is vastgesteld in de verschillende overeenkomsten inzake luchthavendiensten,
- de parkeerheffing, d.w.z. een bedrag per retourvlucht,
- de verlichtingsheffing, d.w.z. een bedrag dat moet worden betaald overeenkomstig de toepassing van de burgerluchtvaartverordening in het geval van vliegbewegingen 's nachts of bij slecht zicht,
- de heffing voor assistentie aan personen met een handicap en beperkte mobiliteit.

- (551) De door de CCI toegepaste landingsheffingen en passagiersheffingen zijn in principe gereguleerde heffingen die een vergoeding vormen voor de toegang tot de luchthaveninfrastructuur en die na een raadpleging zijn vastgesteld voor alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken. Ze worden ook openbaar bekendgemaakt. Voor de verschillende overeenkomsten inzake luchthavendiensten heeft de Commissie als verwachte eenheidsbedragen voor landingsheffingen en passagiersheffingen de openbare heffingen genomen die van toepassing waren op het ogenblik dat de overeenkomsten gesloten werden, en daarop een indexering van 2 % per jaar toegepast, aangezien redelijkerwijs kon worden voorzien dat de gereguleerde heffingen elk jaar zouden worden verhoogd om de inflatie te volgen. Het systeem van gereguleerde luchthavenheffingen voorziet niet in een automatische indexering, maar in de mogelijkheid voor de beheerder de heffingen in de loop van de tijd in overleg aan te passen. Daarom is de Commissie van oordeel dat een marktdeelnemer in een markteconomie er vanuit zou zijn gegaan dat de heffingen elk jaar zouden worden verhoogd om de inflatie te volgen, daarbij uitgaande van een inflatiepercentage van 2 %, wat het streefpercentage is van de Europese Centrale Bank (ECB) voor de eurozone ⁽¹⁴⁸⁾.
- (552) De heffingen voor de grondaafhandelingsdiensten zijn niet gereguleerd maar komen via bilaterale onderhandelingen tot stand. Op de luchthaven van La Rochelle worden de grondaafhandelingsdiensten verleend door Atlantica. Deze diensten worden derhalve niet in aanmerking genomen in het bedrijfsplan van de luchthaven en alleen de door Atlantica aan de luchthaven van La Rochelle betaalde huur wordt hierin meegenomen (in het hoofdstuk over de niet-luchtvaartgebonden winsten).
- (553) De parkeerheffingen hebben betrekking op het gebruik door vliegtuigen van andere parkeerinfrastructuur en -uitrusting dan infrastructuur voor eigen gebruik. De heffingen worden gebaseerd op de duur van het parkeren en de kenmerken van het vliegtuig. De bedrijfsplannen die zijn opgesteld om de rentabiliteit van de met Ryanair en Jet2 gesloten overeenkomsten te beoordelen, voorzien echter niet in de betaling van de parkeerheffing omdat de parkeertijd onder de twee uur blijft; de luchtvaartmaatschappijen zijn de parkeerheffing pas verschuldigd als zij langer dan twee uur parkeren.
- (554) De verlichtingsheffing wordt vastgesteld op basis van de door de luchthaven gepubliceerde tarieflijst voor elke vliegbeveging 's nachts of bij slecht zicht, waarvoor de verlichting moet worden ingeschakeld. De bedrijfsplannen die zijn opgesteld om de rentabiliteit van de met Ryanair en Jet2 gesloten overeenkomsten te beoordelen, voorzien echter niet in een verlichtingsheffing omdat de vluchten overdag worden uitgevoerd.
- (555) Ten slotte moet ook rekening worden gehouden met de heffing voor assistentie aan personen met een handicap en beperkte mobiliteit, die van toepassing is op elke vertrekkende passagier (0,5 EUR per passagier vanaf juni 2008).
- (556) Om de opbrengsten te berekenen van de hierboven vermelde luchtvaartgebonden heffingen die een marktdeelnemer in een markteconomie van elke overeenkomst had kunnen verwachten, heeft de Commissie zich gebaseerd op het aantal verwachte retourvluchten (voor de landingsheffing) en het aantal bijbehorende passagiers (voor de passagiersheffing en de heffing voor assistentie aan personen met een handicap en beperkte mobiliteit), zoals bepaald voor elke overeenkomst, en heeft zij die vermenigvuldigd met de eenheidsbedragen van elke heffing.

— *Niet-luchtvaartgebonden inkomsten*

- (557) De luchthaven van La Rochelle heeft de met het passagiersverkeer samenhangende incrementele niet-luchtvaartgebonden marges beoordeeld. Deze marges hebben betrekking op de activiteiten van de parkeerterreinen, restaurants en winkels op de luchthaven, alsook op de brandstofverkoopmarges en de verhuur. Dit zijn marges en geen inkomsten; de kosten van de inputs worden in mindering gebracht. Daarom moeten bij de reconstructie van de bedrijfsplannen geen kosten in mindering worden gebracht om de incrementele marge van de luchthavenexploitant vast te stellen.
- (558) De Commissie acht het in het algemeen waarschijnlijk dat een voorzichtige marktdeelnemer in een markteconomie de incrementele niet-luchtvaartgebonden marge zou hebben vastgesteld op het ogenblik dat hij een nieuwe overeenkomst sloot, door uit te gaan van de incrementele niet-luchtvaartgebonden marges van het voorgaande jaar, overeenkomend met de beste bekende schatting. Deze analyse is opgesteld door de luchthaven van La Rochelle. In het specifieke geval van de luchthaven van La Rochelle houdt de Commissie echter rekening met de investeringen die in de periode 2003-2013 zijn gedaan, waaronder de aanleg van parkeerterreinen en de bouw van restaurants en winkels. Alleen rekening houden met de marges uit het verleden die zijn vastgesteld bij de beoordeling van de

⁽¹⁴⁸⁾ Een doelstelling van de ECB is de prijsstabiliteit te behouden en de jaarlijkse inflatie op middellange termijn te handhaven onder, maar dicht bij 2 %. Vrije vertaling van de originele Engelse tekst: "In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2% over the medium term". Zie <http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html>

rentabiliteit van een nieuwe overeenkomst, zou erop neerkomen dat niet op prospectieve wijze rekening wordt gehouden met bekende projecten voor de ontwikkeling van niet-luchtvaartgebonden activiteiten (die bijvoorbeeld verband houden met de uitvoering van nieuwe investeringen) en dat de groeivoorzichten voor incrementele niet-luchtvaartgebonden inkomsten dus mogelijk te laag worden ingeschat. De Commissie is er bij de reconstructie van de bedrijfsplannen dus van uitgegaan dat de in aanmerking te nemen niet-luchtvaartgebonden marge per passagier ten tijde van de ondertekening van een nieuwe overeenkomst overeenstemt met de gemiddelde niet-luchtvaartgebonden marge van het voorgaande jaar, vermenigvuldigd met een “prospectieve” aanpassingscoëfficiënt waarin de verwachte vooruitzichten van de nieuwe investeringen (parkeerterreinen, winkels enz.) tot uitdrukking komen. De aanpassingscoëfficiënt varieert van jaar tot jaar, afhankelijk van de door de luchthaven geplande projecten, en de “prospectieve” niet-luchtvaartgebonden marge stemt overeen met wat redelijkerwijs door de luchthavenexploitant kan worden verwacht over meerdere jaren (en niet enkel over het volgende jaar):

Tabel 17

Gemiddelde niet-luchtvaartgebonden marge

Jaar	Niet-luchtvaartgebonden marge jaar n-1 (EUR per passagier)	Aanpassingscoëfficiënt ("prospectief")	Door de Commissie gehanteerde "prospectieve" gemiddelde niet- luchtvaartgebonden marge
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

- (559) De verhoging van de in bepaalde jaren gehanteerde aanpassingscoëfficiënt weerspiegelt de invoering van nieuwe niet-luchtvaartgebonden diensten tijdens de periode (parkeerterrein in 2006, restaurant in 2008, winkels in 2009). Bij gebrek aan een beoordeling door de CCI van de verwachte niet-luchtvaartgebonden marges bij de ondertekening van nieuwe overeenkomsten is deze aanpak een manier om de van de nieuwe niet-luchtvaartgebonden activiteiten verwachte marges te beoordelen. De door de Commissie gehanteerde incrementele niet-luchtvaartgebonden marges per passagier zijn gemiddeld [15-20] % hoger dan de door de CCI opgegeven marges, zodat de door de Commissie verrichte reconstructies de incrementele rentabiliteit van de door de luchthaven en Ryanair gesloten groepen overeenkomsten maximaliseren. De Commissie merkt op dat het gemiddelde van de jaarlijkse aanpassing van de marge zelfs hoger is dan het gemiddelde dat Oxera heeft gesuggereerd in de studie van 4 december 2015 ⁽¹⁴⁹⁾, volgens welke de start van de activiteiten van Ryanair in een steekproef van 29 luchthavens in reële termen leidt tot een stijging van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten per vertrekkende passagier met ongeveer 12,0-13,7 %.

⁽¹⁴⁹⁾ Studie van het bureau Oxera van 4.12.2015, "The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues".

(560) De Commissie meent bovendien dat een marktdeelnemer in een markteconomie na verloop van tijd een indexering van die marge zou hebben voorzien voor elk van de door een nieuwe overeenkomstengroep bestreken jaren, om de inflatie te weerspiegelen. De Commissie heeft daartoe een percentage van 2 % per jaar gehanteerd ⁽¹⁵⁰⁾.

(561) De Commissie heeft er hoe dan ook voor gekozen om uit te gaan van niet-luchtvaartgebonden winsten die hoger waren dan die waar de luchthaven van La Rochelle van uitging, om rekening te houden met de ontwikkeling van de activiteiten op het gebied van parkeren, restaurants en winkels in de periode 2003-2013.

1) Incrementele inkomsten (overeenkomsten met Ryanair en AMS)

(562) De incrementele kosten die vooraf konden worden verwacht van elke transactie (die bestaat uit een overeenkomst inzake luchthavendiensten en een overeenkomst inzake marketingdiensten) door een marktdeelnemer in een markteconomie die de luchthaven beheert in de plaats van de CCI, vallen onder de volgende categorieën:

- de aankoopkosten van de marketingdiensten;
- de incrementele investeringskosten, die toe te schrijven zijn aan de investeringen die worden gedaan ten gevolge van de transactie;
- de incrementele exploitatiekosten, dat wil zeggen de exploitatiekosten (personeel, diverse aankopen) die kunnen voortvloeien uit de uitvoering van de transactie.

(563) Wat betreft de kosten van de overeenkomsten inzake marketingdiensten merkt de Commissie op dat Frankrijk ten onrechte de bijdragen van de lokale overheden (departement Charente-Maritime en Communauté d'Agglomération de La Rochelle) ter dekking van de algemene marketinguitgaven van de CCI-luchthaven heeft uitgesloten van de marketingkosten.

(564) Zoals vastgesteld in de overwegingen (294) tot en met (302) had Frankrijk alle door de CCI-luchthaven aan Ryanair betaalde bedragen moeten opnemen, aangezien de bijdragen van de verschillende lokale overheden een financiering van de normale operationele kosten van de luchthaven vormen. Het is immers de CCI-luchthaven die over de begrotingskredieten voor de financiering van de marketingdiensten beschikte en alle daaraan verbonden beheersrisico's droeg.

(565) Voorts zij eraan herinnerd dat, om te bepalen of de overeenkomsten die de luchthaven van La Rochelle met Ryanair en Jet2 heeft gesloten, aanleiding hebben gegeven tot de toekenning van een voordeel aan deze maatschappijen, het gedrag van de luchthaven van La Rochelle moet worden vergeleken met dat van een luchthavenexploitant die onder normale marktvoorwaarden opereert. Een marktdeelnemer in een markteconomie moet per definitie zijn eigen activiteiten financieren. Bovendien is in punt 63 van de richtsnoeren van 2014 bepaald dat, wil een overeenkomst met een luchtvaartmaatschappij in overeenstemming zijn met het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, "[de luchthaven] dient aan te tonen dat zij [...] in staat is alle door de regeling met een luchtvaartmaatschappij ontstane kosten te dekken [...]".

(566) In de richtsnoeren van 2014 is ook het volgende bepaald: "Om te kunnen beoordelen of een regeling die een luchthaven met een luchtvaartmaatschappij is aangegaan, in overeenstemming is met het criterium van de marktdeelnemer handelend in een markteconomie, dienen, naast de luchthavengelden, ook de verwachte niet-luchtvaartgebonden inkomsten uit de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij in aanmerking te worden genomen, ongerekend kortingen, marketingsteun of stimuleringsregelingen" ⁽¹⁵¹⁾ en wordt het volgende verklaard: "Ook alle overheidssteun (zoals bijv. marketingovereenkomsten die rechtstreeks tussen de overheid en de luchtvaartmaatschappij worden gesloten) die is bedoeld ter compensatie van de normale kosten die de luchthaven moet maken met betrekking tot de regeling tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij, zal mee in rekening worden genomen" ⁽¹⁵²⁾.

⁽¹⁵⁰⁾ Om dezelfde reden heeft de Commissie een indexering van 2 % toegepast op de luchthavenheffingen en de incrementele exploitatiekosten.

⁽¹⁵¹⁾ Richtsnoeren van 2014, punt 64.

⁽¹⁵²⁾ Richtsnoeren van 2014, voetnoot 62.

- (567) Ten slotte zou, indien financiële bijdragen van de overheid zouden kunnen worden uitgesloten van de marketingkosten in bedrijfsplannen, elk niet-winstgevend project of elke niet-winstgevende transactie in overeenstemming kunnen worden gebracht met het criterium van de marktdeelnemer in een markteconomie door eenvoudigweg een toereikende overheidssubsidie toe te kennen. Een dergelijke benadering zou artikel 107 VWEU zijn nuttig effect ontnemen en in tegenspraak zijn met het beginsel dat bij de analyse van de vraag of er al dan niet sprake is van staatssteun moet worden vastgesteld of de onderneming “een economisch voordeel ontvangt dat zij onder normale marktvoorwaarden niet zou hebben verkregen” ⁽¹⁵³⁾.
- (568) Om de hierboven genoemde redenen is de Commissie van oordeel dat overheidssteun die bestemd is voor marketinguitgaven (ook al is deze niet specifiek voor een bepaalde overeenkomst of overeenkomstengroep) niet in mindering kan worden gebracht op de marketingkosten in de winstgevendheidsanalyse waarop het onderzoek van het criterium van de investeerder in een markteconomie is gebaseerd. Bijgevolg heeft de Commissie bij de reconstructie van de bedrijfsplannen in verband met de ondertekening van de in tabel 14 bedoelde overeenkomsten alle bedragen die waren voorzien in de verschillende overeenkomsten inzake marketingdiensten, in aanmerking genomen.
- (569) De in de overeenkomsten voorziene bedragen van de marketingdiensten vertegenwoordigen niet noodzakelijk de daadwerkelijk betaalde bedragen, omdat bepaalde gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan na de sluiting van de overeenkomsten, kunnen hebben geleid tot afwijkingen van de oorspronkelijk voorziene bedragen. Dit is met name het geval als de overeenkomst vervroegd wordt beëindigd. Deze gebeurtenissen moeten echter niet in aanmerking worden genomen bij de toepassing van het beginsel van de marktdeelnemer in een markteconomie, aangezien ze zich hebben voorgedaan na de sluiting van de overeenkomsten.
- (570) Wat betreft de incrementele investeringskosten moet worden opgemerkt dat er, volgens Frankrijk, op de luchthaven van La Rochelle geen enkele investering moest worden gedaan wegens de verschillende overeenkomsten die hier worden onderzocht. Gelet op het feit dat uit het dossier op geen enkele wijze naar voren komt dat een marktdeelnemer in een markteconomie zou hebben verwacht bepaalde investeringen te moeten doen wegens één of meer overeenkomsten waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, zijn in onderhavige analyse geen incrementele investeringskosten in aanmerking genomen.
- (571) Om de incrementele exploitatiekosten te ramen, kan de Commissie zich niet baseren op de door Frankrijk en de CCI verstrekte reconstructie. De CCI raamde de variabele kosten voor een verkeersvolume van ongeveer 200 000 passagiers weliswaar op maximaal 55 000 EUR per jaar (exclusief marketinguitgaven), wat neerkomt op een gemiddelde kostprijs van 0,27 EUR per passagier, maar er is geen uitleg gegeven over de methode die aan deze raming ten grondslag ligt. Bovendien weerspiegelt deze raming niet de werkelijke incrementele kosten van de luchthaven van La Rochelle: niet alleen ligt de raming van 0,27 EUR per passagier ver af van de ramingen van Oxera ⁽¹⁵⁴⁾ voor andere luchthavens waarvoor de Commissie een formele onderzoeksprocedure heeft ingeleid ⁽¹⁵⁵⁾, maar uit de financiële gegevens van de luchthaven van La Rochelle blijkt ook dat de incrementele luchtvaartexploitatiekosten over de periode gemiddeld 3,83 EUR per passagier bedragen.
- (572) Op basis van de door Frankrijk verstrekte informatie (resultatenrekening en balans van de luchthaven) heeft de Commissie de incrementele exploitatiekosten exclusief marketinguitgaven gereconstrueerd. Hiertoe is de Commissie als volgt te werk gegaan:
- extractie van de jaarlijkse exploitatiekosten voor passagiersvervoer op basis van de jaarrekening van de CCI-luchthaven. Deze kosten zijn beperkt tot de exploitatiekosten en houden geen rekening met de kapitaalkosten (afschrijving). Deze hypothese is waarschijnlijk een te lage raming van de werkelijke incrementele kosten, omdat een deel van de afschrijving van de uitrusting betrekking heeft op de kosten in verband met de incrementele exploitatie van de luchthaven om nieuwe passagiers te kunnen verwerken (door Ryanair opgedragen om de situatie van andere luchthavens te analyseren heeft Oxera dus rekening gehouden met bepaalde afschrijvingen om de incrementele exploitatiekosten te berekenen) ⁽¹⁵⁶⁾;

⁽¹⁵³⁾ Arrest van het Hof van 29 april 1999, Spanje/Commissie, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punt 41; zie ook Besluit (EU) 2018/628 van de Commissie van 11 november 2016 betreffende steunmaatregel SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) die Oostenrijk ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven van Klagenfurt, Ryanair en andere luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven gebruikmaken (PB L 107 van 26.4.2018, blz. 1), overweging 381, punt b).

