



Dansk udgave

Retsforskrifter

66. årgang

13. januar 2023

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

FORORDNINGER

- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/102 af 11. januar 2023 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 for så vidt angår medlemsstaternes anmodninger om EU-støtte ..... 1
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/103 af 12. januar 2023 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 og (EU) nr. 1243/2014 for så vidt angår tekniske specifikationer og regler for præsentationen af de kumulative data vedrørende operationer og oplysninger, som medlemsstaterne skal sende ..... 3
- ★ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/104 af 12. januar 2023 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger over for importen af visse stålprodukter på grundlag af en rapport vedtaget af Verdenshandelsorganisationens tvistbilægelsesorgan ..... 7

AFGØRELSER

- ★ Kommissionens afgørelse (EU) 2023/105 af 26. juli 2022 vedrørende foranstaltningerne SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) truffet af Den Franske Republik til fordel for skiftende operatører af Beauvais-Tillé lufthavn og luftfartsselskaber med aktiviteter i denne lufthavn (meddelt under nummer C(2022) 5076) <sup>(1)</sup> ..... 28
- ★ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/106 af 11. januar 2023 fastsættelse af de vejledende tildelinger af EU-støtte til medlemsstaterne til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk for perioden den 1. august 2023-31. juli 2029 ..... 84

<sup>(1)</sup> EØS-relevant tekst.



## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## FORORDNINGER

## KOMMISSIONENS Gennemførelsesforordning (EU) 2023/102

af 11. januar 2023

om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 for så vidt angår medlemsstaternes anmodninger om EU-støtte

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 25, stk. 1, litra d), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I henhold til artikel 3 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 <sup>(2)</sup> skal medlemsstater, der ønsker at deltage i EU-støtteordningen for uddeling af frugt og grøntsager, bananer og mælk i undervisningsinstitutioner (skoleordningen), senest den 31. januar hvert år indsende deres anmodning til Kommissionen om EU-støtte for det næste skoleår. I henhold til nævnte bestemmelse skal medlemsstaternes anmodninger om EU-støtte indeholde oplysninger om den vejledende tildeling af EU-støtte til skolefrugt og -grøntsager og skolemælk, jf. bilag I til Rådets forordning (EU) nr. 1370/2013 <sup>(3)</sup>. I nævnte bilag fastsættes de årlige vejledende tildelinger af EU-støtte pr. medlemsstat for skolefrugt og -grøntsager og for skolemælk for perioden fra den 1. august 2017 til den 31. juli 2023.
- (2) I henhold til artikel 5, stk. 4, i forordning (EU) nr. 1370/2013 skal Kommissionen fra den 1. august 2023 ved gennemførelsesretsakter fastsætte den årlige vejledende tildeling af EU-støtte pr. medlemsstat til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk. De årlige vejledende tildelinger for perioden 1. august 2023-31. juli 2029 fastsættes ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/106 <sup>(4)</sup>. Henvisningen i artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 til de vejledende tildelinger af EU-støtte i bilag I til forordning (EU) nr. 1370/2013 bør derfor ændres.

<sup>(1)</sup> EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671.

<sup>(2)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 af 3. november 2016 om gennemførelsesbestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 for så vidt angår EU-støtte til uddeling af frugt og grøntsager, bananer og mælk i undervisningsinstitutioner (EUT L 5 af 10.1.2017, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rådets forordning (EU) nr. 1370/2013 af 16. december 2013 om foranstaltninger til fastsættelse af støtte og restitutioner i forbindelse med den fælles markedsordning for landbrugsprodukter (EUT L 346 af 20.12.2013, s. 12).

<sup>(4)</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/106 af 11. januar 2023 om fastsættelse af de vejledende tildelinger af EU-støtte til medlemsstaterne til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk for perioden 1. august 2023-31. juli 2029 (se side 84 i denne EUT).

- (3) For at give medlemsstaterne mulighed for at indgive deres årlige ansøgning om EU-støtte for det skoleår, der ligger i perioden 1. august 2023-31. juli 2024, inden udløbet af fristen den 31. januar 2023 som fastsat i artikel 3 i gennemførelsesforordning (EU) 2017/39, bør nærværende forordning træde i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
- (4) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), i gennemførelsesforordning (EU) 2017/39 affattes således:

- »i) den vejledende tildeling af støtte til skolefrugt og skolegrønt og til skolemælk som fastsat i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/106 (\*)

---

(\*) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/106 af 11. januar 2023 om fastsættelse af de vejledende tildelinger af EU-støtte til medlemsstaterne til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk for perioden 1. august 2023-31. juli 2029 (EUT L 12 af 13.1.2023, s. 84).«

#### Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. januar 2023.

På Kommissionens vegne  
Ursula VON DER LEYEN  
Formand

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2023/103**

af 12. januar 2023

**om ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 og (EU) nr. 1243/2014 for så vidt angår tekniske specifikationer og regler for præsentationen af de kumulative data vedrørende operationer og oplysninger, som medlemsstaterne skal sende**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 508/2014 af 15. maj 2014 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond <sup>(1)</sup>, særlig artikel 97, stk. 2, og artikel 107, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved forordning (EU) nr. 508/2014 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond fastsættes særlig foranstaltninger for at afbøde konsekvenserne af Ruslands angrebskrig mod Ukraine for fiskeriaktiviteterne og afbøde virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af den militære aggression, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter
- (2) For at muliggøre pålidelig overvågning og indberetning af operationer i tilknytning til de særlige foranstaltninger er det nødvendigt at tilpasse de tekniske specifikationer og regler for præsentationen af de kumulative data vedrørende operationer og oplysninger, som medlemsstaterne skal sende i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 <sup>(2)</sup> og (EU) nr. 1243/2014 <sup>(3)</sup>.
- (3) Da fristen for at fremsende de kumulative data vedrørende operationer senest den 31. marts hvert år i henhold til artikel 97, stk. 1, litra a), i forordning (EU) nr. 508/2014 allerede er udløbet for 2022, bør medlemsstaterne først fremsende disse oplysninger i det ændrede format fra og med 2023 for at sikre en ensartet og harmoniseret rapportering.
- (4) Gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 og (EU) nr. 1243/2014 bør derfor ændres.
- (5) Med henblik på at sikre, at medlemsstaterne har tilstrækkelig tid til at indberette de kumulative data vedrørende operationer i tilknytning til de særlige foranstaltninger til fristen den 31. marts 2023, bør denne forordning træde i kraft hurtigst muligt.
- (6) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Den Europæiske Hav- og Fiskeri- og Akvakulturfond —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1***Ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014**

Bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 ændres som anført i bilag I til nærværende forordning.

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 508/2014 af 15. maj 2014 om Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 2328/2003, (EF) nr. 861/2006, (EF) nr. 1198/2006 og (EF) nr. 791/2007 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1255/2011 (EUT L 149 af 20.5.2014, s. 1).

<sup>(2)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014 af 20. november 2014 om fastsættelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 508/2014 om den Europæiske Hav- og Fiskerifond af regler om, hvordan relevante kumulative data vedrørende operationer skal præsenteres (EUT L 334 af 21.11.2014, s. 11).

<sup>(3)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 1243/2014 af 20. november 2014 om fastsættelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 508/2014 om den Europæiske Hav- og Fiskerifond af regler om de oplysninger, som medlemsstaterne skal fremsende, og om databehov og synergier mellem mulige datakilder (EUT L 334 af 21.11.2014, s. 39).

*Artikel 2***Ændring af gennemførelsesforordning (EU) nr. 1243/2014**

Bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1243/2014 ændres som anført i bilag II til nærværende forordning.

*Artikel 3*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. januar 2023.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---

*BILAG I*

I bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1242/2014, tabellen, felt 25, affattes anden kolonne »Feltets indhold«, således:

»Afbødning af covid-19-udbruddets virkninger eller foranstaltninger til at afbøde konsekvenserne af Ruslands militære aggression mod Ukraine for fiskeriaktiviteterne og afbøde virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af den militære aggression, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter«.

---

## BILAG II

I bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 1243/2014 affattes del F således:

»DEL F

*Afbødning af covid-19-udbruddets virkninger og virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af Rusland militære aggression mod Ukraine, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter og afbødning af konsekvenserne af den militære aggression for fiskeriaktiviteterne.*

Felt	Feltets indhold	Bemærkning	Databehov og synergier
25	Afbødning af covid-19-udbruddets virkninger eller foranstaltninger til at afbøde konsekvenserne af Ruslands militære aggression mod Ukraine på fiskeriaktiviteterne og afbøde virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af den militære aggression, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter	<p>Kode 0 = ikke relateret til covid-19 eller foranstaltninger til at afbøde konsekvenserne af Ruslands militære aggression mod Ukraine på fiskeriaktiviteterne og afbøde virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af den militære aggression, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter</p> <p>Kode 1 = relateret til covid-19</p> <p>Kode 2 = relateret til foranstaltninger til at afbøde konsekvenserne af Ruslands militære aggression mod Ukraine for fiskeriaktiviteterne og afbøde virkningerne af de markedsforstyrrelser, som er forårsaget af den militære aggression, på forsyningskæden for fiskevarer eller akvakulturprodukter</p>	Gælder for EHFH«



**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2023/104**

af 12. januar 2023

**om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger over for importen af visse stålprodukter på grundlag af en rapport vedtaget af Verdenshandelsorganisationens tvistbilægelsesorgan**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/478 af 11. marts 2015 om fælles ordninger for indførelse <sup>(1)</sup>, særlig artikel 16 og 20,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/755 af 29. april 2015 om fælles ordninger for indførelse fra visse tredjelande <sup>(2)</sup>, særlig artikel 13 og 16, og

ud fra følgende betragtninger:

**Sagsforløb**

- (1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1013 <sup>(3)</sup> («forordningen om midlertidige foranstaltninger») indførte Kommissionen midlertidige beskyttelsesforanstaltninger mod visse stålprodukter. Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 <sup>(4)</sup> («forordningen om endelige foranstaltninger») indførte Kommissionen endelige beskyttelsesforanstaltninger mod visse stålprodukter.
- (2) Den 13. marts 2020 anmodede Tyrkiet om konsultationer med Den Europæiske Union i henhold til artikel 1 og 4 i forståelsen vedrørende regler og procedurer for tvistbilægelse, artikel XXIII:1 i den almindelige overenskomst om told og udenrigshandel 1994 (GATT 1994) og artikel 14 i aftalen om beskyttelsesforanstaltninger.
- (3) Der blev afholdt konsultationer mellem Den Europæiske Union og Tyrkiet den 29. april 2020, men tvisten blev ikke løst.
- (4) Den 16. juli 2020 anmodede Tyrkiet om, at der blev nedsat et panel. Der blev nedsat et panel den 28. august 2020. Panelrapporten blev rundsendt den 29. april 2022. Da ingen af parterne appellerede panelets rapport, blev den vedtaget af tvistbilægelsesorganet den 31. maj 2022 <sup>(5)</sup>.
- (5) Ved meddelelse til WTO af 5. august 2022 <sup>(6)</sup> meddelte Tyrkiet og Den Europæiske Union, at de i henhold til artikel 21.3, litra b), i *forståelsen vedrørende regler og procedurer for tvistbilægelse* var blevet enige om, at Den Europæiske Unions rimelige frist til at gennemføre tvistbilægelsesorganets henstillinger og afgørelser i tvisten *European Union — Safeguard Measures on Certain Steel Products (DS595)* udløber den 16. januar 2023, dvs. syv måneder og seksten dage fra datoen for vedtagelsen af tvistbilægelsesorganets henstillinger og kendelser den 31. maj 2022.
- (6) Som følge af disse begivenheder offentliggjorde Kommissionen den 24. august 2022 en indledningsmeddelelse <sup>(7)</sup>, hvori den meddelte, at den havde til hensigt at gennemføre panelrapporten ved at bringe de oprindelige foranstaltninger i overensstemmelse med WTO-reglerne i de tilfælde, hvor panelet havde konstateret uoverensstemmelser, og opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger.
- (7) Flere parter fremsatte bemærkninger inden for den fastsatte frist, og der blev taget behørigt hensyn til disse bemærkninger.

<sup>(1)</sup> EUT L 83 af 27.3.2015, s. 16.

<sup>(2)</sup> EUT L 123 af 19.5.2015, s. 33.

<sup>(3)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1013 af 17. juli 2017 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter (EUT L 181 af 18.7.2018, s. 39).

<sup>(4)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 af 31. januar 2019 om indførelse af endelige beskyttelsesforanstaltninger mod importen af visse stålprodukter (EUT L 31 af 1.2.2019, s. 27).

<sup>(5)</sup> WT/DS595/R *European Union — Safeguard Measures on Certain Steel Products*, 29. april 2022.

<sup>(6)</sup> WT/DS595/13 af 9. august 2022.

<sup>(7)</sup> EUT C 320 af 24.8.2022, s. 47.