⁽¹⁵⁴⁾ Studies van het bureau Oxera van 13 juni, 11 september, 22 september, 10 oktober en 6 november 2014.

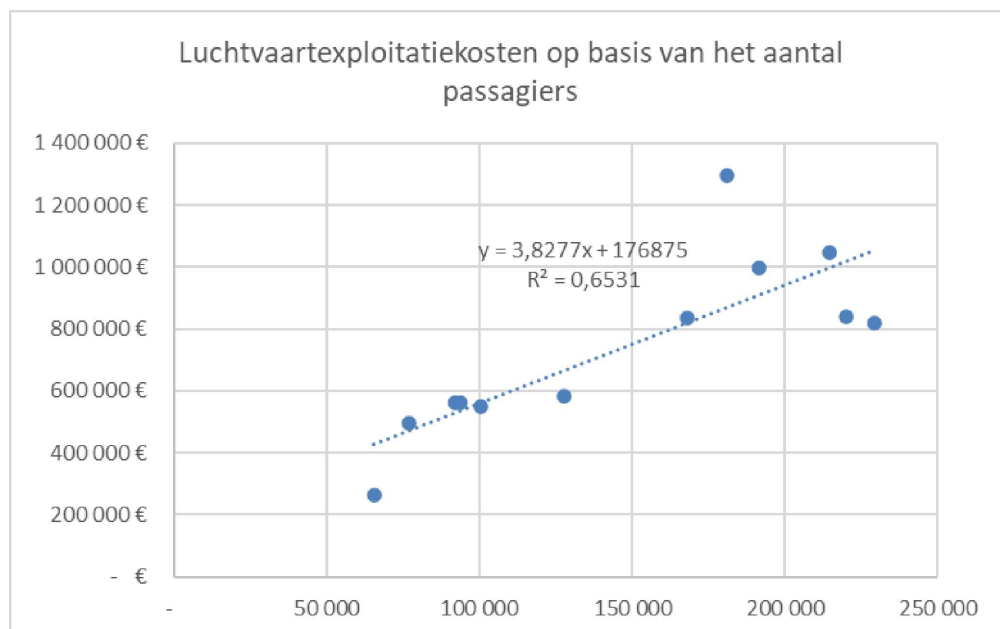
⁽¹⁵⁵⁾ Besluit van de Commissie van 16 oktober 2013, Spanje, Beweerde steun aan Ryanair en andere luchtvaartmaatschappijen en mogelijke steun aan de luchthavens van Gerona en Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (PB C 120 van 23.4.2014, blz. 24); besluit van de Commissie van 30 mei 2012, Frankrijk, Luchthaven Beauvais, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (PB C 279 van 14.9.2012, blz. 23); besluit van de Commissie van 4 april 2012, Frankrijk, Luchthaven van Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (PB C 254 van 23.8.2012, blz. 11).

⁽¹⁵⁶⁾ Studie van het bureau Oxera van 31.5.2013, “Economic MEIP assessment: profitability analysis — La Rochelle”, als bijlage bij de opmerkingen van Ryanair van 31.5.2013, punt 2.5, met name blz. 10 en 12.

- aftrek van de exploitatiekosten die verband houden met de bevoegdheden van de overheid en die worden gedekt door overheidsfinanciering;
- aftrek van de kosten die worden gedekt door subsidies in verband met openbaredienstverplichtingen of DAEB's;
- aftrek van de kosten die samenhangen met de betalingen voor de marketingdiensten waarin de met de luchtvaartmaatschappijen gesloten marketingovereenkomsten voorzien (aangezien deze uitgaven al afzonderlijk in aanmerking worden genomen bij de reconstructie van de rentabiliteit van de betrokken maatregelen). Zij zijn dus opgenomen onder kostenpost (p) in;
- aftrek van de exploitatiekosten in verband met de niet-luchtvaartgebonden inkomsten. Bij gebrek aan door de CCI verstrekte gegevens heeft de Commissie deze exploitatiekosten geraamd. Deze raming is gemaakt door het percentage van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten van de totale inkomsten van de luchthaven toe te passen op de jaarlijkse exploitatiekosten ⁽¹⁵⁷⁾. Dit percentage varieert tussen 2001 en 2010 van 19 % tot 41 %, met een gemiddelde van 26 %. Deze methode is *a priori* van dien aard dat zij een te hoge raming oplevert van de exploitatiekosten in verband met de niet-luchtvaartgebonden inkomsten, aangezien niet-luchtvaartgebonden diensten verhoudingsgewijs meer kapitaal vergen maar minder operationele kosten met zich meebrengen dan luchtvaartgebonden diensten ⁽¹⁵⁸⁾. Dit is hoe dan ook de best haalbare schatting bij gebrek aan andere door Frankrijk verstrekte gegevens;
- analyse van de ontwikkeling van de luchtvaartexploitatiekosten, berekend op basis van de ontwikkeling van het aantal passagiers. Onderstaande grafiek toont het verband tussen de luchtvaartexploitatiekosten en het aantal passagiers, en de vergelijkende ontwikkeling van die kosten en het aantal passagiers. Uit deze grafiek komt duidelijk naar voren dat de luchtvaartexploitatiekosten parallel aan het passagiersverkeer stijgen, wat niet het geval zou zijn als de incrementele kosten beperkt zouden blijven tot 55 000 EUR per 200 000 passagiers.

Grafiek 1

Luchtvaartexploitatiekosten op basis van het aantal passagiers



Bron: Gegevens van de luchthaven van La Rochelle. Analyse Commissie.

⁽¹⁵⁷⁾ Verkregen na aftrek van de kosten die verband houden met de bevoegdheden van de overheid, de kosten die worden gedekt door de compensaties in verband met openbaredienstverplichtingen of DAEB's, de marketingkosten en de afschrijvingen.

⁽¹⁵⁸⁾ Zo brengt de bouw van winkels of de aanleg van parkeerterreinen aanzienlijke bouw- en aanlegkosten met zich mee, maar relatief weinig exploitatiekosten zodra de vergunning is verleend.

- (573) Uit deze analyse blijkt dat er eveneens een nauwe correlatie bestaat tussen de ontwikkeling van het aantal passagiers en de ontwikkeling van de luchtvaartexploitatiekosten. Deze analyse blijft overtuigend ondanks de jaarlijkse ontwikkelingen in de kosten die een grilliger patroon volgen (waarvoor Frankrijk geen onderbouwing heeft gegeven). De incrementele luchtvaartexploitatiekosten die zijn gereconstrueerd op basis van de jaarlijkse gegevens, gecorrigeerd voor de door Frankrijk vastgestelde jaarlijkse inflatie, bedragen 3,83 EUR per passagier voor 2006 (medio periode 2001-2011). De Commissie zal op deze kosten een ontwikkelingsfactor toepassen die overeenkomt met een inflatie van 2 % voor de andere jaren (negatief vóór 2006, nul in 2006 en positief na 2006) ⁽¹⁵⁹⁾.

1) Gevoeligheidsanalyse

- (574) Bij de reconstructie van de bedrijfsplannen voor elke overeenkomstengroep heeft de Commissie systematisch een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om de robuustheid van de resultaten van die reconstructie te testen. Daartoe heeft de Commissie vier parameters gewijzigd om, op een onvoorzichtige en onbedachtzame manier, de rentabiliteit van de betrokken overeenkomstengroep te verbeteren (een scenario dat te gunstig is voor de luchthavenexploitant en de luchtvaartmaatschappijen die die overeenkomsten hebben gesloten): het aantal jaarlijkse retourvluchten, de bezettingsgraad van de vliegtuigen, het bedrag van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten en de incrementele luchtvaartexploitatiekosten.
- (575) Wat het aantal jaarlijkse retourvluchten betreft, heeft de Commissie, zoals voor elke in tabel 14 genoemde overeenkomstengroep zal worden gespecificeerd, een ambitieuzere doelstelling voor retourvluchten vastgesteld dan de doelstelling die naar voren komt uit de voorwaarden van de geanalyseerde overeenkomsten. Deze doelstelling is willekeurig vastgesteld en niet gebaseerd op feiten, juridische elementen of prospectieve studies. Een bedachtzame en voorzichtige luchthavenexploitant zou in het centrale scenario van zijn bedrijfsplan dan ook niet van zo'n verhoging kunnen uitgaan.
- (576) Wat de bezettingsgraad van de vliegtuigen betreft, heeft de Commissie in haar alternatieve scenario een percentage van 85 % gehanteerd, een percentage waarvan in de onderzochte periode nooit sprake is geweest, maar dat gebruikt kon worden bij de reconstructies die de Commissie in andere recente besluiten met betrekking tot Franse luchthavens heeft uitgevoerd. Een bedachtzame en voorzichtige luchthavenexploitant zou in het centrale scenario van zijn bedrijfsplan dan ook niet van zo'n verhoging kunnen uitgaan, aangezien die verhoging op geen enkele manier rekening houdt met de specifieke kenmerken van de betrokken routes.
- (577) Wat het bedrag van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten betreft, is de Commissie in haar alternatieve scenario uitgegaan van een stijging met 20 % van de eenheidsmarge van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten ten opzichte van het centrale scenario, waarvan de berekeningsmethode is uiteengezet in de overwegingen (557) tot en met (561), en die, ter herinnering, is gebaseerd op hypothesen die al gunstiger zijn dan die van Frankrijk. Een bedachtzame en voorzichtige luchthavenexploitant zou in het centrale scenario van zijn bedrijfsplan dan ook niet van zo'n stijging kunnen uitgaan, aangezien er niets is op basis waarvan verwacht mag worden dat die stijging ook echt kan worden gerealiseerd.
- (578) Wat de incrementele exploitatiekosten betreft, is de Commissie in haar alternatieve scenario uitgegaan van een daling van 50 % ten opzichte van het centrale scenario, waarvan de berekeningsmethode is uiteengezet in de overwegingen (533) en (534).
- (579) In het licht van het bovenstaande vormt het resultaat van de berekening van de netto contante waarde zoals die voortvloeit uit de wijziging van deze vier parameters, een alternatief scenario dat de Commissie aanmerkt als een "onvoorzichtig scenario".

a) Individuele analyse van de groepen overeenkomsten met Ryanair/AMS

- (580) Frankrijk heeft een individuele analyse van elke overeenkomst inzake marketingdiensten ingediend (rekening houdend met de geldende overeenkomsten inzake luchthavendiensten). Hoewel de Commissie van mening is dat bepaalde overeenkomsten met elkaar samenhangen en moeten worden beschouwd als deel uitmakend van één enkele transactie, zal een analyse van de rentabiliteit van elke overeenkomst inzake marketingdiensten worden gepresenteerd, waarbij de analyse per overeenkomstengroep wordt bevestigd.

⁽¹⁵⁹⁾ De Commissie heeft een meerjarige reconstructie van de incrementele exploitatiekosten verkozen boven een reconstructie van jaar tot jaar. In theorie zou met een reconstructie van jaar tot jaar, op basis van de financiële gegevens van het voorgaande jaar, ook de kennis kunnen worden gesimuleerd van de incrementele exploitatiekosten die de CCI op het moment van ondertekening van een nieuwe overeenkomst zou hebben gehad. De door Frankrijk verstrekte gegevens maakten dit soort analyse echter niet mogelijk, aangezien de verstrekte financiële gegevens onverklaarde, grote stijgingen of dalingen tussen de jaren omvatten. Bij een analyse van jaar tot jaar zou dan de conclusie zijn getrokken dat in sommige jaren de incrementele kosten negatief waren, wat zou hebben ingehouden dat de CCI er belang bij zou hebben gehad om buitensporig hoge bedragen te investeren in nieuwe overeenkomsten met luchtvaartmaatschappijen, terwijl de incrementele kosten in andere jaren zo hoog zouden zijn geweest dat de CCI er belang bij zou hebben gehad de luchthaven te sluiten. Bij gebrek aan gegevens aan de hand waarvan de jaarlijkse financiële stromen via een reconstructie in kaart kunnen worden gebracht, heeft de Commissie zich dan ook gebaseerd op een meerjarige aanpak.

- (581) De resultaten van de reconstructie van de winstgevendheid van de overeenkomstengroepen (genoemd in tabel 14) zoals uitgevoerd door Frankrijk en door de Commissie in haar centrale en “onvoorzichtige” scenario (en die van de in de volgende punten genoemde afzonderlijke overeenkomsten of overeenkomstengroepen) zijn weergegeven in de volgende tabel:

Tabel 18

Netto contante waarde van de overeenkomsten en groepen overeenkomsten met Ryanair/AMS

(in duizend EUR)

Overeenkomsten-groep	Netto contante waarde		
	Scenario Frankrijk	Centraal scenario Commissie	“Onvoorzichtig” scenario
1-A	[...]	[- 350 ; - 250]	[- 200 ; - 100]
B	[...]	[- 900 ; - 800]	[- 450 ; - 350]
2-C	[...]	[- 1 150 ; - 1 050]	[- 400 ; - 300]
3-D	[...]	[- 650 ; - 550]	[- 300 ; - 200]
2-3-C-D	niet gereconstrueerd	[- 1 750 ; - 1 650]	[- 650 ; - 550]
E	[...]	[- 150 ; - 50]	[0 ; 100]
F	[...]	[- 100 ; 0]	[- 100 ; 0] —
G	[...]	[- 700 ; - 600]	[- 150 ; - 50]
H	[...]	[- 200 ; - 100]	[- 100 ; 0]
I	[...]	[- 250 ; - 150]	[- 100 ; 0]
J	[...]	[- 100 ; 0]	[- 100 ; 0]
HJ	niet gereconstrueerd	[- 250 ; - 150]	[- 100 ; 0]
GHIJ	niet gereconstrueerd	[- 1 200 ; - 1 100]	[- 200 ; - 100]
6-K	[...]	[- 2 150 ; - 2 050]	[- 1 150 ; - 1 050]
L	[...]	[- 100 ; 0]	[- 100 ; 0]
7-M	[...]	[- 300 ; - 200]	[- 150 ; - 50]
N	[...]	[- 150 ; - 50]	[- 100 ; 0]
7-M-N	niet gereconstrueerd	[- 400 ; - 300]	[- 150 ; - 50]

- (582) De specifieke kenmerken van elke overeenkomstengroep die relevant zijn voor deze analyse, worden in de volgende punten beschreven. Daartoe beoordeelt de Commissie eerst of de reconstructie van de bedrijfsplannen van de overeenkomst of overeenkomstengroep in kwestie methodologisch gezien aanvaardbaar is. De Commissie heeft in dit verband reeds geconstateerd dat Frankrijk fouten had gemaakt bij alle overeenkomsten (of ten minste regelmatig in de overgrote meerderheid van de overeenkomsten), waaronder:

— een te hoge raming van het verwachte verkeer ⁽¹⁶⁰⁾;

— een slecht onderbouwde beoordeling van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten ⁽¹⁶¹⁾;

⁽¹⁶⁰⁾ Zie de overwegingen (543) tot en met (546).

⁽¹⁶¹⁾ Zie de overwegingen (557) tot en met (561).

- de uitsluiting van de bijdragen van de lokale overheden ter dekking van de algemene marketinguitgaven als incrementele inkomsten ⁽¹⁶²⁾ bij de berekening van de kosten in verband met de overeenkomsten inzake marketingdiensten;
- de te lage raming van de incrementele luchtvaartexploitatiekosten ⁽¹⁶³⁾;
- de veelal niet onderbouwde bezettingsgraad van de vliegtuigen ⁽¹⁶⁴⁾.

(583) Niettemin, en zoals reeds vermeld in de overwegingen (535) en (536), hebben de reconstructies van elk bedrijfsplan, naast de in de vorige overweging genoemde gemeenschappelijke methodologische fouten, nog te kampen met andere specifieke methodologische problemen, die in de volgende overwegingen voor elk van de overeenkomstengroepen zullen worden uiteengezet. De Commissie zal daar haar eigen analyse presenteren door een reconstructie te maken in een “centraal scenario” en in een “onvoorzichtig” scenario als bedoeld in overweging (574).

1) Overeenkomstengroep 1-A

— Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst A

(584) Frankrijk heeft een reconstructie van overeenkomst A voorgesteld op basis van de parameters van overeenkomst inzake luchthavendiensten 1.

(585) De Commissie merkt op dat de reconstructie van de bedrijfsplannen voor overeenkomst A, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in punt 7.2.1.5, b), nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen.

(586) Bij de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst A is Frankrijk van mening dat het aantal incrementele retourvluchten in verband met de sluiting van de overeenkomst inzake marketingdiensten 350 bedraagt. Daarmee heeft Frankrijk echter een te hoge raming gemaakt, gezien de enige vaste toezegging van Ryanair om gedurende het hele jaar 340 routes te exploiteren.

(587) Frankrijk was ook ten onrechte van mening dat een voorzichtige marktdeelnemer zou hebben ingestemd met de betaling van de marketingdiensten vóór de datum van ondertekening van de overeenkomst (overeenkomst A is ondertekend op 1 december 2003 voor de periode van 1 mei 2003 tot en met 31 december 2003).

(588) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst A niet kan worden gebruikt.

— Reconstructie door de Commissie van de bedrijfsplannen van overeenkomstengroep 1-A

(589) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 1-A gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten ⁽¹⁶⁵⁾, de volgende specifieke parameters gehanteerd:

- een capaciteit van 110 stoelen per vliegtuig voor overeenkomst A (in 2013 maakte Ryanair gebruik van toestellen met een capaciteit van 110 stoelen, en bij de ondertekening van de overeenkomst in december 2013 kon de CCI-luchthaven niet voorbijgaan aan deze factor);
- aantal incrementele retourvluchten: 40 in het kader van overeenkomst A (dat wil zeggen het geraamde aantal incrementele retourvluchten, uit te voeren tussen de ondertekening van overeenkomst A op 1 december 2003 en de vervaldatum ervan (31 december 2003 ⁽¹⁶⁶⁾));

⁽¹⁶²⁾ Zie de overwegingen (563) tot en met (568).

⁽¹⁶³⁾ Zie de overwegingen (570) tot en met (573).

⁽¹⁶⁴⁾ Zie de overwegingen (542) tot en met (547).

⁽¹⁶⁵⁾ Zie in dit verband de overwegingen (539) tot en met (579) voor nadere bijzonderheden over elk van deze parameters.

⁽¹⁶⁶⁾ Deze raming is als volgt berekend: Frankrijk heeft verklaard dat Ryanair in 2003 op de luchthaven van La Rochelle 288 retourvluchten had uitgevoerd, allemaal naar Londen Stansted en terug. Dit cijfer was nagenoeg definitief op 1 januari 2003, toen de CCI-luchthaven overeenkomst A met Ryanair ondertekende. Daarom zou een investeerder zich op dit cijfer betreffende het historische verkeersvolume hebben gebaseerd om het aantal vluchten te ramen dat kon worden verwacht voor de resterende looptijd van de uit te voeren overeenkomst, namelijk één maand (december 2003). Wanneer dit cijfer wordt gerelateerd aan de looptijd van de overeenkomst (8 maanden), betekent dit dat het aantal vluchten dat voor de laatste maand van de overeenkomst, december 2003, kon worden verwacht, *pro rata temporis* dus $288 \times 1/8$, ofwel 36, bedroeg. Voorzichtigheidshalve heeft de Commissie dit cijfer afgerond op 40 retourvluchten.

- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de marketingovereenkomst werd gesloten (80 %, wat ook het door Frankrijk geraamde percentage is);
- 100 % van het compensatiebedrag voor de marketingdiensten waarin de overeenkomsten voorzien.

- (590) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 1-A, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is.
- (591) Zoals aangegeven in de overwegingen (574) tot en met (579) achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie, ter herinnering, vier parameters gewijzigd op een manier die zeer gunstig is voor een stijging van de rentabiliteit van de betrokken overeenkomsten: bezettingsgraad vastgesteld op 85 %, stijging van de niet-luchtvaartgebonden marge met 20 %, daling van de incrementele exploitatiekosten met 50 % en ten slotte een toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie voor overeenkomst A uit van een hypothetisch scenario – dat niet door Frankrijk is aangetoond – waarin de op 1 december 2003 ondertekende overeenkomst inzake luchthavendiensten de onderhandelingspositie van de CCI-luchthaven en Ryanair op 1 april 2003 weerspiegelt, terwijl daarin ook het verkeersvolume zoals bekend op 1 december 2003 tot uiting komt. In deze theoretische situatie wordt het aantal jaarlijkse retourvluchten geraamd op 288, wat overeenkomt met het werkelijke aantal uitgevoerde retourvluchten, dat op 1 december 2003 nagenoeg bekend was. In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van de overeenkomstengroep 1-A nog steeds negatief.

2) Overeenkomst B

— Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst B

- (592) Frankrijk heeft een reconstructie van overeenkomst B voorgesteld op basis van de parameters van overeenkomst inzake luchthavendiensten 1.
- (593) De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan voor overeenkomst B, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de overwegingen (539) tot en met (579), nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:
- (594) In de eerste plaats is het twijfelachtig of een voorzichtige marktdeelnemer een overeenkomst zou hebben gesloten waarvoor de verbintenissen van Ryanair met betrekking tot marketingdiensten nog vager zijn dan in overeenkomst A ⁽¹⁶⁷⁾. Een voorzichtige marktdeelnemer richt zich immers enkel op de rentabiliteit van de exploitatie van zijn luchthaven. Een toename van het verkeer is echter geen garantie voor de rentabiliteit van marketingdiensten en een voorzichtige marktdeelnemer wil dat zijn uitgaven financieel gezien zo doeltreffend mogelijk zijn. Een voorzichtige marktdeelnemer zou dus streven naar een zo hoog mogelijke doeltreffendheid van de aangekochte marketingdiensten. In zijn situatie is het twijfelachtig of een marktdeelnemer die streeft naar rentabiliteit, akkoord gaat met een overeenkomst waarvan de voorwaarden niet duidelijk zijn omschreven, niet zijn gekwantificeerd (geen aantal gepubliceerde links, geen duur van de weergave van deze links op de website van Ryanair en geen frequentie van de weergave ervan) en waarvan de doeltreffendheid of efficiëntie niet door de luchthavenexploitant kan worden beoordeeld. Geen enkele voorzichtige marktdeelnemer zou akkoord gaan met een overeenkomst waarvan hij de gevolgen voor het gebruik van de betrokken routes en de rentabiliteit van de betrokken transactie, zelfs niet summier, kan beoordelen.
- (595) De Commissie merkt voorts op dat de reconstructie van Frankrijk nog te kampen heeft met een andere specifieke methodologische fout. Frankrijk is immers uitgegaan van een looptijd van drie volledige jaren met 340 retourvluchten per jaar, terwijl de overeenkomst slechts twee jaar en vier maanden heeft geduurd, wat van invloed is op het gehanteerde aantal retourvluchten en het gehanteerde bedrag van de marketingcompensatie.
- (596) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst B niet kan worden gebruikt.

⁽¹⁶⁷⁾ De enige toezegging van Ryanair met betrekking tot de promotie van La Rochelle is als volgt opgenomen in overeenkomst A: Ryanair verstrekt links naar toeristische websites die aansluiten bij de bestemming (anders dan websites met een directe-boekingsfaciliteit voor autohuur of enige andere rechtstreeks door Ryanair online aangeboden dienst) om de promotie via internet van diensten voor de gebruikers van de website van Ryanair, www.ryanair.com, te ondersteunen (vrije vertaling van de Engelse tekst: "Ryanair shall make available web links to tourism websites in keeping with the destination (other than sites incorporating a direct on-line booking facility for accommodation car rental or any other service provided online directly by Ryanair) in order to facilitate the internet-based promotion of the Services to users of the Ryanair website www.ryanair.com").

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomst B*

(597) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomst B gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten ⁽¹⁶⁸⁾, de volgende specifieke parameters gehanteerd:

- eenheidscapaciteit van het vliegtuig van 148 passagiers (zoals voorgesteld door Frankrijk);
- aantal incrementele retourvluchten: 199 jaarlijkse retourvluchten in het eerste jaar van de overeenkomst (die, ter herinnering, is ondertekend op 3 juni 2004), 340 jaarlijkse retourvluchten in het tweede jaar van overeenkomst B en 123 in het laatste jaar van overeenkomst B (eindigend op 30 april 2006);
- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de marketingovereenkomst werd gesloten (80 %, wat ook het door Frankrijk geraamde percentage is, zonder dat dit overigens onderbouwd is);
- 100 % van het compensatiebedrag voor de marketingdiensten zoals opgenomen in de overeenkomsten.

(598) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep B, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is.

(599) Zoals aangegeven in punt 7.2.1.5, b), 5), achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie, ter herinnering, vier parameters gewijzigd op een onvoorzichtige en onbedachtzame manier die echter zeer gunstig is voor een stijging van de rentabiliteit van de betrokken overeenkomsten: bezettingsgraad vastgesteld op 85 %, stijging van de niet-luchtvaartgebonden marge met 20 %, daling van de incrementele exploitatiekosten met 50 % en ten slotte een toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie voor overeenkomst B uit van een hypothetisch scenario — dat niet door Frankrijk is aangetoond — waarin de op 3 juni 2004 ondertekende overeenkomst inzake marketingdiensten de onderhandelingspositie van de CCI-luchthaven en Ryanair op 1 januari 2004 weerspiegelt, terwijl daarin ook het verkeersvolume zoals bekend op 3 juni 2004 tot uiting komt. In deze theoretische situatie wordt het veronderstelde aantal jaarlijkse retourvluchten geraamd op 340. In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van overeenkomst B nog steeds negatief.

1) Overeenkomstengroep 2-3-C-D

— *Reconstructie door Frankrijk van de bedrijfsplannen van de overeenkomsten C en D*

(600) Frankrijk heeft een afzonderlijke reconstructie van de overeenkomsten C en D voorgesteld op basis van de economische parameters van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten 2 respectievelijk 3. Zoals echter is vastgesteld in de overwegingen (468) en (469), vormt de overeenkomstengroep 2-3-C-D in feite slechts één enkele maatregel. De Commissie merkt voorts op dat de reconstructie van de bedrijfsplannen voor elk van de overeenkomsten C en D, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in punt 7.2.1.5, b), nog te kampen heeft met een ander specifiek methodologisch probleem: Frankrijk heeft een bezettingsgraad van 80 % gehanteerd voor de overeenkomsten C en D, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer. Voor de jaren 2007 en 2008 heeft Frankrijk het aantal retourvluchten geraamd op 340 per jaar voor overeenkomst C en 156 per jaar voor overeenkomst D, maar, hoewel Frankrijk dit cijfer *pro rata temporis* heeft aangepast naar 104 voor 2006, voorzag het geen enkele retourvlucht voor 2009, terwijl overeenkomst D bepaalde dat Ryanair vluchten zou uitvoeren tot de afloop van de overeenkomst op 30 april 2009 (zie overweging (92)). De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van de bedrijfsplannen van de overeenkomsten C en D niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van de bedrijfsplannen van overeenkomstengroep 2-3-C-D*

(601) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 2-3-C-D gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameters gehanteerd:

⁽¹⁶⁸⁾ Zie in dit verband punt 7.2.1.5, b), voor nadere bijzonderheden over elk van deze parameters.

- 100 % van het compensatiebedrag voor de marketingdiensten waarin de overeenkomsten voorzien;
- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de groep overeenkomsten werd gesloten (78 % in plaats van de door Frankrijk geraamde 80 %);
- 340 retourvluchten per jaar voor overeenkomst C en 160 per jaar voor overeenkomst D, zoals bepaald in de overeenkomsten (95 000 passagiers voor overeenkomst C en 45 000 passagiers voor overeenkomst D).

- (602) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 2-3-C-D, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is. Volledigheidshalve heeft de Commissie ook de individuele netto contante waarde berekend van de overeenkomsten 2-C en 3-D aan de hand van dezelfde gewijzigde parameters als die welke worden gebruikt voor overeenkomstengroep 2-3-C-D in dit centrale scenario, en die waarde is eveneens negatief.
- (603) Net als bij overeenkomstengroep 1-A achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor deze laatste parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, handhaaft de gevoeligheidsanalyse het aantal retourvluchten van 340 per jaar voor overeenkomst C en 160 per jaar voor overeenkomst D, zoals in het centrale scenario. In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van overeenkomstengroep 2-3-C-D en die van de overeenkomsten 2-C en 3-D nog steeds negatief.

1) Overeenkomst E

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst E*

- (604) Frankrijk heeft een reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst E voorgesteld op basis van overeenkomst inzake luchthavendiensten 4, en is ervan uitgegaan dat deze overeenkomst kon leiden tot een toename van het aantal incrementele jaarlijkse retourvluchten (50). Frankrijk heeft dit cijfer echter niet onderbouwd.
- (605) De Commissie wijst erop dat overeenkomst E overeenkomst D wijzigt door voor 2007 de duur van de aanwezigheid van de door de CCI-luchthaven op de Ierse website van Ryanair aangegeven link terug te brengen van 212 tot 45 dagen, en de prijs van de marketingdienst van [...] EUR tot [...] EUR. De Commissie merkt op dat in de boekjaren 2006 en 2007 het gemiddelde aantal passagiers dat daadwerkelijk is vastgesteld op de route naar Dublin niet 45 000 was, maar ongeveer 20 000 per jaar (ten tijde van de ondertekening van overeenkomst E in juni 2007 waren de verkeersprognoses voor 2007 eenvoudig in kaart te brengen, aangezien de luchtvaartmaatschappijen hun vliegplannen opstellen per IATA-seizoen — april tot en met oktober en november tot en met maart). De Commissie merkt op dat de partijen duidelijk de bedoeling hadden de kosten van de marketingdiensten te verlagen om rekening te houden met het vastgestelde verkeersvolume, dat veel lager was dan het in overeenkomst D voorziene verkeersvolume. Bijgevolg zou een voorzichtige marktdeelnemer rekening hebben gehouden met een verwacht verkeersvolume van ongeveer 20 000 passagiers per jaar, zoals vastgesteld in de verstreken periode met dezelfde overeenkomst, ondanks de contractuele verbintenis van Ryanair om een volume van 45 000 passagiers per jaar te halen. De overeenkomst voorziet met name niet in een boete wanneer de verkeersdoelstellingen niet worden gehaald door Ryanair. De enige gevolgen van het niet halen van de verkeersdoelstellingen waren het opnieuw onderhandelen over overeenkomst D (met een verlaging van het bedrag van de marketingdiensten tot [...] EUR voor de maanden juni tot en met september, zoals aangegeven in overweging (94)) en het sluiten van overeenkomst E als afspiegeling van het nieuwe verkeersvolume van rond de 20 000 passagiers ⁽¹⁶⁹⁾.
- (606) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst E niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomst E*

- (607) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomst E gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, een specifieke parameter gehanteerd, namelijk een verkeersvolume dat gelijk is aan het gemiddelde van de in 2006 en 2007 vastgestelde volumes, dat wil zeggen ongeveer 20 000 passagiers (of 70 retourvluchten met de gecorrigeerde bezettingsgraad).

⁽¹⁶⁹⁾ Het is veelzeggend dat het verkeer La Rochelle-Dublin tussen 2007 en 2011 stabiel is gebleven tussen 14 000 en 20 000 passagiers per jaar.

(608) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst E, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die overeenkomst negatief is.

(609) Net als bij de andere overeenkomstengroepen achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald (wijzigingen die onvoorzichtig en onbedachtzaam zijn), met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie met betrekking tot overeenkomst E uit van:

— een verkeersvolume dat gelijk is aan het gemiddelde van de in 2005 en 2006 vastgestelde volumes, dat wil zeggen ongeveer 20 000 passagiers (of 70 retourvluchten met de gecorrigeerde bezettingsgraad).

(610) In dit alternatieve scenario blijkt de aldus gereconstrueerde netto contante waarde van overeenkomst E nog steeds negatief te zijn.

1) Overeenkomst F

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst F*

(611) Frankrijk heeft een reconstructie van overeenkomst F voorgesteld op basis van overeenkomst inzake luchthavendiensten 4. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst F, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:

— Frankrijk is uitgegaan van een looptijd van drie volledige jaren, terwijl de overeenkomst slechts gedurende de drie maanden van de winter van 2007/2008 liep;

— het bedrag van de voor de jaren 2007, 2008 en 2009 voorziene marketingcompensatie wordt door Frankrijk geraamd op respectievelijk [...] EUR, [...] EUR en [...] EUR. Volgens de bepalingen van de overeenkomst was het bedrag van de marketingdienst, te weten de verzending van vijf extra promotiemails in de winter van 2007/2008 naar de 255 000 Engelse abonnees op de mailinglijst van Ryanair, slechts [...] EUR;

— Frankrijk heeft voor de jaren 2007, 2008 en 2009 een bezettingsgraad van 75 %, 76 % en 80 % gehanteerd, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer;

— Frankrijk is ervan uitgegaan dat overeenkomst F kon leiden tot een zeer aanzienlijke toename van het aantal incrementele jaarlijkse retourvluchten (400). Deze overeenkomst beperkt zich echter tot de verzending van de vijf eerdergenoemde promotiemails. De Commissie is derhalve van mening dat deze overeenkomst, vanwege haar uiterst beperkte karakter (qua looptijd, omvang en aard van de geboden diensten, de algemene ondoeltreffendheid van deze diensten zoals vastgesteld in overweging (524) en het geringe bedrag van de aan Ryanair/AMS betaalde compensatie), niet tot een zodanige incrementele vraag kan leiden dat de aanname van een verhoging met 400 retourvluchten door Ryanair gerechtvaardigd is. Bovendien heeft Frankrijk geen enkel element aangevoerd dat deze hypothese staft.