**Indlæg fra de interesserede parter**

- (8) Flere interesserede parter fremsatte bemærkninger efter offentliggørelsen af indledningsmeddelelsen. Kommissionen bemærkede indledningsvis, at nogle af de interesserede parters bemærkninger blot var gentagelser af panelets konklusioner.
- (9) Kommissionen analyserede først de specifikke bemærkninger fra den tyrkiske regering («GOT»), da der var tale om den part, der anfægtede beskyttelsesforanstaltningerne ved WTO's tvistbilægelsesorgan, og den analyserede derefter bemærkningerne fra de øvrige interesserede parter.
- (10) Med hensyn til den uforudsete udvikling hævdede GOT, at der ikke er nogen dokumentation i rapporten, der ville gøre det muligt for Kommissionen at kæde de uforudsete udviklinger sammen med stigningen i importen. Den bemærkede, at der ikke var noget tidsmæssigt sammenfald mellem overkapacitet og stigningen i importen, at Kommissionen ikke foretog den nødvendige undersøgelse af de handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i tredjelande og deres forbindelse til stigningen i importen, og at USA's Section 232 blev indført, efter at stigningen i importen til Unionen fandt sted. Det blev endvidere hævdet, at hvis Kommissionen skulle anvende nye oplysninger, burde den også tage hensyn til de ændringer i betingelserne, der fandt sted i den periode, hvor foranstaltningen var i kraft, såsom udelukkelsen af flere lande, herunder Unionen, fra Section 232-foranstaltningerne.
- (11) Kommissionen var uenig i GOT's synspunkt om, at dette aspekt af foranstaltningerne ikke kunne afhjælpes. Som det fremgår af afsnit 1.1 i bilaget, var der tilstrækkelige oplysninger til rådighed forud for indførelsen af de endelige beskyttelsesforanstaltninger, som tydeligt viste, at importen til Unionen var steget som følge af uforudsete udviklinger. Kommissionen anvendte ikke data, der ikke var tilgængelige på tidspunktet for indførelsen af de endelige foranstaltninger, med henblik på bilaget til denne forordning.
- (12) Med hensyn til konklusionerne vedrørende truslen om alvorlig skade fandt GOT, at antidumping- og udligningsforanstaltningerne ikke kunne være årsagen til den indenlandske erhvervsgrens genrejsning. Med hensyn til de andre faktorer, som Kommissionen havde baseret sig på for at forklare den delvise forbedring af EU-erhvervsgrenens resultater i 2017, bemærkede GOT, at panelet havde konkluderet, at disse faktorer påvirkede den indenlandske erhvervsgren og importen på samme måde, at de derfor ikke kunne anvendes som forklaring på en sådan forbedring, og at der ikke var tegn på, at ændringer i disse faktorer ville gavne importen mere end den indenlandske erhvervsgren.
- (13) I den forbindelse henviste Kommissionen til sine konklusioner i afsnit 1.2.1 og 1.2.2 i bilaget, der modsiger GOT's påstande.
- (14) Endelig bemærkede GOT, at panelet havde konkluderet, at selv om importen skulle stige i 2018, ville dette ikke automatisk føre til den konklusion, at der var en betydelig samlet forringelse af den indenlandske erhvervsgrens situation, som tydeligvis var umiddelbart forestående.
- (15) I denne forbindelse gjorde Kommissionen i denne forordning rede for alle de elementer, den tog i betragtning for at fastslå, at: i) importen sandsynligvis vil fortsætte med at stige, ii) en sådan stigning vil have negative virkninger for EU-erhvervsgrenens økonomiske situation i lyset af den seneste og den forventede fremtidige udvikling i nøglefaktorerne på stålmarkedet i Unionen og på verdensplan. I den materielle analyse, som Kommissionen foretog, blev det derfor ikke antaget, at en stigning i importen i sig selv og uden hensyntagen til andre relevante elementer ville forvolde EU-erhvervsgrenen alvorlig skade uden beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen foretog derimod en detaljeret analyse af de relevante elementer, der førte til den konklusion, at EU-erhvervsgrenen ville lide alvorlig skade, hvis der ikke blev vedtaget foranstaltninger. GOT's påstande blev derfor afvist.
- (16) Med hensyn til bemærkningerne fra andre interesserede parter fremførte nogle af dem, at Kommissionen burde ophæve foranstaltningerne helt, fordi panelets konklusioner var af en sådan art, at de gjorde det umuligt at gennemføre foranstaltningerne på anden vis.

- (17) Med hensyn til denne generelle påstand bemærkede Kommissionen, at den i henhold til WTO-reglerne har ret til at gennemføre foranstaltningerne og bringe dem i overensstemmelse med reglerne for så vidt angår de få aspekter, som ifølge panelet ikke var i overensstemmelse med reglerne. Som det fremgår af denne forordning, var panelets konklusioner af en art, der gjorde det muligt for Kommissionen at bringe foranstaltningerne i overensstemmelse med de relevante WTO-bestemmelser, og en ophævelse af foranstaltningerne var derfor ikke berettiget som følge af panelrapporten.

*Øget import som følge af uforudsete udviklinger og virkninger af forpligtelser*

- (18) En interesseret part bemærkede, at der var sket flere ændringer af USA's Section 232-foranstaltning, og at risikoen for omlægning af handelen ikke længere eksisterede eller ville være meget mindre, og at beskyttelsesforanstaltningerne derfor burde ophæves.
- (19) Kommissionen bemærkede, at den udvikling, der fandt sted efter indførelsen af de endelige foranstaltninger, falder uden for anvendelsesområdet for de data, der kan lægges til grund for gennemførelsen af tvistbilæggelsesorganets rapport. Formålet med denne undersøgelse er som nævnt i indledningsmeddelelsen at supplere de oprindelige konklusioner med oplysninger, der allerede var tilgængelige på det tidspunkt, hvor den oprindelige undersøgelse blev gennemført. Der blev ikke taget hensyn til efterfølgende faktiske omstændigheder.
- (20) En interesseret part hævdede, at stigningen i importen til Unionen ikke fandt sted som følge af nogen af de forpligtelser, som Unionen havde påtaget sig i henhold til GATT 1994, og at Kommissionen ikke nævnte nogen af disse forpligtelser i sin oprindelige afgørelse.
- (21) Kommissionen henviste til sine forklaringer i afsnit 1.3 i bilaget, som tilbageviser dette argument.
- (22) En interesseret part mente ikke, at der havde været uforudsete udviklinger, der førte til en stigning i importen, og Kommissionen kunne derfor ikke gennemføre dette aspekt af panelrapporten.
- (23) Kommissionen bemærkede, at denne erklæring var faktisk ukorrekt, da panelet havde bekræftet <sup>(8)</sup> de uforudsete udviklinger, som Kommissionen havde beskrevet i de endelige beskyttelsesforanstaltninger. Denne påstand blev derfor afvist som ubegrundet.
- (24) En interesseret part bemærkede, at risikoen for omlægning af handelen og øget import som følge af USA's Section 232 ikke var relevant for det pågældende land af en række årsager.
- (25) Kommissionen bemærkede, at analysen af den øgede import og risikoen for omlægning af handelen ikke blev foretaget individuelt for hvert eksportland, men snarere som helhed, fordi beskyttelsesforanstaltningerne skal anvendes erga omnes. Under alle omstændigheder ønskede Kommissionen at påpege, at denne interesserede part ikke blot fokuserede på den specifikke situation i et eksportland, men også på den specifikke situation for en stålforbrugende industri, hvorved parten så bort fra dette eksportlands resultater i alle de andre stålforbrugende segmenter. Kommissionen afviste derfor denne påstand.

*Trussel om alvorlig skade*

- (26) Nogle interesserede parter mente, at panelets konklusioner vedrørende dette aspekt af foranstaltningerne var af en sådan art, at Kommissionen ikke kunne gennemføre foranstaltningerne uden at bringe dem til ophør.
- (27) Kommissionen var uenig i denne type påstand af de årsager, der er anført i denne forordning, hvori den beviste, at de oprindelige undersøgelsesresultater var gyldige, og at begrundelsen herfor blev styrket af de yderligere oplysninger og forklaringer i denne forordning.
- (28) Nogle interesserede parter mindede om panelets konklusion om, at Kommissionens forklaring vedrørende antidumping- og udligningsforanstaltningernes rolle i forbindelse med EU-erhvervsgrænsens delvise genrejsning var mangelfuld.

<sup>(8)</sup> Se panelrapporten, punkt 7.117.

- (29) I denne forbindelse erkendte Kommissionen, at panelet anfægtede forklaringerne i forordningen om endelige foranstaltninger. Formålet med gennemførelsen er imidlertid netop at gøre det muligt for undersøgelsesmyndigheden at forbedre de aspekter af foranstaltningerne, som panelet i et vist omfang anså som mangelfulde, som f. eks. det aspekt, som disse interesserede parter henviser til. Kommissionen fremlagde således de nødvendige yderligere oplysninger og forklaringer i afsnit 1.2.2 i bilaget for så vidt angår panelets konklusion.
- (30) En interesseret part hævdede, at hvis Kommissionen ikke udtrykkeligt henviste til visse faktorer som havende en indvirkning på EU-erhvervsgrenens situation, kunne den ikke anvende dem i sin begrundelse ved gennemførelsen af foranstaltningerne.
- (31) Kommissionen bemærkede, at panelet havde rejst tvivl om detaljeringsniveauet i nogle tilfælde i forbindelse med de oprindelige foranstaltninger. I bilaget til denne forordning fremlægger Kommissionen de elementer, som den havde taget i betragtning, da den traf den oprindelige beslutning, men som ikke var præciseret i forordningen om endelige foranstaltninger. Efter Kommissionens opfattelse ville en accept af den interesserede parts påstand svare til at sige, at når en undersøgelsesmyndighed dømmes for ikke at have givet tilstrækkelige detaljer i sine forklaringer eller begrundelser, kan den ikke længere have mulighed for at afhjælpe dette ved hjælp af gennemførelsen. Kommissionen var uenig i dette synspunkt, da den mente, at formålet med en gennemførelse netop er at give en undersøgelsesmyndighed mulighed for at bringe sine foranstaltninger i overensstemmelse med gældende regler ved f.eks. at give en bedre og mere fuldstændig begrundelse end i forordningen om endelige foranstaltninger, hvilket panelet også havde konkluderet. Den afviste derfor påstanden.
- (32) Nogle interesserede parter hævdede, at den blotte forventning om en yderligere stigning i importen ikke nødvendigvis ville føre til en situation med alvorlig skade for EU-producenterne.
- (33) Kommissionen foretog en detaljeret analyse af, hvordan en yderligere stigning i importen ville finde sted, og årsagerne til, at en sådan stigning ville føre til en situation med alvorlig skade for EU-erhvervsgrenen. Denne påstand blev derfor afvist.
- (34) Endelig fremsatte nogle interesserede parter argumenter såsom EU-erhvervsgrenens resultater i årene efter indførelsen af beskyttelsesforanstaltningerne eller den udvikling, der fandt sted herefter, såsom situationen for EU-producenter og andre tredjelande i henhold til USA's Section 232-foranstaltning, udviklingen i importen eller »energikrisen«.
- (35) Kommissionen afviste alle disse påstande, da de faldt uden for det materielle og rettidige anvendelsesområde for gennemførelsesproceduren, fordi de vedrørte begivenheder, der ikke var forbundet med indførelsen af de endelige foranstaltninger i begyndelsen af 2019.
- (36) Af de grunde, der er anført i bilaget til denne forordning, fandt Kommissionen, at den fuldt ud gennemførte WTO-afgørelsen. Gennemførelsesforordning (EU) 2019/159 bør ændres ved at tilføje begrundelsen i bilaget til nærværende forordning, som supplerer konklusionerne i den oprindelige undersøgelse.
- (37) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra udvalget for beskyttelsesforanstaltninger, der er nedsat i henholdsvis artikel 3, stk. 3, i forordning (EU) 2015/478 og artikel 22, stk. 3, i forordning (EU) 2015/755 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

#### Artikel 1

Teksten i bilaget til nærværende forordning tilføjes som bilag V til forordning (EU) 2019/159.

#### Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 2. februar 2019.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. januar 2023.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---

## BILAG

## »BILAG V

*EU-markedets tiltrækningskraft*

- (1) I sin oprindelige afgørelse forklarede Kommissionen, at EU-markedet for stål var attraktivt for import med hensyn til størrelse og priser<sup>(1)</sup>. I henhold til OECD-data<sup>(2)</sup> var EU-markedet i årene forud for indledningen af den undersøgelse, der førte til indførelsen af beskyttelsesforanstaltninger, det største importområde målt i mængder, idet det tegnede sig for mellem 13,8 % og 18,4 % af den globale importandel i hele denne periode.
- (2) Ud over mængderne var EU-markedet også meget attraktivt med hensyn til priser. En analyse af de relevante data<sup>(3)</sup> viste faktisk, at de største ståleksporterende lande til Unionen for en stor del af deres eksport (fra 46 % til 78 % af de pågældende KN-koder) opnåede en højere pris på EU-markedet sammenlignet med de eksportpriser, der blev opnået på andre tredjelandsmarkeder for de samme KN-koder. For disse lande tegnede EU-markedet sig også for en betydelig del af deres eksport, idet det er de vigtigste eller blandt deres vigtigste eksportmarkeder, og i nogle tilfælde nåede det en andel på over 25 % og nåede endda op på 32 % i et givet år<sup>(4)</sup>.
- (3) EU-markedets tiltrækningskraft blev også bekræftet af det forhold, at selv om de største ståleksporterende lande<sup>(5)</sup> reducerede eksporten til tredjelande, øgede de deres eksport til Unionen hurtigt. Navnlig faldt eksporten til andre tredjelande fra disse oprindelseslande med mere end 11 mio. ton (–8 %) i 2018<sup>(6)</sup> sammenlignet med 2017<sup>(7)</sup>. På den anden side steg importen til Unionen fra disse oprindelseslande i samme periode med mere end 3 mio. ton (+14 %) (8). Disse modsatrettede tendenser viste, at mens importen til andre tredjelande generelt faldt i en situation med stigende overkapacitet og øget begrænsning af adgangen til markeder på verdensplan (se afsnit 1.1.1 og 1.1.2 nedenfor), og da der ikke var nogen større positiv udvikling i disse landes hjemmemarkedsforbrug, udnyttede de eksporterende producenter muligheden for at afsætte stadig større mængder til EU-markedet.
- (4) Ovenstående datasæt viser derfor, at EU-markedet utvetydigt var attraktivt for eksporterende producenter, både med hensyn til mængder og priser.

**1. ANALYSE****1.1. Øget import som følge af uforudsete udviklinger**

- (5) Afsnittene nedenfor indeholder således yderligere oplysninger og en mere detaljeret forklaring, der knytter hver af de uforudsete udviklinger, der er konstateret, sammen med den stigning i importen, der fandt sted, og supplerer dermed de oprindelige undersøgelsesresultater.

**1.1.1. Stigning i importen til Unionen som følge af global overkapacitet i stålsektoren**

- (6) I den oprindelige afgørelse fastslog Kommissionen, at der var overkapacitet i stålsektoren, og at trods bestræbelser på at reducere den var den ikke desto mindre steget i undersøgelsesperioden<sup>(9)</sup>.

<sup>(1)</sup> Se betragtning 35 i forordningen om midlertidig told og afdeling 4 i forordningen om endelig told.

<sup>(2)</sup> Se OECD. »Recent Developments in Steel Trade and Trade Policy Measures«, DSTI/SC (2018) 3, s. 9, tabel 3.

<sup>(3)</sup> Kilde: GD TRADE's beregninger af Global Trade Atlas-data (<https://ihsmarkit.com/index.html>) — rådata tilgængelige med abonnement — periode analyseret: 2014-2017. Nærmere oplysninger findes i notat af 30. november 2022 til dossieret, tabel 1.

<sup>(4)</sup> *Ibid.*

<sup>(5)</sup> Det drejede sig om følgende lande: Kina, Indien, Rusland, Sydkorea, Taiwan, Tyrkiet og Ukraine, og de tegnede sig for ca. 75 % af den samlede import til Unionen i 2018.

<sup>(6)</sup> Data for hele 2018 ekstrapoleret på grundlag af de data, der foreligger for perioden januar-november 2018.

<sup>(7)</sup> Kilde: Global Trade Atlas (<https://ihsmarkit.com/index.html>) — tilgængeligt med abonnement.

<sup>(8)</sup> Se betragtning 32 i forordningen om midlertidig told.

<sup>(9)</sup> Se betragtning 31 og 32 i forordningen om midlertidig told og betragtning 51 til 54 i forordningen om endelig told.