(612) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst F niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomst F*

(613) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomst F gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, als specifieke parameter het ontbreken van extra retourvluchten gehanteerd. Geen enkele voorzichtige investeerder zou immers een toename van het verkeer van Ryanair verwachten enkel op basis van dit zeer beperkte aanhangsel, zoals vastgesteld in overweging (611). Frankrijk heeft in dit verband geen enkele andere aanwijzing gegeven, of het nu gaat om een formele of informele gelijktijdige verbintenis van Ryanair om het verkeer te verhogen, of om een marktstudie waaruit een oorzakelijk verband blijkt tussen de aard van de marketingdiensten waarop dit aanhangsel betrekking heeft en de verwachte toename van het verkeer.

- (614) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst F, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die overeenkomst negatief is.
- (615) Net als bij de andere overeenkomstengroepen achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie ervan uit dat:
- in het alternatieve scenario had een marktdeelnemer zeer hypothetisch een verkeersvolume in verhouding tot het bedrag van de marketingbijdrage kunnen verwachten op basis van het in de oorspronkelijke overeenkomst C voorziene verkeer. Met andere woorden, indien in overeenkomst C een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR zou overeenkomen met een verkeersverbintenis van 95 000 passagiers, had een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR (zoals voorzien in overeenkomst F) ertoe kunnen leiden dat die marktdeelnemer $95\,000 \times (50\,000/578\,000) = 8\,213$ passagiers verwacht, ofwel ongeveer 30 retourvluchten ⁽¹⁷⁰⁾.
- (616) In dit alternatieve scenario blijkt uit de reconstructie van het bedrijfsplan dat de netto contante waarde van overeenkomst F nog steeds negatief is.

1) Overeenkomstengroep G-H-I-J

— Reconstructie door Frankrijk van de bedrijfsplannen van overeenkomstengroep G-H-I-J

- (617) Frankrijk heeft een afzonderlijke reconstructie van de overeenkomsten G, H, I en J voorgesteld op basis van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten 4 en 5. Frankrijk heeft het aantal retourvluchten geraamd op 200 per jaar voor overeenkomst G, 35 per jaar voor het eerste jaar en vervolgens 60 per jaar voor overeenkomst H, 70 per jaar voor overeenkomst I en 35 per jaar voor het eerste jaar en vervolgens 60 per jaar voor overeenkomst J. Zoals echter is vastgesteld in de overwegingen (472) en (473), vormt de overeenkomstengroep G-H-I-J in feite slechts één enkele maatregel. De Commissie merkt voorts op dat de reconstructie van de bedrijfsplannen voor elk van de overeenkomsten G, H, I en J, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met specifieke methodologische problemen:
- Frankrijk heeft een bezettingsgraad van 75 tot 80 % gehanteerd voor overeenkomst G en 85 % voor de overeenkomsten H, I en J, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer;
 - wat overeenkomst J betreft, is Frankrijk ervan uitgegaan dat die kon leiden tot een toename van het aantal incrementele jaarlijkse retourvluchten (35 in 2009, 60 in 2010 en 60 in 2011). Zoals beschreven in de overwegingen (472) en (473) moet overeenkomst J echter gezamenlijk met de overeenkomsten G, H en I worden beoordeeld;
 - zelfs indien zou worden aangenomen dat overeenkomst J kan worden gescheiden van de andere overeenkomsten G, H en I, wat niet het geval is, merkt de Commissie op dat de door Frankrijk voorgestelde reconstructie geen betrekking had kunnen hebben op overeenkomst J. Als aanhangsel bij de op dezelfde dag ondertekende overeenkomst H is het doel ervan beperkt tot de publicatie op de Belgische website van Ryanair van de door de CCI-luchthaven aangegeven commerciële link voor nog eens 10 dagen, tegen betaling van [...] EUR. Ter vergelijking: overeenkomst H, die op dezelfde dag is ondertekend als overeenkomst J, voorziet in dezelfde dienst op de Nederlandse/Belgische website van Ryanair gedurende 95 dagen in het eerste jaar en 160 dagen in elk van de twee daaropvolgende jaren, tegen betaling van [...] EUR in het eerste jaar en [...] EUR per jaar in de twee daaropvolgende jaren. Frankrijk raamt dat overeenkomst H leidt tot een aantal incrementele retourvluchten van 35 in 2009, 60 in 2010 en 60 in 2011. Bijgevolg is Frankrijk er, voor een soortgelijke dienst die 10 tot 16 keer minder lang duurt, van uitgegaan dat overeenkomst J zou leiden tot hetzelfde aantal incrementele retourvluchten als overeenkomst H.

De Commissie is dan ook van mening dat de verkeersraming van overeenkomst J zoals gereconstrueerd door Frankrijk overduidelijk onrealistisch is en dat deze overeenkomst niet tot een zodanige incrementele vraag kan leiden dat de door Frankrijk voorgestelde toename gerechtvaardigd is. Bovendien heeft Frankrijk geen enkel element aangevoerd dat deze hypothese staft.

⁽¹⁷⁰⁾ Met hantering van een bezettingsgraad van 85 %, zoals reeds onderbouwd in overweging (576). Aantal retourvluchten naar boven afgerond op tiental.

- (618) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van de bedrijfsplannen van de overeenkomsten G, H, I en J niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van de bedrijfsplannen van overeenkomstengroep G-H-I-J*

- (619) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomstengroep G-H-I-J gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameters gehanteerd:

- 100 % van het bedrag van de marketingdiensten waarin de overeenkomsten voorzien;
- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de marketingovereenkomst werd gesloten (72 %);
- aantal retourvluchten: 200 per volledig jaar voor overeenkomst G, 40 per volledig jaar in het eerste jaar 2009 en vervolgens 60 per volledig jaar voor de overeenkomsten H en J ⁽¹⁷¹⁾, 70 per volledig jaar voor overeenkomst I;
- aangezien de overeenkomsten op 17 september 2009 zijn ondertekend, zijn de in het vorige punt bedoelde retourvluchten *pro rata temporis* aangepast voor 2009.

- (620) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep G-H-I-J, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is. Volledigheidshalve heeft de Commissie ook de individuele netto contante waarde berekend van de overeenkomsten G, H en J, en I aan de hand van dezelfde gewijzigde parameters als die welke worden gebruikt voor overeenkomstengroep G-H-I-J in dit centrale scenario, en die waarde is eveneens negatief.

- (621) Net als bij overeenkomstengroep 1-A achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie ervan uit dat voor de overeenkomsten G, H en I het aantal retourvluchten vergelijkbaar zou zijn met het in overweging (619), derde streepje, geraamde aantal, zonder dat een correctie *pro rata temporis* wordt toegepast in verband met de late ondertekening van de overeenkomst zoals in het centrale scenario (met andere woorden zelfs als de overeenkomst met terugwerkende kracht wordt ondertekend, is het aantal retourvluchten dat van het volledige jaar), d.w.z. 200 per volledig jaar voor overeenkomst G, 40 per volledig jaar in het eerste jaar 2009 en vervolgens 60 per volledig jaar overeenkomst H en 70 per volledig jaar voor overeenkomst I.

- (622) In het alternatieve scenario had een marktdeelnemer voor overeenkomst J zeer hypothetisch een verkeersvolume in verhouding tot het bedrag van de marketingbijdrage kunnen verwachten op basis van het in de overeenkomsten G, H en I voorziene verkeer. Met andere woorden, indien in de overeenkomsten G, H en I een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR zou overeenkomen met een verkeersverbintenis van 79 000 passagiers, had een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR (zoals voorzien in overeenkomst J) ertoe kunnen leiden dat die marktdeelnemer een aantal retourvluchten verwacht dat overeenkomt met $79\,000 \times ([...]/[...]) = 2\,983$ passagiers, ofwel ongeveer 10 retourvluchten per jaar ⁽¹⁷²⁾. In dit alternatieve scenario had een marktdeelnemer voor overeenkomstengroep G-H-I-J 320 retourvluchten kunnen verwachten voor 2009, 340 voor 2010 en 340 voor 2011.

- (623) In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van overeenkomstengroep G-H-I-J en die van de overeenkomsten G, H, I en J nog steeds negatief.

1) Overeenkomstengroep 6-K

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst K*

⁽¹⁷¹⁾ Zie de overwegingen (99) tot en met (101) over de kenmerken van deze twee overeenkomsten, waardoor zij onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

⁽¹⁷²⁾ Met hantering van een bezettingsgraad van 85 %, zoals reeds onderbouwd in overweging (576). Aantal retourvluchten naar boven afgerond op tiental.

- (624) Frankrijk heeft een reconstructie van overeenkomstengroep 6-K voorgesteld en het aantal retourvluchten in 2010 geraamd op 370, en vervolgens op 400 per jaar in 2011 en 2012. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 6-K, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:
- het jaarlijkse bedrag van de marketingdiensten dat is gehanteerd bij de reconstructie voor de jaren 2010, 2011 en 2012 bedraagt [...] EUR. In het kader van overeenkomst K beloopt het bedrag van de marketingdiensten echter [...] EUR;
 - Frankrijk heeft voor de jaren 2010, 2011 en 2012 een bezettingsgraad van respectievelijk 80 %, 80 % en 85 % gehanteerd, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer.
- (625) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 6-K niet kan worden gebruikt.
- *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 6-K*
- (626) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 6-K gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameters gehanteerd:
- 100 % van het bedrag van de marketingdiensten waarin de overeenkomsten voorzien;
 - raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de overeenkomsten van deze groep 6-K werden gesloten (75 %);
 - een aantal jaarlijkse retourvluchten van 370. De overeenkomst inzake luchthavendiensten 6 bevat een verbintenis van Ryanair om routes te exploiteren naar Londen Stansted (53 000 passagiers per jaar), Dublin (17 000 passagiers per jaar), Charleroi (17 000 passagiers per jaar) en Oslo Rygge (17 000 passagiers per jaar). Dit komt overeen met ongeveer 370 retourvluchten met een bezettingsgraad van 75 %.
- (627) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 6-K, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is.
- (628) Net als bij de andere overeenkomstengroepen achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, heeft de Commissie rekening gehouden met de door Frankrijk ingediende hypothesen, te weten 370 retourvluchten in 2010 en vervolgens 400 retourvluchten per jaar in 2011 en 2012. In dit alternatieve scenario blijkt de aldus gereconstrueerde netto contante waarde van overeenkomstengroep 6-K nog steeds negatief te zijn.
- 1) Overeenkomst L
- *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst L*
- (629) Frankrijk heeft een reconstructie van overeenkomst L voorgesteld op basis van overeenkomst inzake luchthavendiensten 6. Frankrijk heeft het aantal retourvluchten geraamd op 40 per jaar. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst L, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:
- Frankrijk is uitgegaan van een looptijd van drie volledige jaren, terwijl de marketingdienst slechts 70 dagen wordt verleend, dat wil zeggen minder dan drie maanden;

- het bedrag van de marketingdienst voor 2010, 2011 en 2012 wordt door Frankrijk geraamd op [...] EUR per jaar. Volgens de bepalingen van de overeenkomst is de marketingdienst echter uniek omdat geen enkele bepaling wijst in de richting van een jaarlijkse herhaling ervan;
- Frankrijk heeft voor de jaren 2010, 2011 en 2012 een bezettingsgraad van respectievelijk 75 %, 77 % en 80 % gehanteerd, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer;
- Frankrijk is ervan uitgegaan dat overeenkomst L kon leiden tot een aanzienlijke toename van het aantal incrementele jaarlijkse retourvluchten (40 per jaar, d.w.z. 120 in de periode 2010-2012). Deze overeenkomst beperkt zich echter tot de publicatie van één enkele link naar een door de CCI-luchthaven aangegeven website gedurende een korte periode (70 dagen). De Commissie is derhalve van mening dat deze overeenkomst, vanwege haar uiterst beperkte karakter (qua looptijd, omvang en aard van de geboden diensten, de algemene ondoeltreffendheid van deze diensten zoals vastgesteld in overweging (524) en het geringe bedrag van de aan Ryanair/AMS betaalde compensatie), niet tot een zodanige incrementele vraag kan leiden dat de aanname van een verhoging met 120 retourvluchten door Ryanair gerechtvaardigd is. Bovendien heeft Frankrijk geen enkel element aangevoerd dat deze hypothese staft.

(630) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst L niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomst L*

(631) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomst L gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameters gehanteerd: het ontbreken van extra retourvluchten en van verbetering van de bezettingsgraad van het vliegtuig. Geen enkele voorzichtige investeerder zou immers een toename van het verkeer van Ryanair verwachten enkel op basis van dit zeer beperkte aanhangsel, zoals vastgesteld in overweging (110). Frankrijk heeft in dit verband geen enkele andere aanwijzing gegeven, of het nu gaat om een formele of informele gelijktijdige verbintenis van Ryanair om het verkeer te verhogen, of om een marktstudie waaruit een oorzakelijk verband blijkt tussen de aard van de marketingdiensten waarop dit aanhangsel betrekking heeft en de verwachte toename van het verkeer. De overeenkomst inzake marketingdiensten L omvat geen enkele verkeersverbintenis van de kant van Ryanair.

(632) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst L, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die overeenkomst negatief is.

(633) Net als bij de andere overeenkomstengroepen achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie met betrekking tot overeenkomst L uit van het volgende:

- in het alternatieve scenario had een marktdeelnemer zeer hypothetisch een verkeersvolume in verhouding tot het bedrag van de bijdrage die aan Ryanair/AMS voor de marketingdiensten is betaald, kunnen verwachten op basis van het in de oorspronkelijke overeenkomst 6-K voorziene verkeer. Met andere woorden, indien in overeenkomst 6-K een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR zou overeenkomen met een verkeersverbintenis van 104 000 passagiers, had een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR (zoals voorzien in overeenkomst L) ertoe kunnen leiden dat die marktdeelnemer een aantal retourvluchten van $104\,000 \times ([...]/[...])$ verwacht, ofwel ongeveer 20 retourvluchten ⁽¹⁷³⁾.
- in dit alternatieve scenario is de aldus gereconstrueerde netto contante waarde van overeenkomst E nog steeds negatief.

⁽¹⁷³⁾ Met hantering van een bezettingsgraad van 85 %, zoals reeds onderbouwd in overweging (576). Aantal retourvluchten naar boven afgerond op tiental.

1) Overeenkomstengroep 7-M

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst M*

(634) Frankrijk heeft een reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst M voorgesteld op basis van overeenkomst inzake luchthavendiensten 7. Frankrijk heeft het aantal retourvluchten geraamd op 70 in 2011, 80 in 2012 en 85 in 2013. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst M, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:

- Frankrijk heeft een bezettingsgraad van 85 % gehanteerd voor de drie jaren van de reconstructie van overeenkomst M, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer;
- Frankrijk heeft geraamd dat het aantal incrementele retourvluchten respectievelijk 70, 80 en 85 zou zijn in de drie kalenderjaren waarop de overeenkomst betrekking heeft (2011, 2012 en 2013), ofwel een totaal van 235 retourvluchten. Deze overeenkomst beperkt zich echter tot de plaatsing op de Portugese website van Ryanair van een link naar de door de CCI-luchthaven aangegeven website gedurende 365 dagen per jaar, en de promotie van La Rochelle als topbestemming op de Portugese website van Ryanair gedurende vier weken per jaar (voor een jaarlijks bedrag van [...] EUR). De Commissie merkt voorts op dat de in die overeenkomst voorziene diensten slechts voor de duur van twee jaar worden verricht en dat een voorzichtige en bedachtzame investeerder dus geen bedrijfsplan met een derde jaar zou hebben opgesteld. De Commissie is ten slotte van mening dat deze overeenkomst, vanwege haar uiterst beperkte karakter (qua looptijd, omvang en aard van de geboden diensten, de algemene ondoeltreffendheid van deze diensten zoals vastgesteld in overweging (524) en het geringe bedrag van de aan Ryanair/AMS betaalde compensatie), niet tot een zodanige incrementele vraag kan leiden dat de aanneming van een verhoging van de door Ryanair uitgevoerde retourvluchten gerechtvaardigd is. Bovendien heeft Frankrijk geen enkel element aangevoerd dat deze hypothese staft.

(635) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst M niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 7-M*

(636) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 7-M gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameters gehanteerd:

- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de overeenkomsten van deze groep werden gesloten (76 %);
- geraamd aantal incrementele retourvluchten van 60. Op basis van de in het eerste streepje geraamde bezettingsgraad en de nominale capaciteit van het door Ryanair gebruikte vliegtuigtype (189 stoelen voor een Boeing 737-800) heeft de Commissie berekend dat het aantal retourvluchten dat overeenkomt met de verbintenis van Ryanair om 17 000 passagiers te vervoeren in het kader van overeenkomst 7, 60 bedroeg.

(637) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomstengroep 7-M, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die groep negatief is. Volledigheidshalve heeft de Commissie ook de netto contante waarde berekend van de overeenkomstengroep 7-M-N (gelijktijdig ondertekend) aan de hand van dezelfde gewijzigde parameters als die welke worden gebruikt voor overeenkomstengroep 7-M in dit centrale scenario, en die waarde is eveneens negatief.

(638) Net als bij overeenkomstengroep 1-A achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie er in haar gevoeligheidsanalyse van uit dat een marktdeelnemer niet, zoals Frankrijk heeft voorgesteld, een aantal van 70 en 80 jaarlijkse retourvluchten voor de twee jaar van overeenkomst M had kunnen verwachten (vergeleken met 60 en 60 in het centrale scenario). In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van de overeenkomstengroep 7-M nog steeds negatief ⁽¹⁷⁴⁾.

⁽¹⁷⁴⁾ Volledigheidshalve heeft de Commissie ook de netto contante waarde van een hypothetische overeenkomstengroep 7-M-N beoordeeld om zeer hypothetische vragen over de relevantie van het opnemen van overeenkomst N in overeenkomstengroep 7-M te voorkomen (dergelijke vragen zouden hoogst onwaarschijnlijk zijn gezien de uitgebreide onderbouwing door de Commissie in de overwegingen (477) tot en met (480) om overeenkomstengroep 7-M en overeenkomst N te onderscheiden). Het blijkt dat een reconstructie van overeenkomstengroep 7-M-N zou hebben geleid tot een negatieve netto contante waarde van -371 kEUR in het centrale scenario en een negatieve netto contante waarde van -145 kEUR in het alternatieve scenario.

1) Overeenkomst N:

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van overeenkomst N*

(639) Frankrijk heeft een reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst N voorgesteld op basis van overeenkomst inzake luchthavendiensten 6. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst N, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies die zijn beschreven in de voorgaande punten, nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:

- overeenkomst N is een aanhangsel bij overeenkomst K en is gericht op extra reizigers (naast die waar overeenkomst K op mikt) vanuit Oslo (Rygge). Zij voorziet in de plaatsing op de Noorse website van Ryanair van een link naar een door de CCI-luchthaven aangegeven website gedurende zes weken per jaar in het eerste jaar (drie weken in het tweede jaar) en de plaatsing van een promotiebanner van La Rochelle op de Noorse website van Ryanair gedurende vier maanden per jaar (drie maanden in het tweede jaar), en vertegenwoordigt slechts een bedrag van [...] EUR in het eerste jaar en [...] EUR in het tweede jaar, ofwel [...] EUR voor de totale looptijd van de overeenkomst. Overeenkomst N voorziet echter niet in een verbintenis voor extra verkeer;
- Frankrijk heeft voor de jaren 2011 en 2012 een bezettingsgraad van 80 % en 82 % gehanteerd, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer;
- Frankrijk is ervan uitgegaan dat overeenkomst N kon leiden tot een zeer aanzienlijke toename van het aantal incrementele jaarlijkse retourvluchten (400), ofwel 800 voor de totale looptijd van de overeenkomst. Het voorwerp van deze overeenkomst is echter uiterst beperkt: de hierboven beschreven diensten zijn beperkt qua duur, omvang (beperkte weergave van één enkele link en één enkele banner op de zeer volle website van Ryanair, waarvan de algehele doeltreffendheid door de Commissie in twijfel worden getrokken, zoals vastgesteld in overweging (524)) en het aan Ryanair/AMS betaalde bedrag. Daarom betwijfelt de Commissie of deze overeenkomst kan leiden tot een zodanige incrementele vraag dat de aanname van een verhoging met 800 retourvluchten door Ryanair gerechtvaardigd is. Bovendien heeft Frankrijk geen enkel element aangevoerd dat deze hypothese staft.

(640) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst N niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van overeenkomst N*

(641) De Commissie heeft het bedrijfsplan van overeenkomst N gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameter gehanteerd:

- het ontbreken van extra retourvluchten. Geen enkele voorzichtige investeerder zou immers een toename van het verkeer van Ryanair verwachten enkel op basis van dit aanhangsel, dat niet voorziet in enige verbintenis van Ryanair om het aantal retourvluchten te verhogen. Dit standpunt vindt steun in het feit dat de CCI-luchthaven alleen marketingdiensten had betaald voor die route (in het kader van overeenkomst K) op basis van de gelijktijdige verkeersverbintenissen die Ryanair in het kader van overeenkomst 6 was aangegaan. Frankrijk heeft in dit verband echter geen enkele andere aanwijzing gegeven, of het nu gaat om een formele of informele, gelijktijdig met de ondertekening van overeenkomst N aangegane verbintenis van Ryanair om het verkeer te verhogen, of om een marktstudie waaruit een oorzakelijk verband blijkt tussen de aard van de marketingdiensten waarop dit aanhangsel betrekking heeft en de verwachte toename van het verkeer. De overeenkomst inzake marketingdiensten N omvat geen enkele verkeersverbintenis van de kant van Ryanair;
- het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van overeenkomst N, zoals weergegeven in tabel 18, geeft aan dat de netto contante waarde van die overeenkomst negatief is;
- net als bij de andere overeenkomstengroepen achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de toename van het aantal jaarlijkse retourvluchten. Voor de wijziging van laatstgenoemde parameter, die specifiek is voor de reconstructie van elk bedrijfsplan, gaat de Commissie ervan uit dat een marktdeelnemer in het alternatieve scenario zeer hypothetisch een verkeersvolume in verhouding tot het bedrag van de marketingbijdrage had kunnen verwachten op basis van het in de oorspronkelijke overeenkomst K voorziene verkeer. Met andere woorden, indien in overeenkomst K een bedrag aan marketingdiensten van [...] EUR zou overeenkomen

met een verkeersverbintenis van 17 000 passagiers, had een bedrag aan marketingcompensatie van [...] EUR voor het eerste jaar ([...] EUR voor het tweede jaar), zoals voorzien in overeenkomst F, ertoe kunnen leiden dat die marktdeelnemer een aantal passagiers verwacht dat overeenkomt met een verkeersvolume van $17\,000 \times ([...]/[...])^{(175)}$, ofwel ongeveer 30 retourvluchten ⁽¹⁷⁶⁾ voor het eerste jaar (20 retourvluchten voor het tweede jaar bij toepassing van dezelfde formule).

(642) In dit alternatieve scenario is de netto contante waarde van overeenkomst N nog steeds negatief.

1) Overeenkomsten 4 en 5

(643) De overeenkomsten 4 en 5 vormen afzonderlijke overeenkomsten inzake luchthavendiensten, aangezien zij niet kunnen worden gekoppeld aan overeenkomsten inzake marketingdiensten. Deze overeenkomsten voorzien niet in een vergoeding voor Ryanair/AMS.

(644) Zoals aangegeven in overweging (70) komen de tarieven voor luchtvaartheffingen die zijn vastgesteld in de overeenkomsten inzake luchthavendiensten met Ryanair (waaronder de overeenkomsten 4 en 5) overeen met de prijzen die voor alle luchtvaartmaatschappijen gelden volgens de algemene tarieflijst zoals goedgekeurd door de economische adviescommissie. Derhalve kunnen deze overeenkomsten Ryanair/AMS geen selectief voordeel opleveren.

a) Analyse van de op 4 juli 2008 met Jet2 gesloten overeenkomst

— *Methodologische aanpak*

(645) Zoals in de overwegingen (117) en (119) is uiteengezet, bevat de overeenkomst tussen de CCI en Jet2 zowel clausules inzake luchthavenheffingen als clausules betreffende de prijs van marketingdiensten. De methodologische aspecten die voor de overeenkomsten tussen de CCI en Ryanair zijn uiteengezet, zijn derhalve ook van toepassing op de analyse van de rentabiliteit van de overeenkomst van de CCI met Jet2, met uitzondering van de in de overwegingen (646) tot en met (653) uiteengezette aspecten.

(646) Wat de niet-luchtvaartgebonden inkomsten betreft, baseert de CCI-luchthaven haar reconstructie, anders dan in de met Ryanair en AMS gesloten overeenkomsten, niet op incrementele inkomsten op basis van de gemiddelde inkomsten per passagier, maar op commissies per passagier ten belope van:

- 0,57 EUR voor autoverhuurders;
- 0,47 EUR voor brandstof;
- 0,97 EUR voor het parkeerterrein;
- 0,10 EUR voor de winkels vanaf 2009;
- ofwel, rekening houdend met de inflatie, incrementele eenheidsinkomsten van 2,01 EUR in het eerste jaar, 2,14 EUR in het tweede jaar en 2,17 EUR in het derde jaar.

(647) Wat de exploitatiekosten betreft heeft Frankrijk een raming verstrekt die is berekend als de som van de personeels- en andere variabele lasten, gepresenteerd als vaste bedragen, en waarop voor het laatste jaar van de overeenkomst blijkbaar een inflatie van 2 % is toegepast. Frankrijk heeft deze kosten niet onderbouwd. De Commissie merkt op dat de gemiddelde kosten per passagier, berekend op basis van de door Frankrijk verstrekte gegevens, over de drie jaren 0,37 tot 0,38 EUR bedragen, wat iets hoger is dan het tarief dat voor de overeenkomsten met Ryanair en AMS is gehanteerd. De Commissie is van mening dat, net als bij de door Frankrijk gehanteerde kosten voor de reconstructies van laatstgenoemde (0,27 EUR), de incrementele kosten die zijn gehanteerd voor de overeenkomst met Jet2 duidelijk veel en veel te laag zijn geraamd (zie in dit verband de overwegingen (571) tot en met (573)).

— *Reconstructie door Frankrijk van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008*

(648) Frankrijk heeft een reconstructie van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008 voorgesteld. De Commissie merkt op dat de reconstructie van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008, naast de door Frankrijk gemaakte methodologische fouten bij alle reconstructies voor de overeenkomsten met Ryanair en AMS (en gereproduceerd voor de overeenkomst met Jet2) die zijn beschreven in overweging (582), nog te kampen heeft met andere specifieke methodologische problemen:

⁽¹⁷⁵⁾ Dit bedrag is bepaald als het voor Oslo Rygge voorziene verkeersaandeel in het totale verkeersvolume zoals voorzien in overeenkomst 6, welk aandeel is toegewezen aan het bedrag van de marketingdienst dat jaarlijks is voorzien in het kader van overeenkomst K (986 200 EUR).

⁽¹⁷⁶⁾ Met hantering van een bezettingsgraad van 85 %, zoals reeds onderbouwd in overweging (576). Aantal retourvluchten naar boven afgerond op tiental.

- Frankrijk heeft de verkeersdoelstelling die is gehanteerd bij de reconstructie voor de jaren 2008, 2009 en 2010, geraamd op respectievelijk 7 874, 12 189 en 12 361 passagiers. Het overeenkomstige jaarlijkse bedrag van de marketingdiensten kon worden geraamd op [...] EUR, [...] EUR en [...] EUR. De overeenkomst met Jet2 voorzag echter enkel in een verbintenis van 2 000 passagiers per geopende route per seizoen (Edinburgh en Leeds) voor het eerste jaar, ofwel 4 000 passagiers, en niet 7 874 passagiers zoals voorgesteld door Frankrijk. Wat het tweede en derde jaar betreft, voorzag de overeenkomst niet in een vaste toezegging met betrekking tot het door Jet2 verzorgde verkeer of het bedrag van de marketingdienst (de overeenkomst voorzag slechts in het opnieuw onderhandelen op een later tijdstip op basis van de uiteindelijk vastgestelde vliegplannen). Hieruit volgt dat het in de door Frankrijk voorgestelde reconstructie opnemen van de verkeersprognoses en het bedrag van de bovengenoemde marketingdiensten voor het tweede en derde jaar vooronderstelde dat de CCI-luchthaven op bepaalde verkeersramingen kon vertrouwen. Frankrijk heeft echter geen enkel document overgelegd waaruit blijkt dat Jet2 bij de ondertekening van de onderzochte overeenkomst formele of informele toezeggingen had gedaan die de CCI-luchthaven zekerheid verschaffen over de vaste verkeerstoezeggingen van Jet2 vanaf de luchthaven van La Rochelle na het eerste jaar;
- Frankrijk heeft voor de drie jaren een bezettingsgraad van respectievelijk 70 %, 71 % en 72 % gehanteerd, die op geen enkele manier economisch is onderbouwd, temeer daar de overeenkomst de betaling van de marketingdiensten in het eerste jaar afhankelijk stelt van de aanzienlijk lagere bezettingsgraad van 60 %. Een voorzichtige investeerder zou trachten een methode vast te stellen voor het ramen van de hypothesen voor het toekomstige verkeer.

(649) De Commissie is derhalve van mening dat, in het licht van het bovenstaande, de door Frankrijk verstrekte reconstructie van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008 niet kan worden gebruikt.

— *Reconstructie door de Commissie van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008*

(650) De Commissie heeft het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008 gereconstrueerd. Daartoe heeft de Commissie, naast de gecorrigeerde parameters die van toepassing zijn op alle overeenkomsten, de volgende specifieke parameter gehanteerd:

- raming van het verkeer op 4 000 passagiers in het eerste jaar en nul in de twee laatste jaren. Zoals reeds eerder is aangegeven, zou geen enkele voorzichtige luchthavenexploitant bedachtzaam een verkeersdoelstelling verwachten zonder enige verbintenis van de luchtvaartmaatschappij, of die nu formeel of informeel is. De Commissie heeft zich bij haar beoordeling dus beperkt tot het eerste jaar;
- raming van de bezettingsgraad van de vliegtuigen als het gemiddelde van de bezettingsgraden die zijn vastgesteld voor het door Ryanair gerealiseerde verkeer in de twee jaren voorafgaand aan het jaar waarin de marketingovereenkomst werd gesloten (73 %). Een voorzichtige marktdeelnemer had zijn ramingen kunnen baseren op de werkelijke bezettingsgraad van een luchtvaartmaatschappij die verschillende routes vanaf de luchthaven van La Rochelle exploiteert. Het door de Commissie gekozen percentage is overigens hoger dan het door Frankrijk voorgestelde percentage, en waarschijnlijk hoger dan het percentage dat een voorzichtige marktdeelnemer zou kunnen verwachten voor een nieuwe route en een nieuwe luchtvaartmaatschappij die minder bekend is dan Ryanair, die al meerdere jaren op deze luchthaven was gevestigd;
- toepassing van incrementele niet-luchtvaartgebonden eenheidsinkomsten die gelijk zijn aan die welke voor Ryanair zijn gehanteerd (2,35 EUR in 2008, 2,40 EUR in 2009 en 2,45 EUR in 2010). Bij deze voorzichtige hypothese wordt er onder andere, en meer logischerwijze, van uitgegaan dat alle passagiers hetzelfde aankoopgedrag hebben (ongeacht de luchtvaartmaatschappij waarmee zij vliegen).

(651) Het resultaat van de reconstructie van het bedrijfsplan van de overeenkomst van 4 juli 2008, zoals weergegeven in tabel 19, geeft aan dat de netto contante waarde van die overeenkomst negatief is.

(652) Net als bij de andere overeenkomsten achtte de Commissie het ook verstandig een gevoeligheidsanalyse uit te voeren om de robuustheid van de reconstructie van het centrale scenario te testen. Daartoe heeft de Commissie de wijzigingen in de parameters voor overeenkomstengroep 1-A herhaald, met uitzondering van de volgende parameters:

- wat het aantal jaarlijkse retourvluchten betreft, had een marktdeelnemer zeer hypothetisch kunnen verwachten dat Jet2 niet alleen in het eerste jaar twee routes zou exploiteren, maar ook in het tweede en derde jaar;

- wat de bezettingsgraad betreft, heeft de Commissie de door Frankrijk voorgestelde percentages overgenomen, zoals vermeld in overweging (648);
- wat de luchthavenheffingen betreft, heeft de Commissie de contractueel overeengekomen verlagingen toegepast;
- wat het bedrag van de marketingdiensten betreft, heeft de Commissie het bedrag van [...] EUR gehanteerd voor de drie jaar van de overeenkomst, ervan uitgaande dat gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst twee luchtroutes zouden worden onderhouden.

(653) In dit alternatieve scenario blijkt uit tabel 19 dat de aldus gereconstrueerde netto contante waarde van de overeenkomst van 4 juli 2008 zeer licht positief is (3 511 EUR). Gezien de combinatie van het uiterst optimistische karakter van de gehanteerde hypothesen (met name de daling van de incrementele exploitatiekosten met 50 % en een stijging van de niet-luchtvaartgebonden inkomsten met 20 %) en het zeer licht positieve bedrag van de gereconstrueerde netto contante waarde in dit alternatieve scenario, is de Commissie van mening dat een voorzichtige marktdeelnemer naar alle waarschijnlijkheid niet zou hebben besloten de overeenkomst van 4 juli 2008 met Jet2 te ondertekenen gezien de negatieve netto contante waarde van het centrale scenario.

Tabel 19

Netto contante waarde van de met Jet2 gesloten overeenkomst van 4 juli 2008

(in duizend EUR)

Groep marketingovereenkomsten	Netto contante waarde		
	Scenario Frankrijk	Centraal scenario Commissie	Alternatief scenario – Commissie
Jet2	[0 ; 100]	[- 100 ; 0]	[0 ; 100]

a) Conclusie over het bestaan van een voordeel

(654) Uit de analyse in de overwegingen (580) tot en met (653) en met name uit tabel 18 en tabel 19 blijkt dat alle overeenkomsten op grond waarvan aan Ryanair/AMS en Jet2 een vergoeding is betaald in ruil voor marketingdiensten, een negatieve netto contante waarde hebben ⁽¹⁷⁷⁾. Derhalve volgt uit overweging (531) dat elk van deze overeenkomsten Ryanair/AMS of Jet2, naargelang van het geval, een voordeel verleent. Zoals aangegeven in overweging (644) verlenen de overeenkomsten 4 en 5 Ryanair/AMS daarentegen geen economisch voordeel.