- (7) Flere kilder har konsekvent bekræftet den direkte forbindelse mellem overskudskapaciteten i stålsektoren og dens indvirkning på eksporten. OECD bemærkede f.eks., at »uforholdsmæssigt store stålfremstillingskapaciteter har betydelige konsekvenser for stålindustrien, ofte forbundet med overforsyning, lave priser og ringe rentabilitet«<sup>(10)</sup>. Den bemærkede også, at »på globalt plan overføres virkningerne af overskudskapacitet gennem handel, og overskudskapacitet kan føre til eksportstigninger, hvilket fører til prisfald og tab af markedsandele for importkonkurrerende indenlandske producenter«<sup>(11)</sup>.
- (8) På samme måde peger andre undersøgelser i samme retning. Et dokument fra Economic Policy Institute fra 2014<sup>(12)</sup>, hvori det blev bemærket, at »overskydende kapacitet betyder, at stålproduktionsanlæg har kapacitet til at producere langt mere stål end efterspørgslen på markedet. Høje faste omkostninger, kapitalintensitet og det store omfang af stålfremstilling tilskynder til eksport af overskuddet til priser, der ligger under markedspriserne. (...) Overskudskapacitet fører til overproduktion og stigende eksport«, og at »industriens høje kapitalintensitet får producenterne til at maksimere produktionen for at dække de faste omkostninger, hvilket igen får dem til at dumpe overskydende produktion på udenlandske markeder, navnlig det attraktive amerikanske marked, når den indenlandske efterspørgsel svigter. Dette har ført til gentagne stigninger i eksporten af stål handlet på urimelige vilkår i årenes løb«.
- (9) På samme måde anførte Kommissionen i en meddelelse fra 2016 også, at »Overproduktionen af stål har for nylig ført til en dramatisk stigning i eksporten, destabilisering af de globale stålmarkeder og et fald i stålpriserne på verdensplan«<sup>(13)</sup>.
- (10) Der er derfor en generelt accepteret økonomisk begrundelse, der forklarer, at de eksporterende producenter afhænder deres overskydende kapacitet på tredjelandsmarkeder (normalt til lavere priser) for som minimum at bidrage til at dække en del af deres omkostninger.
- (11) Kommissionen vurderede derefter nærmere den direkte forbindelse mellem den bekræftede (og stigende) overkapacitet i stålsektoren og stigningen i importen til Unionen.
- (12) I en situation med overkapacitet og med et incitament til at afsætte deres overskydende kapacitet vil de eksporterende producenter fokusere på de markeder, der i princippet gør det muligt for dem at sælge større mængder til ideelt set bedre priser (sammenlignet med andre tredjelandsmarkeder). I den forbindelse forklarede Kommissionen i betragtning 1 til 4, at Unionen var et attraktivt marked for eksporterende producenter, både med hensyn til størrelse og prisniveau. De foreliggende importdata viste også, at importen til Unionen var steget hurtigt og i store mængder i den periode, hvor overkapaciteten også var stigende<sup>(14)</sup>, og at den steg i et meget hurtigere tempo end EU-forbruget<sup>(15)</sup>, og den viste også, at importen til Unionen fortsatte med at stige, mens tendensen i eksporten til andre tredjelande var den modsatte. Desuden viste data i forordningen om midlertidig told, at de eksporterende producenter konsekvent underbød EU-producenterne (i nogle tilfælde betydeligt), hvilket viser, at de er fast besluttet på fortsat at drage fordel af de attraktive vilkår på EU-markedet<sup>(16)</sup>. Omfanget og hastigheden af importen til Unionen til konsekvent lavere priser end EU-erhvervsgrenens priser i en situation med en meget langsommere vækst i forbruget kunne i første omgang næppe have været tilstrækkeligt forklaret, hvis det ikke havde været for en situation med stigende overkapacitet, som var kernen i de eksporterende producenters adfærd.
- (13) Kommissionen konkluderede derfor, at importen til Unionen steg som følge af overkapacitet i stålsektoren i den oprindelige undersøgelsesperiode.

<sup>(10)</sup> Se OECD's »Excess Capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward«, 2015, s. 3.

<sup>(11)</sup> Se OECD's »Evaluating the Financial Health of the Steel Industry«, DSTI/SU/SC(2015) 12/FINAL af 9. juni 2017, s. 25.

<sup>(12)</sup> Findes på: <https://www.epi.org/publication/surging-steel-imports>.

<sup>(13)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Den Europæiske Investeringsbank — »Stål: Bevaring af holdbare jobs og vækst i Europa«, COM(2016) 155 final af 16.3.2016.

<sup>(14)</sup> Se OECD's »Excess Capacity in the Global Steel Industry: The Current Situation and Ways Forward«, 2015, tabel på s. 2.

<sup>(15)</sup> I løbet af undersøgelsesperioden steg importen med 71 %, mens forbruget steg med 14 %.

<sup>(16)</sup> Nærmere bestemt blev der konstateret underbud for 17 varekategorier med et interval på mellem 1,2 % og 23 %.

### 1.1.2. Forøgelse af handelsbeskyttelsesforanstaltninger og handelsrestriktive foranstaltninger i tredjelande

- (14) I betragtning 33 og 34 i forordningen om midlertidig told forklarede Kommissionen, at der var sket en betydelig stigning i anvendelsen af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i stålsektoren, navnlig i årene forud for indledningen af EU's beskyttelsesundersøgelse. I forordningen om midlertidig told hedder det, at »mens der i perioden 2011-2013 i gennemsnit var blevet indledt ca. 77 stålrelaterede undersøgelser om året, steg dette gennemsnit til 117 i perioden 2015-2016«. Endvidere fortsatte tredjelande i 2017 med at indføre handelsbegrænsende foranstaltninger <sup>(17)</sup>.
- (15) Overordnet set bemærkede Kommissionen ud fra de data <sup>(18)</sup>, den analyserede, at der var blevet indført mere end 300 handelsbeskyttelsesforanstaltninger over for stålprodukter <sup>(19)</sup> i perioden 2013-2017.
- (16) En opdeling af disse tal viste, at disse foranstaltninger var blevet indført af et stort antal lande (mindst 24 jurisdiktioner) og blandt dem alle de største stålimporterende lande <sup>(20)</sup>. Disse lande havde indført 157 foranstaltninger i perioden 2013-2017, dvs. mere end 52 % af det samlede antal.
- (17) Samtidig var de største eksportlande til Unionen i denne periode genstand for et stort antal foranstaltninger i mange jurisdiktioner. Med de syv største eksportører til Unionen <sup>(21)</sup> som eksempel bemærkede Kommissionen, at de var omfattet af ca. 200 foranstaltninger, dvs. ca. 66 % af de samlede gældende foranstaltninger i mindst 24 forskellige tredjelande.
- (18) Kommissionen bekræftede derfor, at omfanget af de handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger var meget betydeligt med hensyn til antallet af individuelle foranstaltninger og de berørte lande (både ved at indføre og være omfattet af foranstaltningerne). Kommissionen bemærkede endvidere, at oplysningerne i det oprindelige dokument tydede på, at disse tal endog kunne være forholdsvis konservative <sup>(22)</sup>. Desuden syntes den told, der blev indført i henhold til disse foranstaltninger, at være tilstrækkelig høj til at påvirke omfanget af importen til disse markeder, i forhold til perioden før disse foranstaltninger blev indført. Dette afspejledes i et generelt fald i eksporten fra lande, der er omfattet af handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger, til tredjelandsmarkeder (se betragtning 19), selv om de overordnede markedsvilkår ikke havde ændret sig væsentligt <sup>(23)</sup>, og derfor i princippet ikke ville berettige en reduktion af de eksporterede mængder i et sådant omfang, hvis det ikke var for virkningerne af foranstaltningernes niveau.
- (19) I den forbindelse bekræftede Kommissionen på grundlag af de analyserede oplysninger, at en fælles virkning af indførelsen af handelsbeskyttelsesforanstaltninger var en (i mange tilfælde betydelig) nedgang i importen til de lande, der var omfattet af foranstaltningerne, i perioden efter indførelsen af disse foranstaltninger. I den forbindelse bemærkede Kommissionen på grundlag af en analyse af sine egne undersøgelser af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter over for stålprodukter <sup>(24)</sup>, at importen i gennemsnit faldt med op til 82 % i forhold til det importniveau

<sup>(17)</sup> Se betragtning 33 i forordningen om midlertidig told.

<sup>(18)</sup> Kilde: WTO, Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP) — Udtræk foretaget den 28/11/2018, 10:58.

<sup>(19)</sup> Omfatter disse stålprodukter under beskyttelsesforanstaltningerne og udelukker de foranstaltninger, der er indført af Den Europæiske Union og dem, der blev indført mod import fra eksporterende producenter i EU. En oversigt over de handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter, som Den Europæiske Union har indført over for varekategorier, der også er omfattet af beskyttelsesforanstaltningerne, findes i bilag 1.B. til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1382 af 2. september 2019 om ændring af visse forordninger om indførelse af antidumping- eller antisubsidieforanstaltninger over for visse stålprodukter omfattet af beskyttelsesforanstaltninger (EUT L 227 af 3.9.2019, s. 1).

<sup>(20)</sup> Med hensyn til de vigtigste stålimporterende lande i undersøgelsesperioden henvises til OECD, »Recent developments in steel trade and trade policy measures — A closer look at non-tariff trade measures«, DSTI/SC (2018)3 af 26. januar 2018, s. 9, tabel 3. Findes på følgende link: ([https://one.oecd.org/document/DSTI/SC\(2018\)3/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DSTI/SC(2018)3/en/pdf)).

<sup>(21)</sup> Disse lande var (i alfabetisk rækkefølge): Indien (9 %), Kina (10 %), Korea (10 %), Rusland (14 %), Taiwan (5 %), Tyrkiet (22 %) og Ukraine (7 %). De tegnede sig i gennemsnit for ca. 75 % af importen af den pågældende vare til Unionen i perioden 2013-2017.

<sup>(22)</sup> Se betragtning 76 i Eurofers indlæg af 16. april 2018 i den oprindelige undersøgelse, der er knyttet til mere detaljerede oplysninger om hver af de påtænkte foranstaltninger, jf. bilag A07 D.1. *Datakilde*: SBB Platts.

<sup>(23)</sup> Se CRU-data: forbruget i 2017 og 2018 var ret stabilt (kun ca. 2 % stigning).

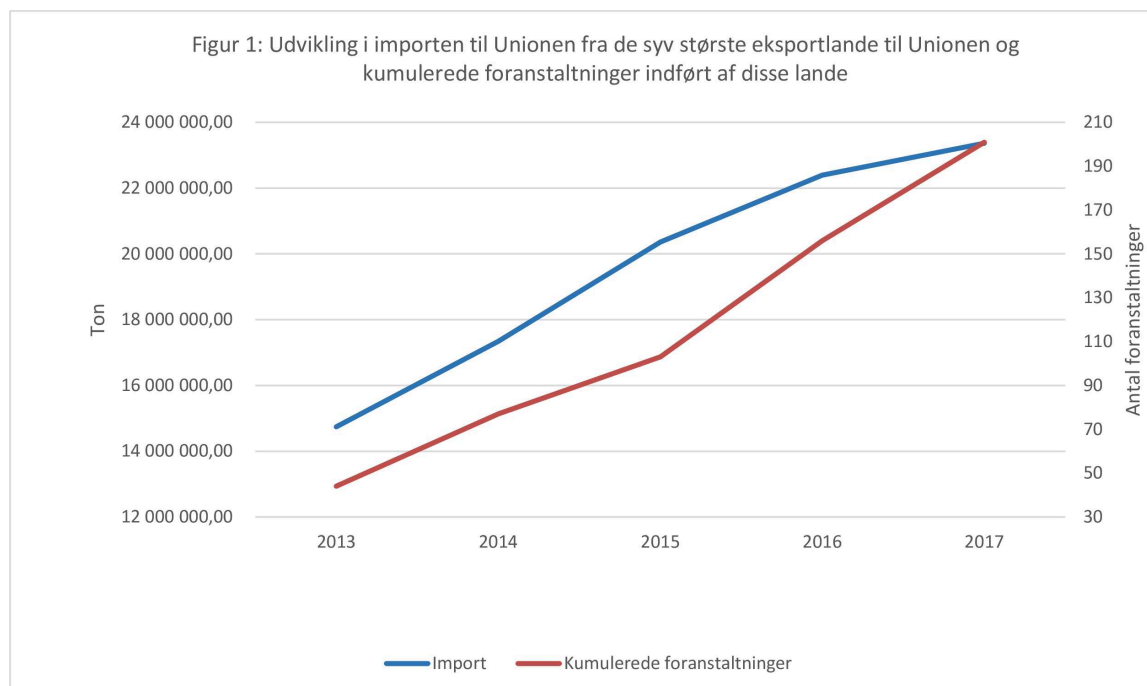
<sup>(24)</sup> Der blev konstateret en lignende tendens ved vurderingen af virkningen af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter på andre produkter end stål.



i undersøgelsesperioden, der førte til indførelsen af foranstaltninger. I disse tilfælde var de berørte importmængder betydelige <sup>(25)</sup>. Kommissionen bekræftede også, at handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter over for stål havde en lignende virkning, når de blev indført af tredjelande. I en stikprøve på 26 vurderede tilfælde <sup>(26)</sup> bekræftede Kommissionen, at faldet i importen i gennemsnit var på 73 %, og at de berørte mængder også var relevante <sup>(27)</sup>. Derfor reducerede tredjelandes indførelse af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter mængden af eksport til disse lande, som i det mindste delvist var rettet mod EU-markedet.

- (20) Et andet sæt data, der viser den klare sammenhæng mellem det stigende antal handelsbeskyttelsesforanstaltninger i tredjelande og stigningen i importen til EU-markedet, er de modsatte tendenser i eksporten fra de vigtigste ståleksporterende lande til Unionen, der er beskrevet i betragtning 3 <sup>(28)</sup>. I betragtning af det store antal handelsbeskyttelsesforanstaltninger, som tredjelande har indført, og de virkninger, de har på importmængden til de lande, der indfører foranstaltninger (jf. betragtning 18 og 19), bekræfter denne tendens, at deres evne til at eksportere til tredjelande blev væsentligt indskrænket. De forsøgte derfor at afsætte disse yderligere mængder (også påvirket af overkapacitet) til det attraktive EU-marked, der som følge heraf oplevede en konsekvent stigning i importen i samme periode i et tempo, der var betydeligt højere end udviklingen i forbruget.

- (21) Diagrammet nedenfor <sup>(29)</sup> illustrerer disse tendenser.



<sup>(25)</sup> Ca. 15 mio. ton samlet import, der er berørt af disse foranstaltninger, hvoraf kun lidt over 2 mio. ton fortsatte med at komme ind på markedet efter foranstaltningerne. Nærmere oplysninger findes i noten til dossieret, tabel 2.

<sup>(26)</sup> Se note til sagen af 30. november 2022, tabel 3.