7.2.1.6. Selectief karakter van het voordeel ten gunste van Ryanair/AMS en Jet2

(655) Met uitzondering van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten 4 en 5 die met Ryanair zijn gesloten, voorzien de overeenkomsten of groepen overeenkomsten tussen de CCI en Ryanair/AMS en Jet2 in de betaling van een vergoeding aan deze luchtvaartmaatschappijen voor de marketingdiensten die zij verrichten. De vergoeding voor deze marketingdiensten is specifiek voor de relatie tussen de luchthaven en die luchtvaartmaatschappijen, aangezien deze vergoeding wordt vastgesteld op basis van onderhandse onderhandelingen tussen de CCI en elke betrokken luchtvaartmaatschappij en niet op basis van voor alle luchtvaartmaatschappijen geldende prijzen. De betrokken overeenkomsten, die voorwaarden bevatten die specifiek zijn overeengekomen tussen de luchthaven van La Rochelle en Ryanair/AMS en Jet2, hebben dus een selectief karakter.

(656) Wat de met Ryanair gesloten overeenkomsten inzake luchthavendiensten 4 en 5 betreft, kunnen deze overeenkomsten, zoals aangegeven in overweging (644), Ryanair/AMS geen selectief voordeel verlenen, aangezien de in die overeenkomsten vastgestelde tarieven voor luchtvaartheffingen overeenkomen met de prijzen die voor alle luchtvaartmaatschappijen gelden volgens de algemene tarieflijst zoals goedgekeurd door de economische adviescommissie.

⁽¹⁷⁷⁾ Overeenkomsten of groepen overeenkomsten met een looptijd van meerdere jaren hebben ook een negatieve netto contante waarde voor elk jaar van de overeenkomst.

7.2.1.7. Verstoring van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van de mededinging en de handel tussen de lidstaten

- (657) Wanneer door een lidstaat verstrekte financiële steun de positie van ondernemingen versterkt in vergelijking met andere ondernemingen die op de interne markt concurreren, moet ervan worden uitgegaan dat de steun deze laatste ongunstig beïnvloedt. Volgens vaste rechtspraak ⁽¹⁷⁸⁾ er reeds sprake van een mededingsverstoringende maatregel wanneer de begunstigde van de steun met andere ondernemingen concurreert op markten die voor concurrentie openstaan.
- (658) Sinds de inwerkingtreding van het derde deel van de liberalisering van het luchtvervoer op 1 januari 1993 ⁽¹⁷⁹⁾ belet niets luchtvervoerders van de Unie om vluchten uit te voeren op routes binnen de Unie en gebruik te maken van de onbeperkte cabotagevergunning.
- (659) De voordelen die de luchtvaartmaatschappijen verkregen via de verschillende overeenkomsten waarop dit onderzoek betrekking heeft en waarvan het bestaan eerder is vastgesteld, hebben hun positie versterkt ten opzichte van de andere luchtvervoerders van de Unie die daadwerkelijk of potentieel met deze maatschappijen concurreren op routes waarop zij aanwezig zijn. Zo hebben ze de mededinging verstoord of bedreigd te verstoren en het handelsverkeer in de Unie ongunstig beïnvloed.

7.2.1.8. Conclusie inzake het bestaan van steun

- (660) Met uitzondering van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten 4 en 5 die met Ryanair zijn gesloten, voldoen alle maatregelen die worden gevormd door de groepen overeenkomsten en aanhangsels die zijn gesloten met Ryanair/AMS (zie tabel 14) en Jet2, aan alle criteria van artikel 107, lid 1, VWEU en vormen zij derhalve staatssteun.

7.2.2. *Het onrechtmatige karakter van de staatssteun*

- (661) Voor zover die steunmaatregelen zijn toegepast zonder dat zij door de Commissie zijn toegestaan, vormen zij onrechtmatige steun.

7.2.3. *Verenigbaarheid van de steun met de interne markt*

- (662) Uit de rechtspraak van het Hof ⁽¹⁸⁰⁾ blijkt dat het aan Frankrijk was om aan te geven op welke rechtsgrond de betrokken maatregelen konden worden aangemerkt als verenigbaar met de interne markt en aan te tonen dat aan de voorwaarden voor verenigbaarheid was voldaan. De Commissie heeft Frankrijk in het besluit tot inleiding van de procedure en in een verzoek om aanvullende informatie verzocht de mogelijke rechtsgronden voor verenigbaarheid aan te geven en vast te stellen of aan de toepasselijke verenigbaarheidsvoorwaarden was voldaan, met name ingeval de betrokken steunmaatregelen zouden worden beschouwd als aanloopsteun voor het openen van nieuwe routes. Frankrijk heeft echter geen mogelijke verenigbaarheidsgronden voorgesteld, noch een argumentatie aan de hand waarvan deze steunmaatregelen verenigbaar met de interne markt hadden kunnen worden verklaard. Frankrijk heeft met name nooit aangevoerd dat de onderzochte steunmaatregelen aanloopsteun vormen die verenigbaar is met de interne markt. Bovendien heeft geen enkele belanghebbende geprobeerd de verenigbaarheid van deze maatregelen met de interne markt aan te tonen.
- (663) De Commissie is echter van oordeel dat het, ten overvloede, nuttig is te onderzoeken in welke mate deze steunmaatregelen verenigbaar zouden kunnen worden verklaard in het licht van hun eventuele bijdrage tot het openen van nieuwe routes of nieuwe frequenties.
- (664) De Commissie herinnert eraan dat de steun in kwestie samenhangt met het opstarten van nieuwe luchtroutes, met de verhoging van de frequentie op bestaande routes of ook nog met de instandhouding van routes die anders misschien waren stopgezet. De Commissie is dan ook van mening dat deze steunmaatregelen exploitatiesteun kunnen vormen die tot doel heeft het luchtverkeer vanuit een regionale luchthaven te bevorderen. In dat verband moet eraan worden herinnerd dat exploitatiesteun zelden als verenigbaar met de interne markt wordt aangemerkt, aangezien die steun doorgaans de mededingsvoorwaarden verstoort in de sectoren waarin hij wordt toegekend.

⁽¹⁷⁸⁾ Arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 30 april 1998, *Het Vlaamse Gewest/Commissie*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁷⁹⁾ Verordeningen (EEG) nr. 2407/92, (EEG) nr. 2408/92 en (EEG) nr. 2409/92 van de Raad (PB L 240 van 24.8.1992).

⁽¹⁸⁰⁾ Zie het arrest van 28 april 1993, *Italië/Commissie*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, punt 20.

7.2.3.1. Steunmaatregelen die dateren van vóór de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005

- (665) Sommige betrokken steunmaatregelen (overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B) zijn toegekend vóór de publicatie van de richtsnoeren van 2005 op 9 december 2005 ⁽¹⁸¹⁾. Wat betreft de verenigbaarheid van de steun die vóór die datum werd toegekend, verwijst punt 85 van de richtsnoeren van 2005, net als punt 174 van de richtsnoeren van 2014, naar de regels die van kracht waren op het moment waarop de steun werd verleend.
- (666) Vóór de vaststelling van de richtsnoeren van 2005 had de Commissie de richtsnoeren van 1994 ⁽¹⁸²⁾ vastgesteld. In deze richtsnoeren kwam de problematiek van exploitatiesteun ter bevordering van het luchtverkeer vanuit regionale luchthavens echter niet specifiek aan bod. Deze problematiek is immers geleidelijk ontstaan als gevolg van de toenemende congestie van bepaalde grote Europese luchthavens en de ontwikkeling van de activiteiten van lagekostenmaatschappijen die in 1994 nog geen realiteit was. De Commissie meent bijgevolg dat de richtsnoeren van 1994 evenmin van toepassing zijn op dit geval. De Commissie moet dus in beginsel de verenigbaarheid van de betrokken steunmaatregelen rechtstreeks op basis van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU beoordelen.
- (667) In dit verband moeten we opmerken dat de beoordeling van de Commissie ten aanzien van dit soort staatssteun in de loop der tijd verfijnd is, hoewel enkele punten ongewijzigd bleven. Die punten vloeien voort uit de algemene beginselen betreffende de verenigbaarheid van steunmaatregelen in overeenstemming met bovenvermelde bepaling van het Verdrag.
- (668) Zo beschouwde de Commissie in het besluit van mei 1999 ⁽¹⁸³⁾ betreffende de luchthaven van Manchester de niet-discriminerende en in de tijd beperkte verlening van kortingen op luchthavengelden om nieuwe routes te promoten, als verenigbaar met de regels betreffende staatssteun.
- (669) Vervolgens heeft de Commissie in Beschikking 2004/393/EG betreffende de luchthaven van Charleroi ⁽¹⁸⁴⁾ toegelicht dat “exploitatiesteun die bedoeld is om nieuwe luchtvaartlijnen op te zetten of bepaalde frequenties te verhogen [...] een noodzakelijk instrument [kan] zijn voor de ontwikkeling van kleine regionale luchthavens. Dergelijke steun kan belangstellende bedrijven over de streep trekken om het risico van investeringen in nieuwe routes te nemen. Om deze steun verenigbaar te kunnen verklaren op grond van het bepaalde in artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag, moet echter worden vastgesteld of de steun noodzakelijk is voor het bereiken van het beoogde doel en daarmee in verhouding staat, en of de steun geen met het gemeenschappelijk belang strijdig effect heeft op het handelsverkeer” ⁽¹⁸⁵⁾. De Commissie heeft vervolgens bepaalde voorwaarden vastgesteld om deze exploitatiesteun verenigbaar te kunnen verklaren, namelijk:
- de steun moet bijdragen tot de economische ontwikkeling van een regionale luchthaven door middel van een nettotoename van het verkeer op nieuwe routes ⁽¹⁸⁶⁾;
 - de steun moet noodzakelijk zijn in de zin dat hij niet mag dienen voor een route die reeds door dezelfde of een andere luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd, of voor een soortgelijke route ⁽¹⁸⁷⁾;
 - de steun moet een stimulerend karakter hebben in de zin dat hij moet bijdragen tot de ontwikkeling van een activiteit die, na een bepaalde periode, rendabel kan worden, wat betekent dat de steun in de tijd wordt beperkt ⁽¹⁸⁸⁾;
 - de steun moet evenredig zijn, d.w.z. het bedrag moet gekoppeld zijn aan de netto-uitbreiding van het verkeer ⁽¹⁸⁹⁾;
 - de steun moet op transparante, niet-discriminerende wijze worden toegekend en mag niet worden gecumuleerd met andere vormen van steun.

⁽¹⁸¹⁾ Zie punt 3.2.2.1.

⁽¹⁸²⁾ Richtsnoeren van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 92 en 93 van het EG-Verdrag en van artikel 61 van de EER-Overeenkomst op steunmaatregelen van de staten in de luchtvaartsector (PB C 350 van 10.12.1994, blz. 5).

⁽¹⁸³⁾ Besluit van 26 mei 1999 betreffende steunmaatregel NN 109/98, Manchester Airport (PB C 65 van 13 maart 2004).

⁽¹⁸⁴⁾ Beschikking 2004/393/EG van de Commissie van 12 februari 2004 betreffende de voordelen die het Waals Gewest en Brussels South Charleroi Airport hebben verleend aan de luchtvaartmaatschappij Ryanair bij haar vestiging in Charleroi (PB L 137 van 30.4.2004, blz. 1). Deze beschikking is nietig verklaard bij het arrest van 17 december 2008, *Ryanair Ltd/Commissie*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, maar getuigt niettemin van de evolutie in de beoordeling van dit soort steun door de Commissie.

⁽¹⁸⁵⁾ Beschikking 2004/393/EG van de Commissie, overweging 279.

⁽¹⁸⁶⁾ Zie de overwegingen 283 tot en met 297.

⁽¹⁸⁷⁾ Zie de overwegingen 288 tot en met 309.

⁽¹⁸⁸⁾ Zie de overwegingen 311 tot en met 317.

⁽¹⁸⁹⁾ Zie de overwegingen 318 tot en met 325.

- (670) Bovendien heeft de Commissie in punt 234 van het besluit tot inleiding van de procedure aangegeven dat zij voornemens was de verenigbaarheid van deze steunmaatregelen te toetsen aan artikel 107, lid 3, punt c), VWEU, en Frankrijk noch belanghebbenden hebben zich hiertegen verzet.
- (671) Staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen moet, net als alle andere staatssteun, nodig zijn om de ontwikkeling van een economische activiteit te vergemakkelijken en in verhouding staan tot het gestelde doel om verenigbaar met de interne markt te worden verklaard op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.
- (672) Tot besluit meent de Commissie dat het in dit geval passend is om de verenigbaarheid van overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B te onderzoeken in het licht van bovenvermelde algemene beginselen.
- (673) De Commissie zal de verenigbaarheid van deze maatregelen derhalve toetsen aan de bovenvermelde criteria en aan de rechtspraak ⁽¹⁹⁰⁾.

— *Bijdrage tot de economische ontwikkeling van een kleine regionale luchthaven door middel van een nettotoename van het verkeer op nieuwe routes*

- (674) Overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B houden verband met de opening van een nieuwe route, maar ook met de instandhouding van de bestaande route naar Londen Stansted. Deze overeenkomsten hebben dus geleid tot een nettotoename van het luchtverkeer vanaf de luchthaven van La Rochelle en hebben bovendien als doel bij te dragen aan de instandhouding van de bestaande route naar Londen Stansted.

— *De maatregelen hebben geen betrekking op een route die al door dezelfde of een andere luchtvaartmaatschappij wordt geëxploiteerd of een soortgelijke route*

- (675) Overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B betroffen op zich niet uitsluitend de opening van nieuwe routes, maar ook de instandhouding van de reeds bestaande route naar Londen Stansted. De Commissie merkt in dit verband op dat Ryanair op 10 april 2003 Buzz heeft gekocht, de maatschappij die voordien deze route exploiteerde sinds 1 april 2001, in het kader van de in punt 3.2.2.3 genoemde overeenkomst van 8 november 2002. Overigens heeft overeenkomst B betrekking op dezelfde, reeds door Ryanair in het kader van overeenkomstengroep 1-A geëxploiteerde route naar Londen Stansted. Overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B voldoen derhalve niet aan het criterium dat de maatregel geen betrekking mag hebben op een reeds geëxploiteerde route of een soortgelijke route.

— *De steunmaatregelen zijn van beperkte duur en hebben betrekking op routes die rendabel kunnen worden*

- (676) Bij de opening van de route La Rochelle-Londen Stansted door Buzz in 2001 werd deze route nog door geen enkele luchtvaartmaatschappij geëxploiteerd. Bij de ondertekening van overeenkomstengroep 1-A was deze route inderdaad gedurende bijna twee jaar door Buzz geëxploiteerd in het kader van de overeenkomst van 8 november 2002, maar die overeenkomst voorzag niet in een marketingcompensatie. Daarentegen omvatten de overeenkomsten na overeenkomstengroep 1-A betreffende de exploitatievoorwaarden voor deze route, namelijk overeenkomst B (verstrekkend eind april 2006), overeenkomstengroep 2-3-C-D (verstrekkend in 2009), overeenkomstengroep G-H-I-J (verstrekkend eind 2011) en overeenkomstengroep 6-K (verstrekkend eind maart 2013) elk een compensatie (in de vorm van betalingen voor marketingdiensten) aan Ryanair/AMS. De betrokken route is derhalve gefinancierd voor een periode van respectievelijk tien jaar en zeven jaar na de vervaldatum van overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B. Deze extra periode is bijzonder belangrijk. Bovendien wijst de Commissie op de afwezigheid van andere luchtvaartmaatschappijen op deze route.
- (677) De Commissie merkt voorts op dat Frankrijk geen enkele haalbaarheidsstudie heeft verstrekt betreffende de verschillende routes en frequenties waarop overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B betrekking hebben. Op grond van de elementen uit het dossier blijkt dat er vanuit het oogpunt van de autoriteiten die de betrokken steun hebben toegekend, geen duidelijke vooruitzichten waren dat de routes en frequenties binnen afzienbare tijd levensvatbaar konden worden zonder steun. Bovendien moet worden opgemerkt dat overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B betrekking hadden op verschillende routes, waarvan sommige op het moment dat de overeenkomsten werden gesloten, zelfs nog niet bekend waren. Dit onderstreept het feit dat de betrokken autoriteiten geen enkele waarborg hadden dat deze routes levensvatbaar zouden worden.

⁽¹⁹⁰⁾ Arrest van het Hof (Grote kamer) van 22 september 2020, C-594/18 P, *Republiek Oostenrijk/Commissie*, ECLI:EU:C:2020:742, punt 20.

(678) De Commissie beklemtoont tot slot dat de elementen die Frankrijk heeft voorgelegd betreffende de economische impact van door Ryanair geëxploiteerde routes, de klanten van Ryanair en de mogelijke effecten ervan op de regionale ontwikkeling analyseren, maar geen prognoses bevatten van de toekomstige levensvatbaarheid van die routes of van andere routes die Ryanair in de toekomst eventueel zou exploiteren.

(679) Gelet op het voorgaande concludeert de Commissie dat overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B niet voldoen aan het criterium dat de steunmaatregelen van beperkte duur moeten zijn en routes moeten betreffen die rendabel kunnen worden.

— *Het bedrag van de steunmaatregelen hangt samen met de netto-uitbreiding van het verkeer*

(680) De steunbedragen in het kader van overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B hangen niet samen met de uitbreiding van het verkeer, aangezien deze overeenkomsten weliswaar betrekking hebben op de opening van nieuwe routes, maar deze opening hypothetisch is en de overeenkomst vóór alles is gericht op de instandhouding van de reeds bestaande route naar Londen Stansted. Daarom is de Commissie van oordeel dat overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B niet voldoen aan het criterium van de samenhang tussen het bedrag van de maatregelen en de netto-uitbreiding van het verkeer.

— *De steunmaatregelen zijn op transparante, niet-discriminerende wijze toegekend en zijn niet gecumuleerd met andere vormen van steun*

(681) Volgens Frankrijk heeft de CCI in het verleden onderzoek laten doen naar aanbiedingen voor marketingdiensten op de website van verschillende maatschappijen, op basis waarvan zij vond dat het door AMS aangeboden soort dienst het best aansloot bij haar behoeften en strategie. De CCI is van mening dat andere luchtvaartmaatschappijen dan Ryanair, die een minderheidsaandeel in het verkeer op de luchthaven van La Rochelle vertegenwoordigen, geen volwaardig alternatief konden bieden voor de website van Ryanair, de belangrijkste exploitant op de luchthaven.

(682) Het blijkt dus dat over de steunmaatregelen die voortvloeien uit overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B bilateraal is onderhandeld, zonder transparantie en zonder procedure die garandeert dat er geen sprake was van discriminatie, zoals een openbare aanbesteding. Deze steunmaatregelen voldoen dus niet aan de criteria van transparantie en non-discriminatie.

(683) In het licht van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat de steunmaatregelen die voortvloeien uit overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B niet verenigbaar met de interne markt kunnen worden verklaard.

7.2.3.2. Steunmaatregelen die dateren van na de inwerkingtreding van de richtsnoeren van 2005

(684) Aangezien de richtsnoeren van 2005 het referentiekader vormen dat vanaf de inwerkingtreding ervan tot het moment dat de richtsnoeren van 2014 werden aangenomen, van toepassing was, is de Commissie van oordeel dat de richtsnoeren van 2005 op de andere betrokken steunmaatregelen moeten worden toegepast. De Commissie moet de door haar aangenomen richtsnoeren namelijk altijd in acht nemen, behalve als ze in strijd zijn met het Verdrag, wat noch door Frankrijk en noch door Ryanair en Jet2 is aangevoerd of aangetoond.

(685) Volgens de Commissie moet de verenigbaarheid van de volgende steunmaatregelen dan ook worden getoetst aan de richtsnoeren van 2005 en aan de rechtspraak ⁽¹⁹¹⁾:

— overeenkomstengroep 2-3-C-D;

— overeenkomst E;

— overeenkomst F;

— overeenkomstengroep G-H-I-;

— overeenkomstengroep 6-K;

— overeenkomst L;

— overeenkomstengroep 7-M;

— overeenkomst N;

— de op 4 juli 2008 met Jet2 gesloten overeenkomst.

⁽¹⁹¹⁾ Arrest van het Hof (Grote kamer) van 22 september 2020, C-594/18 P, *Republiek Oostenrijk/Commissie*, ECLI:EU:C:2020:742, punt 20.

- (686) Staatssteun aan luchtvaartmaatschappijen moet, net als alle andere staatssteun, nodig zijn om de ontwikkeling van een economische activiteit te vergemakkelijken en in verhouding staan tot het gestelde doel om verenigbaar met de interne markt te worden verklaard op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU. De Commissie zal dus niet alleen onderzoeken of de eerder vermelde criteria van de richtsnoeren van 2005 zijn nageleefd, maar ook of is voldaan aan de criteria “noodzakelijkheid” en “evenredigheid”.
- (687) In de richtsnoeren van 2005 is in de eerste plaats verduidelijkt dat exploitatiesteun voor luchtvaartmaatschappijen (zoals aanloopsteun voor nieuwe routes) op basis van de mededelingen en andere bepalingen van de Commissie inzake de regionale steunregelingen slechts bij wijze van uitzondering en onder strikte voorwaarden verenigbaar kan worden verklaard in de armste achterstandsgebieden in Europa, zoals de gebieden die vallen onder de afwijking van artikel 107, lid 3, punt a), VWEU, ultraperifere gebieden en dunbevolkte gebieden⁽¹⁹²⁾. Aangezien de luchthaven van La Rochelle niet in een dergelijk gebied ligt, is de afwijking er dus niet op van toepassing.
- (688) In de richtsnoeren van 2005 wordt vervolgens gesteld dat kleine luchthavens over het algemeen niet de aantallen passagiers hebben die zij nodig hebben om een kritische omvang en de rentabiliteitsdrempel te bereiken, en dat de luchtvaartmaatschappijen derhalve, wanneer financiële prikkels ontbreken, niet altijd bereid zijn het risico te nemen om te gaan vliegen vanaf onbekende luchthavens die zij nog niet hebben kunnen testen. Daarom kan de Commissie op grond van de richtsnoeren van 2005 aanvaarden dat luchtvaartmaatschappijen tijdelijk rechtstreeks of indirect en onder bepaalde voorwaarden overheidssteun krijgen, als die hun de mogelijkheid geeft tot nieuwe routes en nieuwe frequenties vanuit regionale luchthavens, zodat zij door het aantrekken van meer passagiers op termijn de rentabiliteitsdrempel kunnen bereiken⁽¹⁹³⁾.
- (689) De specifieke verenigbaarheidsvoorwaarden worden beschreven in punt 79 van de richtsnoeren van 2005. De Commissie is van oordeel dat aan meerdere van deze verenigbaarheidsvoorwaarden niet is voldaan, met name:
- *Levensvatbaarheid op termijn en degressiviteit in de tijd (criterium d), ontbrekend bedrijfsplan (criterium i) en duur en intensiteit van de maatregel (criterium f)*
- (690) Geen van de verschillende betrokken maatregelen is zodanig opgezet dat een degressief steunbedrag gegarandeerd is dat beperkt is tot een bepaald percentage van de subsidieerbare kosten, die niet worden vermeld in de betrokken overeenkomsten of, bij weten van de Commissie, in een ander document waarover de CCI zou hebben kunnen beschikken op het moment waarop de overeenkomsten werden gesloten.
- (691) Bovendien blijkt uit het dossier niet dat vooraf een bedrijfsplan is ingediend om de levensvatbaarheid op termijn van die maatregelen te onderzoeken. Bij het ontbreken van andere elementen die op het tegendeel wijzen, concludeert de Commissie dan ook dat de betrokken steunmaatregelen niet zijn toegekend voor routes die zonder staatssteun niet levensvatbaar zouden worden. Bovendien lijkt de opeenvolging van steunmaatregelen voor de routes naar Londen Stansted en Brussel-Charleroi (sinds 2003), Dublin (sinds 2006), Oslo (sinds 2010) en Porto (sinds 2011) erop te wijzen dat Ryanair deze routes niet zou exploiteren als ze niet langer zouden worden gesubsidieerd.
- (692) Gelet op het voorgaande concludeert de Commissie dat geen van de betrokken steunmaatregelen aan de bovenvermelde voorwaarden voldoet.
- *Verband met nieuwe routes of extra frequenties op bestaande routes (criterium c)*
- (693) De Commissie stelt vast dat de betrokken overeenkomsten soms zijn gesloten om nieuwe routes tot stand te brengen, maar in de eerste plaats om bestaande routes in stand te houden:
- wat overeenkomst C betreft, wordt er in overweging (89) aan herinnerd dat de overeenkomst Ryanair enkel verplicht jaarlijks een route tussen La Rochelle en Londen Stansted te exploiteren met ten minste 95 000 passagiers per jaar. Zoals blijkt uit de overwegingen (82) en (85), hebben de overeenkomsten A en B echter al betrekking op de dagelijkse route Londen Stansted-La Rochelle. De Commissie heeft in haar verkeersraming voor overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B berekend dat het jaarlijkse verkeer op deze route nooit hoger is dan 86 000 passagiers. Voor deze maatregelen is de Commissie derhalve van oordeel dat aan criterium c is voldaan;
 - wat overeenkomst D betreft, wordt in overweging (92) aangegeven dat deze overeenkomst Ryanair verplicht jaarlijks een (nieuwe) route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 45 000 passagiers per jaar. Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat aan criterium c is voldaan;

⁽¹⁹²⁾ Richtsnoeren van 2005, punt 27.

⁽¹⁹³⁾ Richtsnoeren van 2005, punten 71 en 74.

- wat overeenkomst G betreft, wordt in overweging (96) aangegeven dat Ryanair zich er door deze overeenkomst toe verbindt jaarlijks een route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 53 000 passagiers per jaar, ofwel een toename van het verkeer met 8 000 passagiers ten opzichte van overeenkomst D. Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat aan criterium c is voldaan;
- wat overeenkomst H betreft, wordt in overweging (99) aangegeven dat deze overeenkomst Ryanair verplicht jaarlijks een nieuwe route tussen La Rochelle en Brussel-Charleroi te exploiteren met ten minste 9 000 passagiers per jaar en 16 000 passagiers in de daaropvolgende jaren. Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat aan criterium c is voldaan;
- wat overeenkomst I betreft, wordt in overweging (102) aangegeven dat deze overeenkomst Ryanair verplicht jaarlijks een route tussen La Rochelle en Dublin te exploiteren met ten minste 17 000 passagiers per jaar. In het kader van voorgaande overeenkomst D exploiteerde Ryanair deze route echter al, maar met een hogere verkeersdoelstelling (45 000 passagiers per jaar). Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat niet aan criterium c is voldaan;
- wat overeenkomst K betreft, verbindt Ryanair zich ertoe, zoals aangegeven in overweging (106), een nieuwe route naar Noorwegen te exploiteren. Overeenkomst inzake luchthavendiensten 6, die de Commissie beschouwt als één enkele maatregel met overeenkomst K (zie punt 7.2.1.5, b), 4)), geeft, zoals in overweging (78) in herinnering is gebracht, aan dat Ryanair geen enkele frequentieverplichting is aangegaan, maar wel de volgende verbintenissen op het gebied van het verkeer is aangegaan: 53 000 passagiers naar Londen Stansted, 17 000 passagiers naar Dublin, 17 000 passagiers naar Brussel-Charleroi en 17 000 passagiers naar Oslo-Rygge. De Commissie merkt op dat deze verbintenissen stabiel zijn voor de route naar Dublin, met een zeer lichte stijging voor de route naar Brussel-Charleroi (1 000 passagiers, ofwel ongeveer + 6 %), maar met een zeer sterke daling voor de route Londen Stansted (- 28 000 passagiers in vergelijking met de doelstelling van 95 000 passagiers in overeenkomst C, d.w.z. een daling van 30 %). De opname van een nieuwe route naar Noorwegen, waarvoor het verkeer op 17 000 passagiers is vastgesteld, is echter geen compensatie voor een daling totale geaggregeerde verkeer in het kader van overeenkomst K (- 10 000 passagiers⁽¹⁹⁴⁾). Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat niet aan criterium c is voldaan;
- wat overeenkomst L betreft, verbindt Ryanair zich ertoe, zoals aangegeven in overweging (110), een nieuwe route naar Cork te exploiteren. Ryanair is voor deze route echter geen enkele verkeers- of frequentieverplichting aangegaan. Voor deze maatregel is de Commissie derhalve van oordeel dat niet aan criterium c is voldaan;
- de overeenkomsten E, F, J, M en N bevatten geen enkele verkeers- of frequentieverbintenis. Voor deze maatregelen is de Commissie derhalve van oordeel dat niet aan criterium c is voldaan.

(694) Uit het voorgaande volgt dus dat alleen voor de overeenkomsten C, D, G en H aan criterium c is voldaan.

— *Compensatie van de bijkomende aanloopkosten (criterium e)* ⁽¹⁹⁵⁾

(695) De Commissie is van oordeel dat geen van de betrokken steunmaatregelen aan dit criterium voldoet. De door de CCI betaalde bedragen zijn namelijk niet bedoeld om een deel van de bijkomende aanloopkosten te dekken, die bij weten van de Commissie nooit gespecificeerd zijn in ramingen die Ryanair/AMS of Jet2 aan de CCI heeft verstrekt.

— *Verband met de ontwikkeling van de route (criterium g)* ⁽¹⁹⁶⁾

(696) De Commissie merkt op dat de met Ryanair en Jet2 gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten niet tot doel hebben het door deze twee maatschappijen gerealiseerde verkeersvolume uitgedrukt in aantal passagiers te ontwikkelen. Het is juist dat sommige van deze overeenkomsten samenvallen met de opening van bepaalde routes, en dat sommige ervan kunnen voorzien in frequentie- of passagiersaantalverbintenissen zoals beschreven in de punten 3.2.2.1 en 3.2.2.2. De Commissie merkt echter op dat deze verkeersverbintenissen gedurende de gehele

⁽¹⁹⁴⁾ De de uit overeenkomst K voortvloeiende totale verkeersverbintenisvariatie, berekend op basis van de variatie in het individuele verkeer op elke route, is dus gelijk aan: $0 + 1\,000 - 28\,000 + 17\,000 = -10\,000$ passagiers.

⁽¹⁹⁵⁾ Het steunbedrag moet strikt betrekking hebben op de bijkomende aanloopkosten voor de lancering van een nieuwe route of een frequentie die de luchtvaartmaatschappij niet op kruissnelheid zou kunnen dragen.

⁽¹⁹⁶⁾ De uitbetaling van de steun moet gekoppeld worden aan de feitelijke stijging van het aantal vervoerde passagiers.

looptijd van de overeenkomst een vast karakter hebben en dat de overeenkomsten geen mechanisme bevatten dat de toename van het verkeer werkelijk stimuleert (*"incentive scheme"*) en dat gelijkwaardig is aan het mechanisme dat recentelijk in soortgelijke zaken door de Commissie is onderzocht ⁽¹⁹⁷⁾. Er zijn ook geen kortingen of boetes in verband met de werkelijke ontwikkeling van het verkeer. De aan deze maatschappijen betaalde steunbedragen houden dus geen verband met de feitelijke ontwikkeling van de routes. De Commissie is derhalve van oordeel dat geen van de betrokken steunmaatregelen aan dit criterium voldoet.

— *Non-discriminatoire gunning (criterium h)* ⁽¹⁹⁸⁾:

(697) De Commissie merkt op dat over de overeenkomsten in dit geval rechtstreeks is onderhandeld met de betrokken luchtvaartmaatschappijen, zonder dat hieraan bekendheid is gegeven. Er is dus sprake van een gunning zonder oproep tot mededinging, terwijl andere potentieel geïnteresseerde luchtvaartmaatschappijen hun kandidatuur voor de exploitatie van de betrokken routes hadden kunnen indienen, onder dezelfde voorwaarden, om de aanloopsteun te kunnen genieten.

(698) Bijgevolg is niet aan criterium h voldaan.

(699) In het licht van het bovenstaande is de Commissie van oordeel dat geen van de onrechtmatige steunmaatregelen die aan Ryanair/AMS en Jet2 zijn toegekend via de overeenkomsten waarop dit onderzoek betrekking heeft, voldoet aan de criteria van de richtsnoeren van 2005. Derhalve zijn de volgende steunmaatregelen onverenigbaar met de interne markt:

— overeenkomstengroep 2-3-C-D;

— overeenkomst E;

— overeenkomst F;

— overeenkomstengroep G-H-I-J;

— overeenkomstengroep 6-K;

— overeenkomst L;

— overeenkomstengroep 7-M;

— overeenkomst N;

— de op 4 juli 2008 met Jet2 gesloten overeenkomst.

8. CONCLUSIES

(700) In het licht van het voorgaande is de Commissie om te beginnen van oordeel dat de aan de luchthaven van La Rochelle betaalde subsidies voor overheidstaken en de vermeende onderfacturering van de diensten van de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven tussen 2006 en 2012 geen staatssteun vormen.

(701) De Commissie stelt ook vast dat Frankrijk de tussen 2001 en 2006 betaalde uitrustingssubsidies op onrechtmatige wijze ten uitvoer heeft gelegd, in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU. Deze subsidies vormen echter wel steunmaatregelen die verenigbaar zijn met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

(702) Vervolgens stelt de Commissie vast dat Frankrijk in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU op onrechtmatige wijze verschillende maatregelen inzake exploitatiesteun ten uitvoer heeft gelegd ten gunste van de luchthaven van La Rochelle (onderfacturering van de diensten van de algemene dienst van de CCI aan de luchthaven van La Rochelle tussen 2001 en 2005, de terug te betalen voorschotten die de luchthaven van La Rochelle heeft ontvangen en de subsidies van de lokale overheden om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle). Deze verschillende maatregelen inzake exploitatiesteun vormen echter wel steunmaatregelen die verenigbaar zijn met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), VWEU.

⁽¹⁹⁷⁾ Zoals aangegeven in overweging 99 van het besluit van de Commissie inzake de luchthaven van Nîmes, reeds aangehaald in voetnoot 12, bevatte de daarin bedoelde overeenkomst "een bepaling inzake winstdeelneming in de ontwikkeling van het luchtverkeer of "incentive scheme". Dit betreft de betaling door de CCI van een bijdrage van 5,50 EUR per passagier (van 1 passagier tot en met 49 999 passagiers), 6,50 EUR per passagier (van 50 000 passagiers tot en met 99 999 passagiers) en 10 EUR (van 100 000 passagiers tot en met 129 999 passagiers). Uit hoofde van deze overeenkomst is Ryanair een boete van 5,65 EUR per passagier verschuldigd als het aantal passagiers lager is dan 71 000.