<sup>(27)</sup> For at indføre et handelspolitisk beskyttelsesinstrument skal de mængder, der er omfattet af hver undersøgelse, ligge over bagatelgrænsen. Desuden handles stål normalt i temmelig store mængder, som det fremgår af eksemplerne fra EU's praksis med handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter og fra de udvalgte tilfælde af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i andre tredjelande.

<sup>(28)</sup> Disse lande tegnede sig konsekvent for ca. 75 % af den samlede import til Unionen i undersøgelsesperioden.

<sup>(29)</sup> Kilde: For import til Unionen: Eurostat, for handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter: WTO, Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP).

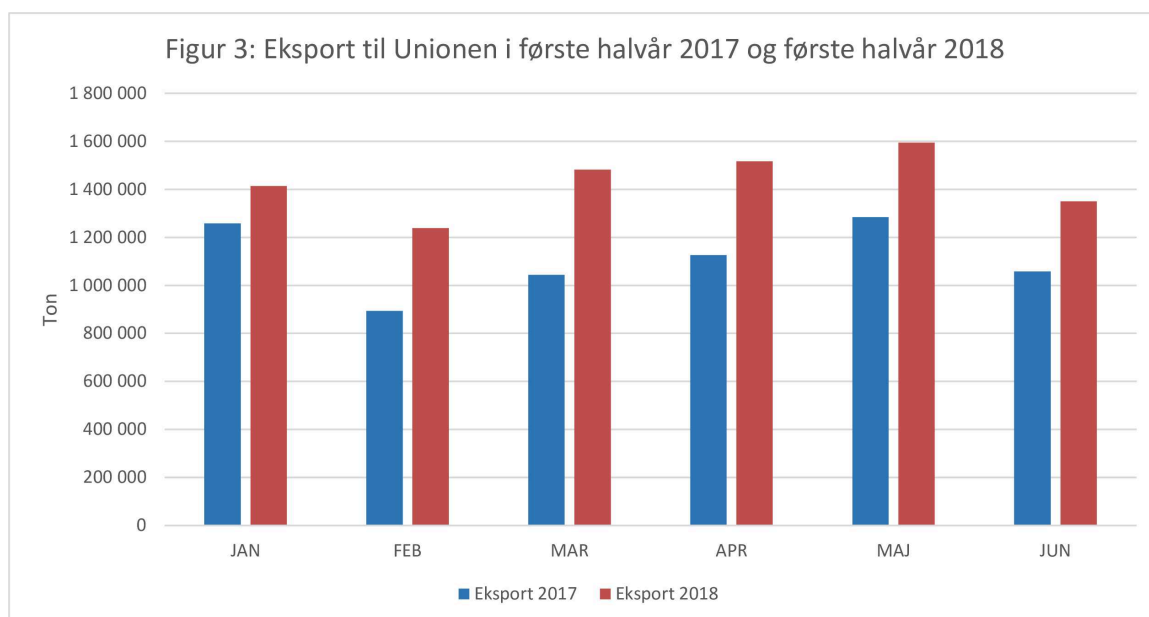
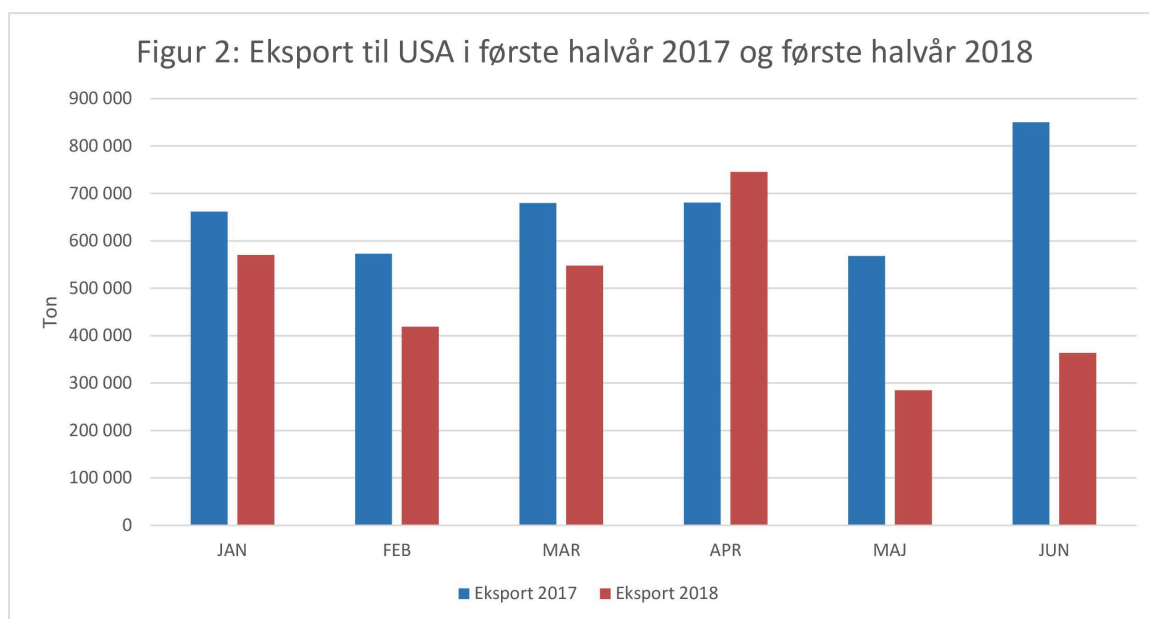
- (22) Kommissionen bemærkede også, at det samlede stålforbrug ikke oplevede nogen større nedgang i denne periode, der kunne forklare et sådant fald i eksporten til tredjelande. Faldet i eksporten til andre tredjelande kan derfor kun med rimelighed forklares med den begrænsende virkning af den brede vifte af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter eller andre handelsbegrænsende foranstaltninger, der er indført af et stort antal jurisdiktioner.
- (23) Kommissionen konkluderede derfor, at stigningen i handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter og andre handelsbegrænsende foranstaltninger på tværs af tredjelande havde ført til øget import til Unionen i den betragtede periode.

### 1.1.3. USA's Section 232-foranstaltning

- (24) I betragtning 58 til 61 i forordningen om endelig told forklarede Kommissionen forbindelsen mellem USA's Section 232-foranstaltninger og stigningen i importen til Unionen. Desuden vurderede Kommissionen i betragtning 101 til 110 i forordningen om endelig told også udviklingen i importen til både EU-markedet og det amerikanske marked <sup>(30)</sup>.
- (25) Da de data, der blev vurderet til at fastslå en stigning i importen, ophørte ved udgangen af juni 2018 (udgangen af den seneste periode), omfattede de tendenser i importen til Unionen og USA i en forholdsvis kort periode, efter at USA's Section 232 trådte i kraft. Som forklaret i betragtning 58 i forordningen om endelig told var den undersøgelse, der førte til indførelsen af den amerikanske foranstaltning, imidlertid allerede blevet indledt i april 2017, og den rapport, der dannede grundlag for den senere vedtagelse af foranstaltningen, blev offentliggjort i januar 2018, og følgelig blev de første tegn på omlægning af handelen derfor allerede identificeret.
- (26) Dataene viste, at mens importen til USA i første halvdel af 2018 faldt med næsten 1 mio. ton (-7 %) sammenlignet med samme periode i 2017, fulgte importen til Unionen en næsten identisk modsat tendens med en stigning i importen på 1,2 mio. ton (+7 %).
- (27) Denne tendens forklares med, at de største ståleksporterende lande til Unionen også eksporterede relevante mængder til det amerikanske marked. Mens eksportmængderne til USA var faldende (som følge af virkningerne af tolden på 25 % i henhold til USA's Section 232), steg eksportmængden fra nogle af disse lande til Unionen parallelt hermed. Desuden faldt eksporten fra disse lande til andre tredjelandsmarkeder generelt, jf. betragtning 3 ovenfor.
- (28) Den manglende mulighed for at eksportere de samme mængder til USA efter ikrafttrædelsen af den amerikanske Section 232-foranstaltning bragte derfor de eksporterende lande i en situation, hvor de var tvunget til at søge andre afsætningsmuligheder for deres stål. Da EU-markedet i dette tilfælde var meget attraktivt med hensyn til størrelse og priser sammenlignet med andre tredjelandsmarkeder, var det et naturligt mål for eksportlandene, og dette resulterede i øget import, navnlig fra oprindelseslande, som mistede eksportmængder til USA. Disse tendenser fremgår af nedenstående diagrammer <sup>(31)</sup>.

<sup>(30)</sup> Med henblik på at forklare forbindelsen mellem USA's Section 232 og den øgede import har Kommissionen i disse betragtninger kun henvist til dataene til og med juni 2018. Årsagen er, at den stigning i importen, der vurderes i forordningen om endelig told, dækker indtil denne måned.

<sup>(31)</sup> Kilde: GTA, kumuleret eksport fra Tyrkiet, Korea, Rusland og Taiwan til USA (figur 2) og kumuleret eksport fra de samme lande til USA og Unionen (figur 3).



- (29) På baggrund af disse kendsgerninger bekræftede Kommissionen, at den stigning i importen til Unionen, der fandt sted i undersøgelsesperioden, var et resultat (sammen med de øvrige uforudsete udviklinger, der er konstateret) af USA's Section 232-foranstaltning.

#### Kumulativ vurdering

- (30) Kommissionen konkluderede også, at stigningen i importen fandt sted som følge af kombinationen af alle de konstaterede uforudsete udviklinger (global overkapacitet, forøgelse af handelsbeskyttelsesforanstaltninger og handelsrestriktive foranstaltninger i tredjelande og USA's Section 232-foranstaltning). Flere uforudsete udviklinger styrker samtidig konklusionen om, at der er en logisk forbindelse mellem stigningen i importen til Unionen, som var et attraktivt og stort marked for ståleksport, og de konstaterede uforudsete udviklinger.

## 1.2. Trussel om alvorlig skade

- (31) I den oprindelige afgørelse blev det fastslået, at hvis Unionen ikke indførte en beskyttelsesforanstaltning, var der en trussel om alvorlig skade for de indenlandske producenter, da importen forventedes at fortsætte med at stige, navnlig som følge af (men ikke begrænset til) handelsomlægning med oprindelse i USA's Section 232-foranstaltning, og dermed øge importpresset med hensyn til priser og mængder<sup>(32)</sup>. I dette afsnit af forordningen vil der blive redegjort nærmere for, hvorfor der forelå en trussel om alvorlig skade, og hvorfor den var velbegrunderet i lyset af de beviser, der var til rådighed på tidspunktet for indførelsen af den endelige foranstaltning. Med henblik herpå vil denne del af forordningen indeholde yderligere forklaringer og præciseringer vedrørende følgende aspekter, der fører til konstateringen af, at der foreligger en trussel om alvorlig skade: i) EU-erhvervsgrenens situation og årsagerne til dens delvise genrejsning i 2017, ii) den rolle, som EU's handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter spiller for EU-erhvervsgrenens situation, iii) virkningen af USA's Section 232-foranstaltning — herunder den seneste udvikling i importen til Unionen, iv) den seneste udvikling i priserne på stål og råmaterialer, v) status for handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i tredjelande og overkapacitet, vi) markedsudsigter og -prognoser.

### *EU-markedets fortsatte tiltrækningskraft*

- (32) I betragtning 1 til 4 ovenfor forklarede Kommissionen, hvordan EU-markedet var attraktivt med hensyn til størrelse og priser, og hvordan disse karakteristika bidrog til en stigende import til EU-markedet i undersøgelsesperioden.
- (33) Kommissionen fandt, at disse træk fortsat var de samme ved afslutningen af den undersøgelse, der førte til indførelsen af den endelige beskyttelsesforanstaltning, hvilket bekræftede, at EU-markedet i 2018 fortsat var et attraktivt marked med hensyn til størrelse<sup>(33)</sup> og priser. De vigtigste ståleksporterende lande til EU opnåede en højere pris på EU-markedet sammenlignet med de eksportpriser, der blev opnået på andre tredjelandsmarkeder, for 48 % til 81 % af de pågældende KN-koder<sup>(34)</sup>. Dermed bekræftes den fortsatte tiltrækningskraft med hensyn til priser. Med hensyn til størrelse var Unionen fortsat et relevant eksportmarked, der for nogle eksporterende lande tegnede sig for næsten 40 % og for nogle af dem ca. 25 % af deres samlede eksport, afhængigt af eksportlandet<sup>(35)</sup>.
- (34) Kommissionen konkluderede desuden, at der ikke var elementer blandt de vurderede data, herunder bemærkninger fra interesserede parter, der tyder på, at EU-markedet ville blive mindre attraktivt i den nærmeste fremtid. Som det fremgår af dette bilag (se f.eks. underafsnit 1.2.3 og 1.2.5 nedenfor) var der faktisk en stigende mangel på alternative afsætningsmuligheder, hvor de eksporterende producenter kunne opnå samme eller lignende eksportmængder som tidligere, og som følge heraf ville importpresset på det attraktive EU-marked stige yderligere.

### 1.2.1. *EU-erhvervsgrenens situation og faktorer, der forklarer dens delvise genrejsning i 2017*

- (35) Afsnit VI.1 i forordningen om midlertidig told og afsnit 5.1-5.3 i forordningen om endelig told forklarede EU-erhvervsgrenens situation ved udgangen af den analyserede periode og udviklingen i skadesindikatorerne siden 2013 og konkluderede, at EU-erhvervsgrenen befandt sig i en skrøbelig og sårbar situation.
- (36) Konstateringen af sårbarhed til trods for en delvis forbedring i 2017 blev forklaret ved en række faktorer, der gjorde det muligt for EU-erhvervsgrenen at nå et generelt sundere rentabilitetsniveau end i tidligere år, selv om importen fortsat steg<sup>(36)</sup>.
- (37) For det første viste EU-erhvervsgrenens rentabilitet i hele den analyserede periode generelt dårlige resultater, idet den led tab (2013) eller opnåede et meget lavt overskud (2014-2016). Selv om erhvervsgrenen i 2017 for første gang i en periode på fem år opnåede et sundere rentabilitetsniveau, nåede dette ikke op på et niveau, der kunne kompensere for de tidligere resultater over en fireårig periode. Selv i det år var rentabiliteten for en lang række

<sup>(32)</sup> Se betragtning 90 og 110 i forordningen om endelig told.

<sup>(33)</sup> Se OECD's stålkommité — Recent developments in steel trade and trade policy measures, 17.-18. september, 2018, s. 8, tabel 2 (hvoraf det fremgår, at Unionen i 2018 yderligere konsoliderede sin position som det vigtigste stålimporterende land på verdensplan).

<sup>(34)</sup> Kilde: GD TRADE's beregninger af data fra Global Trade Atlas (<https://ihsmarkit.com/index.html>) — rådata tilgængelige med abonnement. Nærmere oplysninger findes i notat til dossieret af 30. november 2022, tabel 1.

<sup>(35)</sup> *Ibid.*

<sup>(36)</sup> Indførelsen af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter på visse varekategorier bidrog også til denne forbedring, men deres specifikke rolle analyseres i afsnit 1.2.2.

produktkategorier fortsat lav. Tre varekategorier forblev tabsgivende og 13 varekategorier lå tæt på break-even. Kun syv varekategorier kunne genetablere en fortjeneste på over 6 % i 2017 <sup>(37)</sup>. I denne henseende var en anden vigtig faktor i 2017 relateret til udviklingen og niveauet af erhvervsgrenens enhedssalgspriser og forskellen i forhold til produktionsomkostningerne sammenlignet med de tidligere år. Med hensyn til prisen steg den i 2017 med ca. 18 % i forhold til det foregående år (stigning på 106 EUR/ton). Selv om produktionsomkostningerne også steg i det år (med 82 EUR/ton sammenlignet med det foregående år) <sup>(38)</sup>, var EU-erhvervsgrenen samtidig i stand til at opnå den største (positive) margen mellem de to i den analyserede periode (36 EUR/ton), hvilket resulterede i en højere rentabilitet <sup>(39)</sup>. Ifølge den seneste udvikling, der blev analyseret i undersøgelsen, forventedes denne ekstraordinære <sup>(40)</sup> situation imidlertid ikke at være af langvarig karakter, og der var klare tendenser, der viste, at den allerede var vendt (se afsnit 1.2.4).

- (38) Selv om EU-erhvervsgrenen for det andet var i stand til at øge sin salgsmængde samlet set med 7 % i 2017 i forhold til 2013 <sup>(41)</sup>, hvilket delvist bidrog til at forbedre dens resultater i det pågældende år, var den tydeligvis ikke i stand til fuldt ud at drage fordel af en meget større stigning i forbruget i samme periode (+14 %) <sup>(42)</sup> på EU-markedet, selv om den fortsat havde tilstrækkelig kapacitet til rådighed i 2017 (76 % i 2017 af kapacitetsudnyttelsen sammenlignet med 75 % i 2016) <sup>(43)</sup> til at øge sit hjemmemarkedssalg yderligere. Det er værd at bemærke, at EU-erhvervsgrenen knap nok forbedrede sin kapacitetsudnyttelse i 2017 i forhold til året før. Sådanne negative resultater kunne forklares ved det betydelige stigende importpres (i form af mængder og priser), som EU-erhvervsgrenen var udsat for i den betragtede periode. Faktisk nød importen i langt større omfang end EU-producenterne godt af stigningen i forbruget. Mens EU-producenterne konsekvent mistede markedsandele fra år til år (fra 87,2 % til 81,9 %) <sup>(44)</sup>, oplevede importen en drastisk stigning (+71 %) <sup>(45)</sup>, hvilket svarer til en stigning i dens markedsandel fra 12,7 % i 2013 til 18,8 % i 2017 <sup>(46)</sup>. Importens markedsandel ved udgangen af den seneste periode var 18,8 %, hvilket var endnu højere end i 2017 (18,1 %). Disse tendenser kan forklares ved det konsekvente underbud fra importen <sup>(47)</sup>, som dermed forhindrede EU-erhvervsgrenen i at realisere enten det fulde (eller i det mindste et større) potentiale i markedsudviklingen.
- (39) For det tredje var EU-erhvervsgrenen, selv om markedsforholdene generelt blev forbedret (med øget forbrug, hjemmemarkedssalg og prisniveau), stadig ikke i stand til at omsætte dette til mere beskæftigelse, idet den havde mistet næsten 10 000 arbejdstagere i Unionen i perioden 2013-2017 <sup>(48)</sup>. I 2017 faldt beskæftigelsesniveauet endda meget lidt i forhold til 2016. Endelig voksede lagerbeholdningerne med 19 % i undersøgelsesperioden og forblev høje i 2017 <sup>(49)</sup>.
- (40) EU-erhvervsgrenen forbedrede derfor delvist sine resultater i 2017 som følge af en kombination af faktorer, navnlig stigningen i forbruget og hjemmemarkedssalget og den højere forskel mellem stål- og råvarepriserne <sup>(50)</sup>, men denne forbedring var ikke desto mindre begrænset af omfanget af det importpres, som EU-erhvervsgrenen var udsat for i det pågældende år, hvilket ikke gjorde det muligt for EU-erhvervsgrenen i højere grad at drage fordel af sådanne eksisterende faktorer. Det fortsatte tab af markedsandel og det vedvarende underbud på tværs af varekategorier eller de arbejdspladser, som EU-erhvervsgrenen ikke var i stand til at genvinde, var klare tegn på, at dens situation ikke svarede til situationen for en erhvervsgren, der havde genrejst sig fuldt ud efter virkningerne af tidligere negative resultater i de foregående år, og at importpresset spillede en central rolle med hensyn til at hindre en sådan genrejsning.

<sup>(37)</sup> Se betragtning 53 i forordningen om midlertidig told.

<sup>(38)</sup> Se tabel 15 i forordningen om endelig told.

<sup>(39)</sup> Disse tendenser blev vurderet for den pågældende vare og ikke for de enkelte varekategorier.

<sup>(40)</sup> Baseret på en sammenligning af alle årene i den analyserede periode.

<sup>(41)</sup> Se tabel 4 i forordningen om endelig told.

<sup>(42)</sup> *Ibid.*

<sup>(43)</sup> Se tabel 5 i forordningen om endelig told.

<sup>(44)</sup> Se tabel 4 i forordningen om endelig told.

<sup>(45)</sup> Se tabel 2 i forordningen om endelig told.

<sup>(46)</sup> *Ibid.*

<sup>(47)</sup> Jf. bilag III til forordningen om midlertidig told.

<sup>(48)</sup> Se tabel 7 i forordningen om endelig told.

<sup>(49)</sup> Se tabel 5 i forordningen om endelig told.

<sup>(50)</sup> Se afsnit 1.2.2 for en redegørelse for den rolle, som de seneste handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter spiller for EU-erhvervsgrenens resultater i 2017.

- (41) Da nogle af disse faktorer, der udviklede sig positivt i 2017, vendte i 2018 (se den seneste udvikling og de forventede resultater i stål- og råvarepriserne og de forventede tendenser i forbruget nedenfor) i en situation, hvor importpresset forventedes at stige i form af mængder og priser, ville virkningen på EU-erhvervsgrenens finansielle situation være negativ.
- (42) Med andre ord, mens EU-erhvervsgrenen var i stand til delvis at komme sig takket være den kumulative positive udvikling i en række nøgelfaktorer på markedet og den langsommere stigning i importen i 2017 sammenlignet med tidligere år <sup>(51)</sup>, ville den negative udvikling, som de fleste af disse faktorer viste ved udgangen af 2018, nødvendigvis resultere i en forværring af EU-erhvervsgrenens situation i forhold til den fortsatte yderligere stigning i importpresset, som EU-erhvervsgrenen denne gang på grund af omfanget og den forventede fremherskende markedssituation ikke ville være i stand til at modstå. Som følge heraf var EU-erhvervsgrenens situation ved udgangen af undersøgelsesperioden sårbar over for en yderligere stigning i importen.

### 1.2.2. Den rolle, som EU's handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter spiller for EU-erhvervsgrenens situation i 2017

- (43) I dette afsnit fremlægger Kommissionen de nødvendige yderligere forklaringer og støtdata vedrørende den rolle, som handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter spiller for EU-erhvervsgrenens delvise genrejning i 2017.
- (44) For det første udvalgte Kommissionen de foranstaltninger, der blev indført i 2015 og 2016, fordi den mente, at det ville være de foranstaltninger, som virkningerne på EU-erhvervsgrenens resultater i 2017 delvis kunne tilskrives <sup>(52)</sup>. Under disse parametre havde Kommissionen derfor før 2017 indført seks handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter på import fra varekategorier, som efterfølgende var omfattet af beskyttelsesforanstaltningerne <sup>(53)</sup>.
- (45) Der var tale om følgende foranstaltninger <sup>(54)</sup>: Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/501 <sup>(55)</sup>, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/181 <sup>(56)</sup>, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1778 <sup>(57)</sup>, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/113 <sup>(58)</sup>, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1777 <sup>(59)</sup> og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/969 <sup>(60)</sup>.

<sup>(51)</sup> Den samlede import steg med ca. 1 mio. ton, og dens markedsandel steg fra 17,9 % til 18,1 % fra 2016 til 2017, hvilket er mindre end tidligere stigninger fra år til år både i absolutte og relative tal.

<sup>(52)</sup> I den forbindelse fandt Kommissionen, at f.eks. et handelspolitisk beskyttelsesinstrument, der blev indført i 2013, ville ligge for langt tilbage i tiden til at kunne forbindes med EU's forbedrede resultater i 2017, og at de udvalgte foranstaltninger derfor udgør et mere præcist og hensigtsmæssigt grundlag for analysen.

<sup>(53)</sup> I nogle tilfælde vil anvendelsesområdet for et handelspolitisk beskyttelsesinstrument for en bestemt vare, for så vidt angår de KN-koder, der er omfattet, muligvis ikke svare fuldt ud til varedefinitionen for den tilsvarende varekategori under beskyttelsesforanstaltningerne, og denne vurdering er derfor en tilnærmelse.

<sup>(54)</sup> Disse henvisninger til disse forordninger vedrører de forordninger, der indfører midlertidige foranstaltninger, fordi det af praktiske grunde, så længe der var indført (midlertidig eller endelig) told, blev antaget, at de havde en tilsvarende indvirkning på de handlede mængder. I alle disse tilfælde førte undersøgelsen til indførelse af en endelig foranstaltning.

<sup>(55)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/501 af 24. marts 2015 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af koldvalsede flade produkter af rustfrit stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Taiwan (EUT L 79 af 25.3.2015, s. 23).

<sup>(56)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/181 af 10. februar 2016 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse koldvalsede flade produkter af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Den Russiske Føderation (EUT L 37 af 12.2.2016, s. 1).

<sup>(57)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1778 af 6. oktober 2016 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 272 af 7.10.2016, s. 33).

<sup>(58)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/113 af 28. januar 2016 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af armeringsstænger af stål med høj udmattelsesstyrke med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 23 af 29.1.2016, s. 16).

<sup>(59)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1777 af 6. oktober 2016 om indførelse af en midlertidig antidumpingtold på importen af visse tykke plader af ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 272 af 7.10.2016, s. 5).

<sup>(60)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/969 af 8. juni 2017 om indførelse af en endelig udligningstold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/649 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse varmvalsede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina (EUT L 146 af 9.6.2017, s. 17).

- (46) Kommissionen bemærkede, at EU-producenternes rentabilitet i disse varekategorier systematisk blev forbedret i året efter indførelsen af foranstaltninger. Kommissionen fandt navnlig, at rentabiliteten generelt forbedredes i 2017 <sup>(61)</sup>, selv om rentabiliteten for et stort antal varer i kategorien fortsat var lav, navnlig for de varekategorier, der er omfattet af de seneste handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter, og at importpriserne fra tredjelande (andre end dem, der er omfattet af de pågældende handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter) generelt steg midlertidigt i 2017 efter indførelsen af de handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter <sup>(62)</sup>.
- (47) Desuden udgjorde de mængder, der var berørt af de nylige handelsbeskyttelsesforanstaltninger, ca. 40 % af den samlede import inden for de varekategorier, der var omfattet af de nylige handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i den betragtede periode <sup>(63)</sup>, og i årene efter indførelsen af disse handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter faldt deres mængder på EU-markedet med mere end 90 % <sup>(64)</sup>. Den betydelige reduktion af den illoyale import, der fulgte efter indførelsen af foranstaltninger, gjorde det derfor generelt muligt for EU-producenter og andre eksporterende lande at øge deres salgspriser i 2017.
- (48) Desuden oplevede alle varekategorier, der er omfattet af de seneste handelsbeskyttelsesforanstaltninger, en betydelig forbedring af rentabiliteten <sup>(65)</sup>, hvoraf flere oversteg 6 % i 2017 <sup>(66)</sup>. For resten af kategorierne var billedet mere forskelligartet, idet nogle få kategorier oversteg eller nåede op på næsten 6 % rentabilitet <sup>(67)</sup>, andre kategorier blev bedre, men stadig havde svage eller lave rentabilitetsniveauer <sup>(68)</sup>, og andre tabsgivende eller med ca. 1 % rentabilitet <sup>(69)</sup>, uanset de seneste tendenser. Det viser således, at billedet med hensyn til udviklingen i rentabiliteten ikke var ensartet blandt kategorierne, og at de fleste kategorier <sup>(70)</sup> generelt i 2017 enten var tabsgivende eller havde usunde rentabilitetsniveauer, selv om deres situation i nogle tilfælde var blevet bedre sammenlignet med det foregående år. Det bekræftes således, at EU-erhvervsgrenens generelle situation er skrøbelig, selv om situationen er bedre end det foregående år.
- (49) Som forklaret nedenfor var tendensen med stigende priser i 2017 dog midlertidig og begyndte at vende i 2018, hvor Unionen stod over for en kraftig stigning i importen hovedsagelig fra tredjelande, der ikke var omfattet af handelsbeskyttelsesforanstaltninger, og den handelsovlægning, der skyldtes USA's Section 232-foranstaltning. Dette fremgår af importmængden ved udgangen af den seneste periode, som nåede et rekordhøjt tal på 31 314 ton til trods for indførelsen af de seneste handelsbeskyttelsesforanstaltninger inden for visse varekategorier. Dette viste, at selv om de seneste handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter bidrog til en delvis og midlertidig forbedring af EU-erhvervsgrenen, var de også til gavn for de eksporterende lande, der ikke var omfattet af foranstaltninger, og som også var begyndt at øge deres tilstedeværelse på EU-markedet betydeligt <sup>(71)</sup>.
- (50) Kommissionen bekræftede derfor, at indførelsen af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter bidrog til EU-producenternes samlede resultater for så vidt angår disse kategorier <sup>(72)</sup>.

<sup>(61)</sup> Kilde: GD TRADE's analyse af de skadesindikatorer, der er offentliggjort i de relevante foranstaltninger, og analyse af spørgeskema-besvareelserne fra EU-erhvervsgrenen pr. varekategori inden for rammerne af den oprindelige beskyttelsesundersøgelse. Nærmere oplysninger findes i note til dossieret af 30. november 2022, tabel 4.

<sup>(62)</sup> Kilde: Eurostat.

<sup>(63)</sup> Summen af den import, der er omfattet af handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i forbindelse med disse undersøgelser (selv om de vedrører forskellige undersøgelsesperioder og forskellige år, f.eks. 2013-2015), var lidt over 5 mio. ton.