⁽¹⁹⁸⁾ Elke overheidsinstantie die een maatschappij, al dan niet via een luchthaven, aanloopsteun wil verlenen voor een nieuwe route moet haar voornemen tijdig kenbaar maken en hieraan voldoende bekendheid geven, om alle geïnteresseerde maatschappijen de gelegenheid te geven hun diensten aan te bieden.

- (703) De Commissie stelt voorts vast dat, met uitzondering van de met Ryanair gesloten overeenkomsten inzake luchthavendiensten 4 en 5, de verschillende overeenkomsten inzake luchthavendiensten en marketingdiensten die tussen de CCI en Ryanair, AMS en Jet2 zijn gesloten, en waarop de formele onderzoeksprocedure betrekking heeft, staatssteun inhouden die in strijd met artikel 108, lid 3, VWEU ten uitvoer is gelegd, en die onverenigbaar is met de interne markt.
- (704) Ten slotte stelt de Commissie vast dat de vrijstelling van de verlichtingsheffing voor Ryanair geen staatssteun inhoudt. Evenzo concludeert de Commissie dat de luchtvaartmaatschappijen Flybe, Aer Arann, Buzz en easyJet geen staatssteun hebben ontvangen voor hun activiteiten op de luchthaven van La Rochelle.

9. TERUGVORDERING

- (705) Wanneer de Commissie vaststelt dat een steunmaatregel onverenigbaar is met de interne markt, moet de Commissie volgens vaste rechtspraak van het Hof de betrokken lidstaat gelasten die maatregel in te trekken of te wijzigen ⁽¹⁹⁹⁾.
- (706) In artikel 16 van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad ⁽²⁰⁰⁾ is het volgende bepaald: “Indien negatieve besluiten worden genomen in gevallen van onrechtmatige steun besluit de Commissie dat de betrokken lidstaat alle nodige maatregelen dient te nemen om de steun van de begunstigde terug te vorderen (“terugvorderingsbesluit”). De Commissie verlangt geen terugvordering van de steun indien zulks in strijd is met een algemeen beginsel van het Unierecht.” Volgens vaste rechtspraak van het Hof heeft, indien steunmaatregelen door de Commissie aangemerkt zijn als onverenigbaar met de interne markt, de terugvordering tot doel de vroegere toestand in de interne markt te herstellen, de toestand van vóór de steunverlening ⁽²⁰¹⁾. In dit verband is het Hof van mening dat het doel bereikt is wanneer de begunstigten de als onwettige steun toegekende bedragen hebben terugbetaald, vermeerderd met de rente over het bedrag van de toegekende steun, en aldus het marktvoordeel verliezen dat zij ten opzichte van hun concurrenten genoten. Zo wordt de toestand van vóór de steunverlening hersteld ⁽²⁰²⁾.
- (707) In dit geval blijkt dat geen enkel algemeen rechtsbeginsel van de Unie in tegenspraak is met de terugvordering van de onrechtmatige en onverenigbare steun die in het kader van dit besluit is vastgesteld. Frankrijk noch de belanghebbenden hebben in dat verband argumenten aangevoerd.
- (708) Frankrijk moet dus alle nodige maatregelen treffen om bij Ryanair, AMS en Jet2 de steun terug te vorderen die onrechtmatig is toegekend via de betrokken overeenkomsten.
- (709) In tabel 20 wordt een overzicht gegeven van de bedragen die volgens Frankrijk tot 2011 door de CCI aan Ryanair/AMS zijn betaald voor marketingdiensten.

Tabel 20

Bedragen betaald aan Ryanair/AMS en Jet2 tussen 2003 en 2013

Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Jet2							[...]		[...]	[...]	[...]

- (710) Tabel 20 toont alleen de geaggregeerde bedragen van alle jaarlijkse betalingen in het kader van de verschillende overeenkomsten inzake marketingdiensten. Frankrijk heeft daarentegen geen tabel overgelegd waaruit blijkt dat de contractueel vastgelegde bedragen overeenstemmen met de jaarlijkse bedragen die daadwerkelijk zijn betaald in het kader van elke overeenkomst.

⁽¹⁹⁹⁾ Arrest van het Hof van 12 juli 1973, Commissie/Duitsland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punt 13.

⁽²⁰⁰⁾ Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 248 van 24.9.2015, blz. 9).

⁽²⁰¹⁾ Arrest van het Hof van 14 september 1994, Spanje/Commissie, C-278/92, C-279/92 en C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, punt 75.

⁽²⁰²⁾ Arrest van het Hof van 17 juni 1999, België/Commissie, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punten 64 en 65.

(711) De terug te vorderen bedragen moeten derhalve als volgt worden vastgesteld:

- het terug te vorderen bedrag moet worden berekend voor elk van de in overweging (699) bedoelde onverenigbare steunmaatregelen. Voor elke onderzochte maatregel komt het steunbedrag overeen met de netto contante waarde van elke maatregel, berekend als de som van de contante jaarlijkse incrementele kasstromen zoals vermeld in tabel 15;
- aangezien Frankrijk voor elk van de maatregelen geen overtuigende reconstructie van de netto contante waarde kon overleggen, moet de door de Commissie voorgestelde reconstructie (op basis van het centrale scenario) als basis dienen voor de berekening van het terug te vorderen steunbedrag.

(712) Om rekening te houden met het daadwerkelijke voordeel dat de luchtvaartmaatschappij en haar dochterondernemingen uit hoofde van de overeenkomsten hebben ontvangen, moet Frankrijk de in de vorige overweging vermelde bedragen als volgt aanpassen:

- Frankrijk mag het bedrag van de incrementele luchtvaartgebonden kosten dat bij de berekening in aanmerking wordt genomen, aanpassen op basis van door Frankrijk te verstrekken bewijzen van de daadwerkelijke betalingen;
- Frankrijk moet rekening houden met het eventuele verschil tussen, enerzijds, de daadwerkelijke betalingen die de luchtvaartmaatschappij uit hoofde van de overeenkomsten inzake luchthavendiensten heeft verricht, zoals achteraf vastgesteld, en, anderzijds, de verwachte stromen (ex ante) die corresponderen met deze inkomstenposten. Deze aanpassingen moeten worden verricht op basis van door Frankrijk te verstrekken bewijzen van de daadwerkelijke betalingen;
- Frankrijk moet rekening houden met het eventuele verschil tussen, enerzijds, de daadwerkelijke marketingbetalingen, zoals achteraf vastgesteld, die uit hoofde van de overeenkomst inzake marketingdiensten aan de luchtvaartmaatschappij of haar dochterondernemingen zijn verricht, en, anderzijds, de corresponderende verwachte marketingkosten (ex ante). Deze aanpassingen moeten worden verricht op basis van door Frankrijk te verstrekken bewijzen van de daadwerkelijke betalingen;
- Frankrijk moet rekening houden met het eventuele verschil tussen, enerzijds, de verwachte looptijd (ex ante) van de verschillende overeenkomsten (luchthavendiensten en marketingdiensten), en, anderzijds, de daadwerkelijke looptijd van deze overeenkomsten. In geval van vervroegde beëindiging van bepaalde overeenkomsten heeft de luchtvaartmaatschappij immers in beginsel geen betalingen uit hoofde van deze overeenkomsten meer ontvangen en had zij in beginsel geen toegang tot de luchthaveninfrastructuur en de grondafhandelingsdiensten uit hoofde van deze overeenkomsten. Deze aanpassingen moeten worden verricht op basis van door Frankrijk te verstrekken bewijzen van de daadwerkelijke betalingen.

(713) Zoals toegelicht in overweging (451) is de Commissie van mening dat Ryanair en AMS, voor de toepassing van de staatssteunregels, één enkele economische entiteit vormen en dat de gezamenlijk gesloten overeenkomsten inzake marketingdiensten en inzake luchthavendiensten moeten worden beschouwd als één enkele transactie tussen die entiteit en de CCI. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat Ryanair en AMS hoofdelijk verplicht zijn de steun die zij hebben ontvangen via de van 2003 tot en met 2011 gesloten overeenkomsten (vóór de datum van vaststelling van het in overweging (4) bedoelde besluit tot inleiding van de procedure, d.w.z. 8 februari 2012) terug te betalen. Daarentegen is alleen Ryanair verplicht tot de terugbetaling van de steun die samenhangt met overeenkomstengroep 1-A en overeenkomst B, aangezien deze overeenkomsten rechtstreeks tussen de CCI en Ryanair gesloten zijn, zonder tussenkomst van AMS.

(714) Voor wat betreft de van Jet2 terug te vorderen steun moet te werk worden gegaan zoals uiteengezet in de overwegingen (711) tot en met (713). Aangezien het bedrag van de van Jet2 terug te vorderen steun niet hoger kan zijn dan 200 000 EUR, kan niet worden uitgesloten dat het bedrag van die steun onder het vrijstellingsplafond van de de-minimisverordening ligt ⁽²⁰³⁾. Noch de Franse autoriteiten, noch de belanghebbenden hebben zich tijdens de formele onderzoeksprocedure echter beroepen op de mogelijke toepassing van deze verordening.

(715) De Franse autoriteiten moeten de eerder vermelde bedragen binnen een termijn van vier maanden na de datum van kennisgeving van dit besluit terugvorderen.

⁽²⁰³⁾ Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de de-minimissteun (PB L 352 van 24.12.2013, blz. 1).

- (716) De Franse autoriteiten moeten bovendien het steunbedrag vermeerderen met de terugvorderingsrente die berekend wordt vanaf de datum waarop de betrokken steun voor de onderneming beschikbaar was, namelijk elke datum waarop daadwerkelijk steun is uitgekeerd, tot de datum van daadwerkelijke terugbetaling van de steun ⁽²⁰⁴⁾, overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2015/2282 van de Commissie ⁽²⁰⁵⁾. Aangezien in dit geval de stromen waaruit deze steun bestaat, complex zijn en meermaals per jaar (voor bepaalde inkomstencategorieën zelfs continu) plaatsvinden, meent de Commissie dat het aanvaardbaar is om er voor de berekening van de terugvorderingsrente van uit te gaan dat de betrokken steun is uitbetaald op het einde van het jaar, namelijk op 31 december van elk betrokken jaar.
- (717) Volgens de jurisprudentie mag een lidstaat die op onvoorziene of onvoorzienbare moeilijkheden stuit of zich bewust wordt van gevolgen die door de Commissie over het hoofd zijn gezien, die problemen ter overweging aan de Commissie voorleggen, samen met voorstellen voor passende wijzigingen. In dat geval moeten de Commissie en de betrokken lidstaat te goeder trouw samenwerken om de moeilijkheden met volledige inachtneming van de bepalingen ⁽²⁰⁶⁾ van het VWEU te overwinnen.
- (718) De Commissie verzoekt Frankrijk haar alle problemen voor te leggen die zich voordoen tijdens de tenuitvoerlegging van dit besluit,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De terug te betalen voorschotten die van 2001 tot en met 2012 door de algemene dienst van de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle zijn toegekend aan haar luchthavendienst, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Deze staatssteun is door Frankrijk op onrechtmatige wijze toegekend in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
2. De onderfacturering van de diensten die tussen 2001 en 2005 door de algemene dienst van de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle zijn verleend aan haar luchthavendienst, vormt staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Deze staatssteun is door Frankrijk op onrechtmatige wijze toegekend in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
3. De financiële bijdragen van het departement Charente-Maritime, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle en de regio Poitou-Charentes aan de luchthaven van La Rochelle om bij te dragen aan de promotieacties van de luchthaven van La Rochelle, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Deze staatssteun is door Frankrijk op onrechtmatige wijze toegekend in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
4. De uitrustingssubsidies die tussen 2001 en 2005 door de Conseil général van Charente-Maritime, de Conseil régional van Poitou-Charentes, de Communauté d'Agglomération de La Rochelle en het EFRO zijn toegekend, vormen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Deze staatssteun is door Frankrijk op onrechtmatige wijze toegekend in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
5. De vergoeding voor de diensten die aan de luchthaven van Rochefort/Saint-Agnant zijn verleend door de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle, vormt geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

⁽²⁰⁴⁾ Zie artikel 16, lid 2, van Verordening (EU) 2015/1589 (reeds aangehaald in voetnoot 203).

⁽²⁰⁵⁾ Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 93 van het EG-Verdrag (PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1) en Verordening (EU) 2015/2282 van de Commissie van 27 november 2015 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 794/2004 wat betreft de aanmeldings- en informatieformulieren betreft (PB L 325 van 10.12.2015, blz. 1).

⁽²⁰⁶⁾ Zie bijvoorbeeld het arrest van 2 februari 1989, Commissie/Duitsland, C-94/87, EU:C:1989:46, punt 9, en het arrest van 4 april 1995, Commissie/Italië, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, punt 17.

6. De vermeende onderfacturering van de diensten die van 2006 tot en met 2012 door de algemene dienst van de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle zijn verleend aan haar luchthavendienst, vormt geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
7. De door het FIATA verleende subsidies ter dekking van de zogeheten overheidstaken van de luchthaven van La Rochelle vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
8. De in de leden 1 tot en met 4 van onderhavig artikel bedoelde steunmaatregelen zijn verenigbaar met de interne markt op grond van artikel 107, lid 3, punt c), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 2

1. De overeenkomsten inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 1 februari 2007 respectievelijk 13 januari 2010 vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
2. De overeenkomst inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Aer Arann voor de verbinding met Cork (Ierland) vormt geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
3. De overeenkomst inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Flybe van 18 maart 2009 voor de verbinding met Glasgow (Schotland) vormt geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
4. De in het CRC-verslag genoemde promotieacties en communicatie-uitgaven met betrekking tot de maatschappij Buzz vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.
5. De in het CRC-verslag genoemde, bij de maatschappij easyJet aangekochte vermeende marketingdiensten vormen geen staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

Artikel 3

1. De volgende maatregelen, die staatssteun omvatten die door Frankrijk op onrechtmatige wijze in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten gunste van Ryanair en Airport Marketing Services ten uitvoer is gelegd, zijn onverenigbaar met de interne markt:
 - a) de overeenkomst inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 10 december 2003 en de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 1 december 2003;
 - b) de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 1 januari 2004;
 - c) de overeenkomsten inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 1 mei 2006 en de overeenkomsten inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 1 april 2006;
 - d) het aanhangsel van 1 juni 2007 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 1 april 2006;
 - e) de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 21 september 2007;
 - f) de overeenkomsten inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 17 september 2009;

- g) het aanhangsel van 1 februari 2010 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 13 januari 2010 en de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 25 februari 2010;
- h) het aanhangsel van 23 juni 2010 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 25 februari 2010;
- i) het aanhangsel van 28 januari 2011 bij de overeenkomst inzake luchthavendiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Ryanair van 13 januari 2010 en het aanhangsel van 11 februari 2011 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 25 februari 2010;
- j) het aanhangsel van 11 februari 2011 bij de overeenkomst inzake marketingdiensten tussen de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle en Airport Marketing Services van 25 februari 2010.

2. De door Frankrijk in strijd met artikel 108, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ten gunste van Jet2 onrechtmatig uitgekeerde staatssteun uit hoofde van de overeenkomst inzake luchthavendiensten en marketingdiensten die op 4 juli 2008 door de kamer van koophandel en industrie van La Rochelle met Jet2 is gesloten, is onverenigbaar met de interne markt.

Artikel 4

- 1. Frankrijk vordert de in artikel 3 bedoelde staatssteun van de begunstigden terug. Ryanair en Airport Marketing Services zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de terugbetaling van de in artikel 3, lid 1, bedoelde steun.
- 2. De terug te vorderen bedragen omvatten rente vanaf het tijdstip waarop zij de begunstigde ter beschikking zijn gesteld, tot het tijdstip van de daadwerkelijke terugbetaling ervan.
- 3. De rente wordt op samengestelde grondslag berekend overeenkomstig hoofdstuk V van Verordening (EG) nr. 794/2004 en Verordening (EG) nr. 271/2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 794/2004.
- 4. Frankrijk annuleert alle uitstaande betalingen van de in artikel 1 bedoelde steun vanaf de datum van vaststelling van dit besluit.

Artikel 5

- 1. De terugvordering van de in artikel 3 bedoelde steun geschiedt onverwijld en daadwerkelijk.
- 2. Frankrijk ziet erop toe dat dit besluit binnen vier maanden na kennisgeving ervan ten uitvoer wordt gelegd.

Artikel 6

- 1. Binnen twee maanden vanaf de kennisgeving van dit besluit verstrekt Frankrijk de volgende informatie aan de Commissie:
 - a) de op grond van artikel 4 terug te vorderen steunbedragen;
 - b) de berekening van de terugvorderingsrente;
 - c) een gedetailleerde beschrijving van de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen;
 - d) documenten waaruit blijkt dat de begunstigden werd gelast de steun terug te betalen.
- 2. Frankrijk houdt de Commissie op de hoogte van de voortgang van de nationale maatregelen die het heeft genomen om het onderhavige besluit ten uitvoer te leggen, totdat de in artikel 3 bedoelde steun volledig is terugbetaald. Het verstrekt, op eenvoudig verzoek van de Commissie, onverwijld informatie over de reeds genomen en de voorgenomen maatregelen om aan dit besluit te voldoen. Het verstrekt ook gedetailleerde gegevens over de reeds van de begunstigden teruggevorderde steun- en rentebedragen.

Artikel 7

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 26 juli 2022.

Voor de Commissie
Margrethe VESTAGER
Lid van de Commissie