<sup>(64)</sup> Kilde: GD TRADE's analyse af sine egne sager om handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter for importmængden i den relevante undersøgelsesperiode og Eurostat for importtal efter undersøgelsesperioden for hver af disse undersøgelser med henblik på denne gennemførelse.

<sup>(65)</sup> Kategori 1, 2, 7, 9, 12 og 13.

<sup>(66)</sup> Kategori 1, 2 og 9.

<sup>(67)</sup> Se kategori 4, 8 og 14.

<sup>(68)</sup> Se kategori 5, 6, 15, 16 og 26.

<sup>(69)</sup> Se kategori 3, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 25 og 28.

<sup>(70)</sup> Mindst 15 kategorier ud af i alt 23 kategorier, der er omfattet af en midlertidig foranstaltning (for hvilke der blev givet en opdeling i bilag III til forordningen om midlertidig told).

<sup>(71)</sup> F.eks. øgede Tyrkiet sin tilstedeværelse på EU-markedet i kategori 1, hvor Kina blev underlagt handelspolitiske beskyttelsesforanstaltninger i oktober 2016, fra 1 062 247 ton i 2016 til 2 mio. ton i 2017 (og næsten 3 mio. ton i 2018). På samme måde øgede Indien fra 443 551 ton til 1 121 334 ton i 2017, og Egypten øgede fra 47 400 ton i 2016 til 409 432 ton i 2017.

<sup>(72)</sup> I afsnit 1.2.1. forklares årsagerne til EU-erhvervsgrenens generelle forbedring med hensyn til den pågældende vare.

- (51) Desuden viste ræsonnementet i afsnit 1.2.1 og 1.2.2 klart, at nogle af de faktorer, der forklarer den delvise genrensning af Unionen (f.eks. forbruget), ikke påvirkede eller gavnede EU-producenter og eksporterende lande i lige høj grad eller på samme måde, da sidstnævnte var i stand til at øge deres tilstedeværelse på EU-markedet betydeligt (+71 % i mængder) på bekostning af EU-producenterne, som mistede markedsandele, og kun oplevede en relativt beskedent stigning i de samlede salgsmængder (+7 %) sammenlignet med den fortsatte vækst i importen.

### 1.2.3. Virkningen af USA's Section 232-foranstaltning

- (52) I forordningen om endelig told <sup>(73)</sup> nåede Kommissionen frem til den konklusion, at USA's Section 232 ville kunne medføre en betydelig omlægning af handelen til EU-markedet.
- (53) I den forbindelse har Kommissionen foretaget en mere detaljeret analyse af importmønstrene til Unionen og USA, både generelt og derefter med en yderligere analyse af visse eksportlandes adfærd. Denne analyse viste, at når importen til USA og Unionen i første halvdel af 2018 sammenlignes med første halvdel af 2017, faldt importen til USA med næsten 1 mio. ton (-7 %) sammenlignet med samme periode i 2017, hvor importen til Unionen fulgte en næsten identisk modsat tendens med en stigning i importen på 1,2 mio. ton (+7 %) (jf. betragtning 26 ovenfor). Ved vurderingen af udviklingen i andet halvår af 2018 og samme periode i 2017 bliver disse modsatrettede tendenser mere akutte. Faktisk faldt importen til USA med 2,4 mio. ton (-19 %), mens importen til Unionen steg med mere end 2 mio. ton (+15 %) <sup>(74)</sup>.
- (54) Dette resulterede i en samlet årlig reduktion af importen til USA på 3,3 mio. ton (-13 %) og en stigning i importen til Unionen på 3,2 mio. ton (+11 %), hvoraf 72 % af de samlede mængder kom fra en reduktion i importen til USA, og 63 % af stigningen i importen til Unionen fandt sted i andet halvår af 2018 <sup>(75)</sup>.
- (55) Det tempo og omfang, hvormed denne udvikling i importen steg i anden halvdel af 2018, viste derfor, at virkningen af USA's Section 232-foranstaltning gradvist fik større effekt, da den allerede havde været i kraft i et par måneder, og at eksportlandene hurtigt tilpassede sig den nye markedssituation <sup>(76)</sup>.
- (56) Ved at se nærmere på de eksporterende landes adfærd på både det amerikanske marked og EU-markedet bekræftede Kommissionen denne tendens. F.eks. havde lande som Tyrkiet, Rusland, Sydkorea og Taiwan <sup>(77)</sup>, som tegnede sig for betydelige eksportmængder til USA og Unionen, følgende tendenser i 2018 sammenlignet med 2017: Tyrkiet reducerede sin eksport til USA med ca. 850 000 ton (-45 %) og øgede sin eksport til Unionen med 2,6 mio. ton (+56 %). Tilsvarende faldt Ruslands eksport til USA med mere end 250 000 ton (-36 %) og steg med 870 000 ton (+23 %) i Unionen, Sydkoreas eksport til USA faldt med mere end 880 000 ton (-27 %), mens den steg i Unionen

<sup>(73)</sup> Se betragtning 57 til 62 og tabel 12 i forordningen om endelig told.

<sup>(74)</sup> For at sætte denne mængde i sammenhæng viser en grundlæggende beregning på grundlag af den gennemsnitlige stålpris i EU i 2017, at EU-erhvervsgrenen kan gå glip af et salg på hjemmemarkedet til en værdi af ca. 1,4 mia. EUR på grund af denne ekstra import. Det fremgår således, at den potentielle virkning af dette yderligere salg var relevant.

<sup>(75)</sup> Mens stigningen i importen til Unionen fra 2016 til 2017 var meget mindre, nemlig ca. 1 mio. ton.

<sup>(76)</sup> Se også OECD's stålkomité — Recent developments in steel trade and trade policy measures, 17.-18 september 2018, s. 8, tabel 2.

<sup>(77)</sup> På tidspunktet for vedtagelsen af den endelige beskyttelsesforanstaltning var kun følgende fire handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter vedrørende importen til Unionen i kraft (tre over for Rusland og en over for Taiwan): Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/1795 af 5. oktober 2017 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse varmvalsedede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Brasilien, Iran, Rusland og Ukraine og om afslutning af undersøgelsen af importen af visse varmvalsedede flade produkter af jern og ulegeret stål eller andre former for legeret stål med oprindelse i Serbien (EUT L 258 af 6.10.2017, s. 24). Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1328 af 29. juli 2016 om indførelse af en endelig antidumpingtold og endelig opkrævning af den midlertidige told på importen af visse koldvalsedede flade produkter af stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Den Russiske Føderation (EUT L 210 af 4.8.2016, s. 1). Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/1469 af 1. oktober 2018 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse sømløse rør af jern eller stål med oprindelse i Rusland og Ukraine efter en udløbsundersøgelse i henhold til artikel 11, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/1036 (EUT L 246 af 2.10.2018, s. 20). Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1429 af 26. august 2015 om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af koldvalsedede flade produkter af rustfrit stål med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Taiwan (EUT L 224 af 27.8.2015, s. 10).



med ca. 250 000 ton (+8 %), og endelig faldt Taiwans eksport til USA med ca. 160 000 ton (–14 %), mens den steg med mere end 500 000 ton (+40 %) i Unionen <sup>(78)</sup>.

- (57) Disse tal viste derfor, at de eksporterende producenter generelt var i stand til at sende i det mindste en del af de mængder, der blev mistet i USA, til EU-markedet og i nogle tilfælde at øge deres tilstedeværelse på EU-markedet langt mere end de mængder, der blev mistet i USA. I betragtning af det amerikanske markedes størrelse <sup>(79)</sup> og det forhold, at den amerikanske Section 232-foranstaltning kun havde været anvendt i nogle måneder og derfor endnu ikke havde haft de fulde tilsigtede virkninger <sup>(80)</sup>, var det rimeligt at forvente, at eksporten til USA fortsat ville falde i betydelige mængder, og at de eksporterende producenter ville være i stand til at tilpasse sig disse omstændigheder og øge deres tilstedeværelse på EU-markedet endnu mere.
- (58) Kommissionen bekræftede derfor, at USA's Section 232-foranstaltning sandsynligvis ville forårsage en endnu større omdirigering af eksporten til EU-markedet i den nærmeste fremtid.

#### 1.2.4. Seneste udvikling i priserne på stål og råmaterialer

- (59) I forordningen om endelig told bemærkede Kommissionen, at »stålpriserne i Unionen begyndte at følge en faldende tendens siden tredje kvartal af 2018« <sup>(81)</sup>.
- (60) I den forbindelse bemærkede Kommissionen i afsnit 1.2.1 ovenfor, at en af de faktorer, der forklarede en delvis forbedring af EU-erhvervsgrenens resultater i 2017, var, at forskellen mellem stålprisen og råvareomkostningerne var højere end i nogen af de foregående år i den analyserede periode. En yderligere detaljeret analyse af den seneste udvikling forud for indførelsen af en endelig foranstaltning viste imidlertid, at tendensen vendte, og at den positive forskel mellem de to gradvist kom under pres, og at dette derfor ville have en negativ indvirkning på EU-erhvervsgrenens økonomiske resultater.
- (61) Som det fremgår af figur 4 nedenfor <sup>(82)</sup>, faldt stålpriserne i Unionen støt i anden halvdel af 2018. Denne tendens kan forventes at fortsætte i lyset af de usikre markedsudsigter (se afsnit 1.2.6) og som følge af det vedvarende og stigende pres fra importen med hensyn til mængder og priser, som i forbindelse med forværrede eller usikre markedsvilkår sandsynligvis vil have en negativ indvirkning på priserne og dermed ikke give EU-erhvervsgrenen mulighed for at tilpasse sine priser til de øgede omkostninger. I figur 5 <sup>(83)</sup> ses det, at prisen på nogle af de vigtigste råmaterialer til stålfremstilling steg konstant i samme periode.

<sup>(78)</sup> Kilde: for USA's import (GTA), for EU's import (Eurostat).

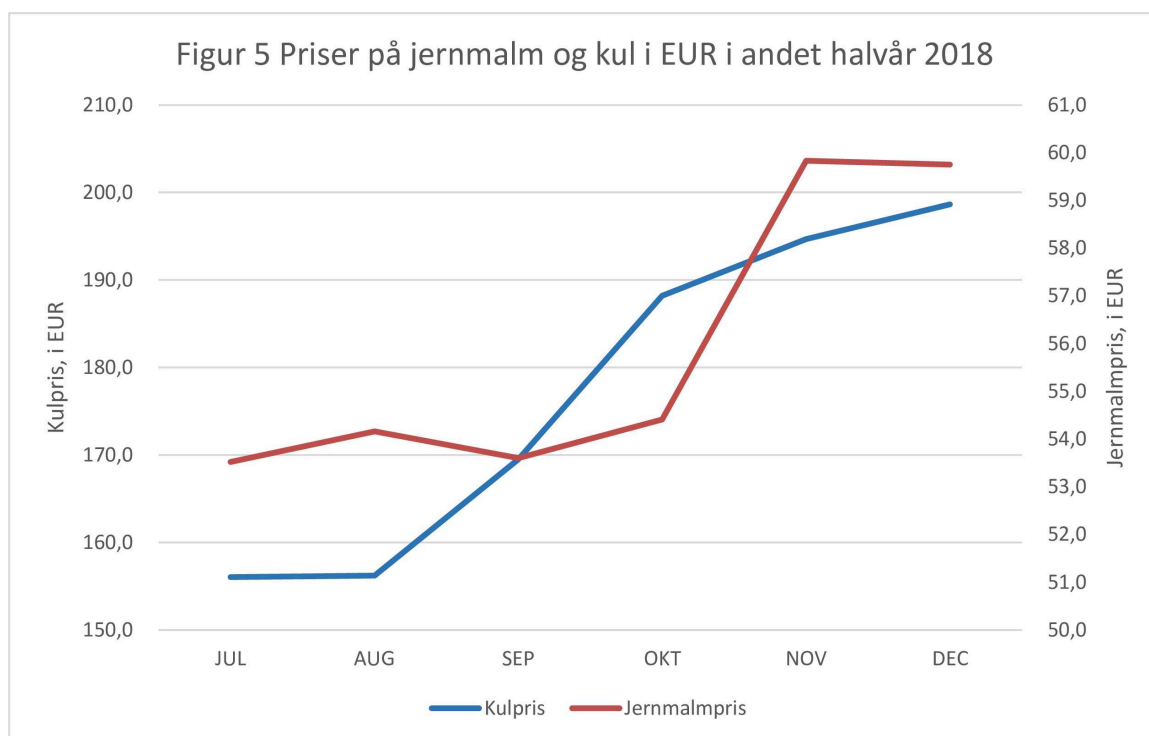
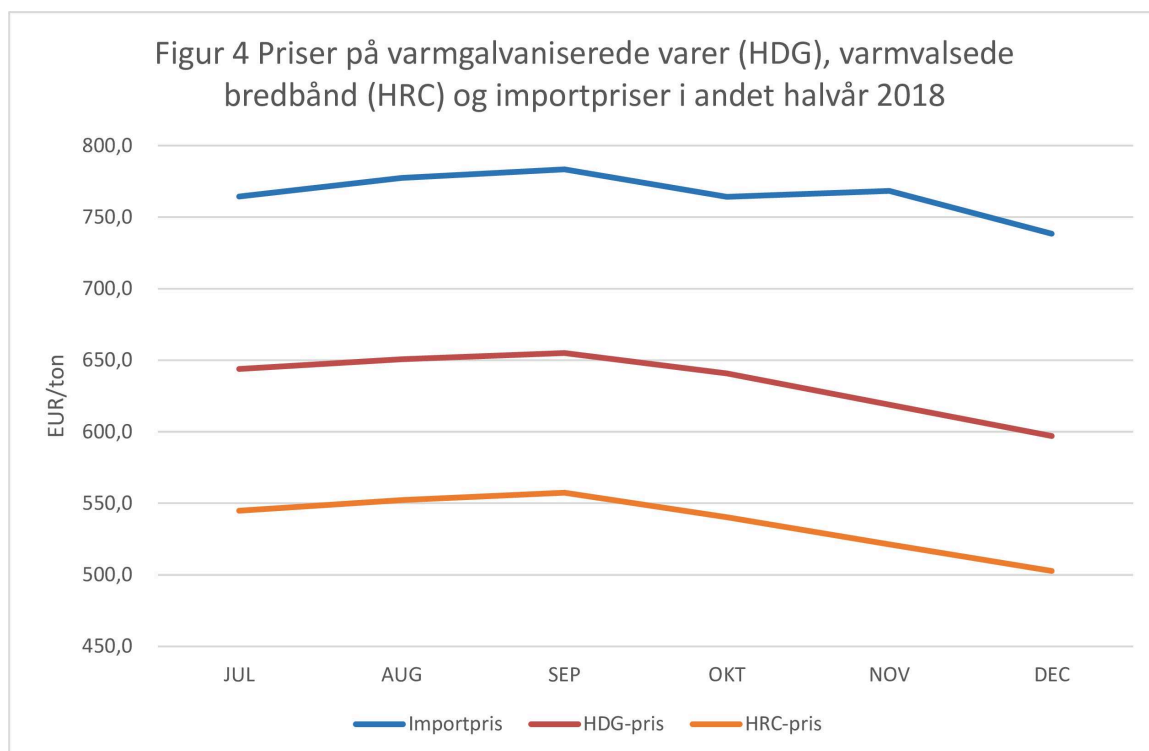
<sup>(79)</sup> Det amerikanske stålmarked var blandt de største importdestinationer efter størrelse — se OECD, »Recent Developments in Steel Trade and Trade Policy Measures«, DSTI/SC (2018)3, s. 9, tabel 3.

<sup>(80)</sup> Se betragtning 35 i forordningen om midlertidige foranstaltninger: »USA har beregnet, at indførelsen af en generel told, jf. foranstaltningerne i henhold til Section 232, hvor næsten intet land er udelukket, bør reducere importen med ca. 13 mio. ton, svarende til 7 % af EU-forbruget«.

<sup>(81)</sup> Se betragtning 89 i forordningen om endelig told.

<sup>(82)</sup> Kilde: Eurostat for importpriser og S&P Global Commodity Insights for priserne på HDG og HRC.

<sup>(83)</sup> Kilde: S&P Global Commodity Insights.



- (62) Derfor ville sådanne kombinerede tendenser, for hvilke der ikke var tegn på vending i den nærmeste fremtid, bringe EU-erhvervsgrenen i en endnu mere vanskelig finansiell situation.
- (63) Desuden mente Kommissionen, at i et sandsynligt scenario med yderligere pres fra importen og på et marked, der ikke ville opleve nogen væsentlig vækst, ville de tendenser til underbud af hjemmemarkedspriserne, der blev konstateret i den oprindelige undersøgelse, blive yderligere forværret. Det skaber yderligere vanskeligheder for EU-producenter, som vil blive konfronteret med beslutningen om enten at konkurrere om markedsandele på bekostning af mere bæredygtige priser eller at bevare et højere prisniveau på bekostning af fortsat at miste markedsandele. I begge scenarier vil deres finansielle resultater blive påvirket negativt.
- (64) Kommissionen bemærkede endvidere, at denne prisudvikling faldt sammen med den periode, hvor der allerede var indført en midlertidig beskyttelsesforanstaltning (siden midten af juli 2018). Det viser derfor, at eksportlandene udviste en endnu mere aggressiv importadfærd under foranstaltningerne, samt deres fortsatte interesse i at komme ind på EU-markedet i store mængder, selv om der var indført midlertidige beskyttelsesforanstaltninger.

#### 1.2.5. Status for handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i tredjelande og overkapacitet

- (65) I afsnit 1.1.1 og 1.1.2 forklarede Kommissionen udviklingen og den seneste situation med hensyn til overkapacitet og handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i tredjelande. På baggrund af disse oplysninger fandt Kommissionen, at det var højst usandsynligt, at den nuværende situation ville blive vendt i den nærmeste fremtid. Handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter indføres f.eks. normalt for en periode på fem år, og de kan forlænges yderligere. Navnlige fordi mange af foranstaltningerne var blevet indført i de få år, der gik forud for vedtagelsen af EU's stålbeskyttelsesforanstaltning<sup>(84)</sup>, ville de blive opretholdt som minimum i den nærmeste fremtid. Med hensyn til overkapacitet antydede de rapporter, som Kommissionen henviste til, ikke, at der var tegn på, at overkapaciteten ville falde betydeligt. De antydede nærmere modsat, at situationen med global overkapacitet i sektoren endda kunne forværres yderligere<sup>(85)</sup>. Faktisk var det globale forum om overkapacitet på stålområdet også meget tydeligt med hensyn til at konkludere, at overkapacitet fortsat var et vedvarende problem i slutningen af 2018. Det bemærkede, at »overskydende stålproduktionskapacitet — en global udfordring, der fortsat plager sektoren — skaber betydelige vanskeligheder for stålproducenter i både udviklede økonomier, vækstøkonomier og udviklingslande«<sup>(86)</sup>.
- (66) De påviste virkninger, som disse faktorer havde forårsaget på EU-markedet i form af en betydelig stigning i importen, blev beskrevet i afsnit 1.1 ovenfor samt i forordningen om endelig told. Da virkningerne heraf forventedes at fortsætte i den nærmeste fremtid, forventedes de at være af samme art og ville derfor sammen med USA's Section 232-foranstaltning skabe en yderligere stigning i importen til Unionen med deraf følgende negative virkninger for EU-erhvervsgrenen, hvis der ikke blev indført beskyttelsesforanstaltninger.
- (67) Kommissionen konkluderede derfor, at disse elementer fortsat ville spille en vigtig rolle på Unionens stålmarked i den nærmeste fremtid og derfor var relevante for analysen af en trussel om alvorlig skade.

#### 1.2.6. Markedsudsigter og -prognoser

- (68) I hele den analyserede periode steg forbruget af stål på EU-markedet fra år til år<sup>(87)</sup>. Denne tendens gjorde det muligt for EU-erhvervsgrenen generelt også at øge sin salgsmængde, hvilket igen gjorde det muligt for den i et vist omfang at afbøde virkningerne af det importpres, den var udsat for, og som fremgik af det vedvarende underbud og det konstante tab af markedsandel. Som forklaret i afsnit 1.2.1 gjorde denne stigning i salget i 2017 i forbindelse med

<sup>(84)</sup> Omkring 140 af de undersøgelser, der førte til vedtagelsen af foranstaltninger, blev indledt i 2015 eller senere, hvorfor deres varighed i princippet blev fastsat til mindst 2021 (dvs. mindst to år efter afslutningen af EU's beskyttelsesundersøgelse). Kilde: WTO, Integrated Trade Intelligence Portal (I-TIP).

<sup>(85)</sup> Se OECD, »Recent Developments in Steelmaking Capacity«, DSTI/SC(2018)2/FINAL: »de opdaterede oplysninger om bebudede investeringsprojekter tyder på, at der i øjeblikket er næsten 52 mio. ton bruttokapacitetsudvidelser undervejs, som kan tages i brug i løbet af den treårige periode 2018-20. Yderligere 39 mio. ton kapacitetsforøgelse er i øjeblikket i planlægningsfasen for eventuel opstart i samme periode«.

<sup>(86)</sup> Det globale forum om overkapacitet på stålområdet, ministerrapport, 20. september 2018, punkt 2.

<sup>(87)</sup> Forordningen om endelig told, tabel 4.

et opsving i priserne (både generelt og sammenlignet med udviklingen i omkostningerne) EU-erhvervsgrenen i stand til delvist at genrejse sig efter et konsekvent negativt finansielt resultat i de foregående år. I afsnit 1.2.4 observerede Kommissionen en nedadgående tendens i stålpriserne i Unionen parallelt med en stigning i råvarepriserne.

- (69) Kommissionen vurderede derefter de økonomiske udsigter og prognoser for den periode, der ville følge efter undersøgelsens afslutning, med henblik på at vurdere, om der forelå en trussel om alvorlig skade, idet den analyserede en række forskellige specialiserede markedsilder.
- (70) I den forbindelse pegede kilderne konsekvent på et scenarie med usikkerhed og nedkøling af den globale efterspørgsel efter stål i den nærmeste fremtid. Worldsteel Association bemærkede, at »nedgangen i efterspørgslen efter stål vil fortsætte ind i 2019 (...). Brexit uden en aftale og handelskrigen udgør risici«<sup>(88)</sup>. Den mindede også om, at »selv om den kraftige stigning i efterspørgslen efter stål i 2017 fortsatte i 2018, er risiciene steget. Stigende handelsspændinger og volatile valutakursbevægelser øger usikkerheden«<sup>(89)</sup>.
- (71) OECD bemærkede, at »genopretningen (af forholdene på stålmarkedet) ser ud til at være skrøbelig på grund af vedvarende strukturelle ubalancer«<sup>(90)</sup>. Andre markedsilder, såsom S&P Global Platts, gentog denne følelse af usikkerhed i Global Market Outlook fra december 2018.
- (72) Desuden konkluderede det globale forum om overkapacitet på stålområdet i september 2018, at »selv om forholdene på stålmarkedet har vist et vist cyklisk opsving i 2017, er den underliggende tendens i den globale efterspørgsel efter stål fortsat svag, og overskudskapaciteten er fortsat betydelig«<sup>(91)</sup>.
- (73) På samme måde bemærkede Eurofer (en EU-stålsammenslutning), at »(...) de igangværende handelsnigninger med USA og afkølingen af den globale efterspørgsel tyder på, at eksterne risici kan fortsætte med at stige, hvilket igen vil øge usikkerheden og føre til svækkede udsigter for EU's stålbrugere«<sup>(92)</sup>.
- (74) De data, der blev analyseret fra en række forskellige kilder, viste derfor konsekvent, at forventningen var, at der i bedste fald ville ske en beskeden stigning i stålforbruget, selv om dette ikke engang var sikkert, da udsigterne forværredes på baggrund af stigende usikkerhed. Som følge heraf ville den stagnerende globale efterspørgsel efter stål gøre det endnu mere sandsynligt, at ståleksportørerne ville sælge til det attraktive EU-marked.

#### *Konklusion vedrørende trussel om alvorlig skade*

- (75) De data, der blev analyseret i dette afsnit, bekræftede, at importen sandsynligvis ville stige i de relevante mængder, og at importpresset derfor ville fortsætte, både på mængder og priser, som følge af den vedvarende overkapacitet og det stigende antal handelspolitiske beskyttelsesinstrumenter i tredjelande, hvis virkninger på eksporten ville fortsætte. Desuden ville virkningerne af USA's Section 232 sandsynligvis blive mere mærkbare, efterhånden som månederne gik, hvilket ville øge presset på EU-markedet gennem en øget risiko for omlægning af handelen, og de første tegn herpå var allerede blevet til virkelighed.
- (76) På denne baggrund bekræftede Kommissionen også de modsatrettede tendenser for stål- og råvarepriserne i anden halvdel af 2018 og de usikre markedsudsigter for den nærmeste fremtid.
- (77) På baggrund af de elementer, der er analyseret i dette bilag, og konklusionerne i den oprindelige afgørelse bekræftede Kommissionen derfor, at der var fare for alvorlig skade, og at der ville være opstået en sådan alvorlig skade, hvis Kommissionen ikke havde indført en endelig beskyttelsesforanstaltning.

<sup>(88)</sup> Se Worldsteel Association — Global Steel Market Outlook — møde i OECD's stålkomité, 17. september 2018.

<sup>(89)</sup> Se Worldsteel Association — Worldsteel Short Range Outlook, oktober 2018, pressemeddelelse.

<sup>(90)</sup> Se OECD Steel Market Developments, 85. møde i stålkomitéen, september 2018. Se også side 7 og 8 i OECD's Global Economic Outlook, 17. september 2018, der viser en nedjustering af vækstforventningerne (også i Unionen), og at »den globale handel er aftaget som følge af voksende usikkerhed i handelspolitikken«.

<sup>(91)</sup> Det globale forum om overkapacitet på stålområdet, ministerrapport, 20. september 2018, punkt 2.

<sup>(92)</sup> Se EUROFER — Economic and Steel Market Outlook 2018-2019, 25. oktober 2018.

### 1.3. Forpligtelser, hvis virkning medførte stigningen i importen

- (78) I artikel XIX, stk. 1, litra a), i GATT 1994 bestemmes det i den relevante del: »[hvis] der som følge ... af virkningen af de forpligtelser, som et [medlem] har påtaget sig i henhold til denne overenskomst, herunder toldindrømmelser, importeres et produkt til det pågældende [medlems] område i så forøgede mængder ...«.
- (79) Det pågældende produkt består af flere toldpositioner <sup>(93)</sup>.
- (80) Med hensyn til alle disse toldpositioner har Den Europæiske Union som følge af toldindrømmelser, der er indgået i tidligere runder af multilaterale handelsforhandlinger, følgende toldforpligtelser <sup>(94)</sup>:
- 0 % værditold
- (81) Disse indrømmelser blev på tidspunktet for fastsættelsen af beskyttelsesforanstaltningerne opført i del I, afdeling II, på Den Europæiske Unions liste over indrømmelser og forpligtelser, der blev certificeret som liste EU CLXXIII — Den Europæiske Union den 1. december 2016 <sup>(95)</sup>, som ændret. Kolonnen for »andre afgifter og gebyrer« i denne liste og vedrørende ovennævnte toldpositioner var tom.
- (82) Som følge af disse indrømmelser, der er opført på Den Europæiske Unions liste over indrømmelser og forpligtelser, der er knyttet som bilag til GATT og indarbejdet i henhold til artikel II, stk. 7, i GATT 1994, havde Den Europæiske Union på tidspunktet for fastsættelsen af beskyttelsesforanstaltningerne navnlig følgende forpligtelser i henhold til GATT 1994: Artikel XI, stk. 1, der forbyder ikke-toldmæssige importrestriktioner for ovennævnte produkter, og, hvad der er vigtigt, artikel II, stk. 1, litra a), og artikel II, stk. 1, litra b), første og andet punktum, i GATT 1994. I henhold til artikel II, stk. 1, litra b), første punktum, må Unionen ikke i mangel af en gældende undtagelse pålægge det pågældende produkt almindelig told ud over den told, der er fastsat i den relevante del af EU's liste over indrømmelser og forpligtelser, dvs. de ovenfor anførte nultoldssatser for hver af de omfattede toldpositioner. På tidspunktet for den oprindelige fastlæggelse med henblik på beskyttelsesforanstaltningerne og for indførelsen af de endelige beskyttelsesforanstaltninger var EU's importtold på den vare, der var omfattet af beskyttelsesforanstaltningerne, på 0 %. For almindelig told var disse toldsatser med andre ord allerede de højeste tilladte satser i henhold til artikel II, stk. 1, litra a), og artikel II, stk. 1, litra b), første punktum, i GATT 1994. Med hensyn til anden told eller andre afgifter var der i henhold til artikel II, stk. 1, litra b), andet punktum, ingen fleksibilitet med hensyn til at indføre anden tillægstold end almindelig told.
- (83) Den vare, der var omfattet af beskyttelsesforanstaltningerne, blev importeret i større mængder (som fastsat i den endelige beskyttelsesforanstaltning) som følge af ovennævnte forpligtelser i henhold til GATT 1994 (artikel XI, stk. 1, artikel II, stk. 1, litra a), og artikel II, stk. 1, litra b), første og andet punktum, i GATT 1994), fordi disse forpligtelser, kombineret med de toldindrømmelser, som Unionen gav i de successive runder af multilaterale handelsforhandlinger, forbedrede og sikrede betingelserne for markedsadgang for import af den vare, der var omfattet af beskyttelsesforanstaltningerne, på EU-markedet. Ovennævnte toldforpligtelser fra Den Europæiske Unions side førte således til en stigning i importen og gav ikke EU noget spillerum til at forhøje den almindelige told i stedet for at indføre en beskyttelsesforanstaltning. Dette forklarer samtidig, hvordan de pågældende forpligtelser medførte en stigning i importen, som truede med at forvolde alvorlig skade.
- (84) De anførte GATT-forpligtelser forhindrede samtidig Unionen i at forhøje de gældende importafgifter på det pågældende produkt. Det var således Den Europæiske Unions »forpligtelser i henhold til GATT 1994, [som] begrænsede dens evne til at forebygge eller afhjælpe skade som følge af en stigning i importen«. Samtidig har Den Europæiske Union »suspenderet disse forpligtelser som følge af« sin beskyttelsesforanstaltning.«

<sup>(93)</sup> Se bilag I til forordningen om endelig told.

<sup>(94)</sup> For yderligere oplysninger henvises til notat til dossieret af 30. november 2022, tabel 5.

<sup>(95)</sup> WTO-dok. WT/Let/1220.

# AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2023/105

af 26. juli 2022

**vedrørende foranstaltningerne SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) truffet af Den Franske Republik til fordel for skiftende operatører af Beauvais-Tillé lufthavn og luftfartsselskaber med aktiviteter i denne lufthavn**

(meddelt under nummer C(2022) 5076)

**(Kun den franske udgave er autentisk)**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

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

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

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler <sup>(1)</sup>, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

### 1. SAGSFORLØB

- (1) Kommissionen modtog ved brev af 27. november 2009 en klage vedrørende visse fordele, som luftfartsselskabet Ryanair angiveligt skulle have nydt i en række regionale og lokale franske lufthavne. For så vidt angår Beauvais-Tillé lufthavn (herefter »Beauvais lufthavn«) henviser denne klage ligeledes til finansielle tilskud, som de skiftende operatører af denne lufthavn, handels- og industrikammeret i Oise (herefter »handelskammeret i Oise«) og Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (herefter »SAGEB«) skulle have modtaget. Klagen bygger navnlig på en rapport, som den regionale revisionsinstans, Chambre régionale des comptes de Picardie (herefter »CRC«), fremlagde den 3. september 2007 <sup>(2)</sup>.
- (2) Ved brev af 16. marts 2010 sendte Kommissionen klagen til de franske myndigheder i en ikkefortrolig version og opfordrede dem til at redegøre nærmere for disse foranstaltninger (herefter »de omhandlede foranstaltninger«). De franske myndigheder svarede ved breve af 31. maj og 7. juni 2010 suppleret med et brev af 2. november 2011. Kommissionen sendte disse elementer til klageren og anmodede ved brev af 5. december 2011 Frankrig om yderligere oplysninger. De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger og svar ved brev af 31. januar 2012.

<sup>(1)</sup> EUT C 279 af 14.9.2012, s. 23.

<sup>(2)</sup> Rapport d'observations définitives sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Oise, tilgængelig på <http://www.ccomptes.fr/fr/CRC20/documents/ROD/PIR200714.pdf>.

- (3) Ved brev af 30. maj 2012 meddelte Kommissionen Frankrig sin afgørelse (herefter »indledningsafgørelsen«) om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure efter artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med hensyn til den potentielle støtte, der blev udbetalt successivt til handelskammeret i Oise og SAGEB mellem 2000 og 2008, og den potentielle støtte, som handelskammeret i Oise og SAGEB havde udbetalt til forskellige luftfartsselskaber mellem den 1. januar 1997 og den 30. maj 2012.
- (4) Indledningsafgørelsen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(3)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.
- (5) Ved brev af 14. august 2012 modtog Kommissionen bemærkninger fra Frankrig. Den modtog den 25. oktober 2012 bemærkninger fra Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais (herefter »SMABT«), handelskammeret i Oise og SAGEB i fællesskab. Luftfartsselskaberne Ryanair og Wizz Air fremsendte begge deres bemærkninger til Kommissionen den 26. oktober 2012. Ved brev af 21. december 2012 meddelte Frankrig ikke at ville at kommentere bemærkningerne.
- (6) Ryanair fremsatte desuden en række generelle og fælles bemærkninger til en række statsstøttesager indledt af og vedrørende Kommissionen ved brev af 10. april 2013, 20. december 2013, 9. og 31. januar 2014, 7. februar 2014, 28. marts 2014, 27. januar 2015, 7. december 2015 og 1. april 2019. Ryanair forelagde også Kommissionen økonomiske analyserapporter udarbejdet af rådgivningsvirksomheden Oxera den 12. og 26. september 2014 og den 6. november 2014.
- (7) Wizz Air fremsatte ligeledes sine bemærkninger den 21. marts 2014. Luftfartsselskabet fremlagde også økonomiske analyserapporter udarbejdet af Oxera vedrørende Beauvais lufthavn den 4. november 2014.
- (8) Kommissionen videresendte de interesserede parter bemærkninger til Frankrig og gav Frankrig lejlighed til at fremsætte bemærkninger hertil <sup>(4)</sup>. Frankrig svarede ved breve af 13. juli 2012, 21. december 2012, 7. juni 2013, 29. januar 2014, 23. maj 2014, 18. december 2015 og 24. juni 2019. I sit brev af 13. juli 2012 meddelte Frankrig Kommissionen, at de modtagne bemærkninger ikke gav anledning til bemærkninger fra Frankrigs side med forbehold af de bemærkninger, der allerede var fremsat i forbindelse med Marseille Provence lufthavn <sup>(5)</sup>. Desuden meddelte Frankrig ved brev af 25. juli 2012, 29. januar 2014, 23. maj 2014 og 18. december 2015 Kommissionen, at Frankrig ikke ønskede at fremsætte bemærkninger som svar på tredjeparters bemærkninger.
- (9) Ved brev af 24. februar 2014 meddelte Kommissionen Frankrig og de interesserede tredjeparter, der allerede havde fremsat bemærkninger, at den havde til hensigt at vurdere de pågældende foranstaltningers forenelighed med det indre marked på grundlag af retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber <sup>(6)</sup> (herefter »retningslinjerne fra 2014«). Kommissionen opfordrede adressaterne til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger hertil. Endvidere blev der den 15. april 2014 offentliggjort en udtalelse i *Den Europæiske Unions Tidende* <sup>(7)</sup>, hvori Frankrig og de interesserede tredjeparter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger hertil.
- (10) Frankrig fremsatte den 19. marts 2014 sine bemærkninger til retningslinjerne fra 2014. Den 14. marts 2014 fremsendte SMABT, SAGEB og handelskammeret i Oise i fællesskab deres bemærkninger til Kommissionen. Wizz Air og Air France fremsatte deres bemærkninger henholdsvis den 21. marts 2014 og den 25. april 2014, og den ikkestatslige organisation Transport & Environnement fremsatte sine bemærkninger ved brev af 13. maj 2014. Disse forskellige bemærkninger blev videresendt til Frankrig ved brev af 28. maj 2014. Frankrig ønskede ikke at fremsætte bemærkninger hertil.
- (11) Ved brev af 16. april 2014 og 16. juli 2014 anmodede Kommissionen Frankrig om supplerende oplysninger. Frankrig svarede ved brev af henholdsvis den 19. juni 2014 og den 18. august 2014.

<sup>(3)</sup> EUT C 279 af 14.9.2012, s. 23.

<sup>(4)</sup> Ved brev af 30. maj 2012, 15. juni 2012, 3. maj 2013, 9. januar 2014, 23. januar 2014, 4. februar 2014, 2. juli 2014, 12. september 2014, 16. december 2015 og 17. maj 2019.

<sup>(5)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1698 af 20. februar 2014 om de foranstaltninger, SA. 22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), som Frankrig har iværksat til fordel for Marseille Provence lufthavn og de luftfartsselskaber, som benytter lufthavnen (EUT L 260 af 27.9.2016, s. 1).

<sup>(6)</sup> Kommissionens meddelelse om retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber (EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3).

<sup>(7)</sup> EUT C 113 af 15.4.2014, s. 30.

## 2. BAGGRUND FOR STØTTEN

## 2.1. Karakteristika for Beauvais lufthavn

- (12) Beauvais lufthavn er en fransk civil lufthavn beliggende i kommunen Tillé i departementet Oise, 3 km nord for Beauvais og ca. 90 km fra Paris. Denne lufthavn er åben for national og international kommerciel trafik. Beauvais lufthavn ligger 68 km fra Amiens-Glisy lufthavn, 80 km fra Roissy-Charles de Gaulle lufthavn, ca. 90 km fra Rouen lufthavn og 106 km fra Orly-sud lufthavn.
- (13) Den 1. maj 1997 åbnede Ryanair flere ruter fra Beauvais lufthavn til flere europæiske destinationer. I 2002 åbnede flere luftfartsselskaber (Goodjet, Volare, Air Horizons, Sterling osv.) gradvist faste ruter fra Beauvais lufthavn. På trods af stigningen i trafikken og det faktum, at nye luftfartsselskaber kom til, forblev Ryanair lufthavnens største luftfartsselskab: Den trafik, som selskabet stod for, udgjorde i perioden 1997-2011 i gennemsnit mere end 80 % af lufthavnens samlede aktivitet målt i antal passagerer. Lavpristrafikken tegnede sig i 2011 for næsten hele lufthavnens aktivitet.
- (14) Passagertrafikken i lufthavnen mellem 1997 og 2011 er sammenfattet i tabel 1.

Tabel 1

Passagertrafik i Beauvais lufthavn (passagerer) mellem 1997 og 2011 <sup>(8)</sup>

	Passagerer	Heraf Ryanair	Heraf Blue Air	Heraf Wizz Air
1997	207 000	127 453 (62 %)		
1998	260 000	194 211 (75 %)		
1999	387 000	315 771 (81,5 %)		
2000	387 229	346 551 (89 %)		
2001	422 972	371 376 (87 %)		
2002	677 857	459 572 (68 %)		
2003	969 445	806 383 (83 %)		
2004	1 427 595	1 292 368 (91 %)		40 919
2005	1 848 484	1 528 405 (83 %)	4 023	162 465
2006	1 887 971	1 626 279 (86 %)	28 947	148 861
2007	2 155 633	1 907 662 (88,5 %)	69 795	138 256
2008	2 484 635	2 212 165 (89 %)	81 072	178 340
2009	2 591 864	2 210 078 (85 %)	79 414	300 088
2010	2 931 796	2 465 476 (84 %)	84 660	377 812
2011	3 677 794	3 185 327 (87 %)	90 083	401 370

<sup>(8)</sup> Ifølge de franske myndigheders bilag til brevet af 31. januar 2012.



## 2.2. Forvaltere af Beauvais lufthavn

### 2.2.1. Lufthavnsforvaltning ved handelskammeret i Oise (1960 – 31.5.2008)

- (15) Indtil den 31. december 1992 drev handelskammeret i Oise Beauvais lufthavn på grundlag af en 30-årig offentlig koncessionsaftale, der blev indgået i 1960 med staten, som var ejer af lufthavnen. Efterfølgende drev handelskammeret i Oise lufthavnen på grundlag af en midlertidig tilladelse til brug af offentlige arealer, der blev udstedt ved præfektens bekendtgørelse af 1. oktober 1997, som retligt dækkede forvaltningen af lufthavnen fra den 1. januar 1993 til den 31. december 1999. Denne tilladelse til brug af offentlige arealer er blevet forlænget flere gange frem til den 3. maj 2002.
- (16) Ved en koncessionsaftale, der blev indgået den 30. januar 2002 og trådte i kraft den 4. maj 2002, tildelte staten opførelsen, vedligeholdelsen og driften af Beauvais lufthavn til handelskammeret i Oise for en periode på fem år.
- (17) Ved aftale af 1. marts 2007 overdrog staten ejerskabet og beføjelserne til at udvikle, vedligeholde og forvalte Beauvais lufthavn til SMABT med virkning fra den 1. marts 2008.
- (18) SMABT, der blev oprettet ved en præfekturbekendtgørelse af 20. oktober 2006, samler regionen Picardie (38 % af SMABT-finansieringen), departementet Oise (38 % af finansieringen) og bysammenslutningen (i dag kommunesammenslutningen) Beauvaisis (herefter »CCB«, 24 % af finansieringen). SMABT fungerer i overensstemmelse med princippet om sammenlægning af de tjenester, der allerede findes hos de myndigheder, der er medlemmer af organet, og der er i den forbindelse indgået en aftale om levering af tjenesteydelser med departementet Oise, som navnlig gør det muligt at stille departementets tjenestemænd til rådighed. SMABT er underlagt statens budgetkontrol<sup>(9)</sup> og prøvelse af lovlighed som defineret i bestemmelserne i den almindelige lov om regioner og kommuner, der var gældende på tidspunktet for dens oprettelse, navnlig lovens artikel L. 1612-1 til L. 1612-20 og L. 3132-1 til L. 3132-4.
- (19) Ved beslutning af 7. juni 2007 afgav SMABT udtalelse om princippet for delegering af offentlig tjeneste i forbindelse med driften af Beauvais lufthavn og busruten mellem Beauvais lufthavn og Paris og bemyndigede formanden for SMABT til at iværksætte en udbudsprocedure. Denne procedure indebærer, at den delegerede skulle have følgende opgaver:
- pleje, vedligeholdelse og drift af Beauvais lufthavn
  - udførelse af en række arbejder som led i en flerårig investeringsplan, som navnlig bør omfatte investeringer i vedligeholdelse af anlæg og opførelse af kommerciel infrastruktur (navnlig opførelse af en anden terminal)
  - drift af busruter, der forbinder lufthavnen med Paris og andre destinationer i regionen Île-de-France.
- (20) Indtil afslutningen af den udbudsprocedure, der er nævnt i betragtning 19, blev koncessionsaftalen med handelskammeret i Oise af 30. januar 2002 forlænget af staten indtil den 1. marts 2008<sup>(10)</sup>. Ved tillægskontrakt af 29. februar 2008 forlængede SMABT, der erstattede staten, for anden gang aftalens løbetid indtil den 31. maj 2008.
- (21) Det skal bemærkes, at handelskammeret i Oises drift af Beauvais lufthavn var knyttet til en særskilt konto i forhold til de øvrige aktiviteter udført af afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise. Desuden var regnskaberne for Beauvais lufthavns kommercielle aktiviteter adskilt fra regnskaberne for statslige aktiviteter med henblik på beregningen af den lufthavnsskat, som generaldirektoratet for civil luftfart opkræver til finansiering af lufthavnsinfrastruktur og -udstyr, der benyttes til statens statslige aktiviteter. De vigtigste regnskabs- og forretningsdata for handelskammeret i Oise vedrørende forvaltningen af lufthavnen i perioden 1997 til 2008 er sammenfattet i tabel 2:

<sup>(9)</sup> Formålet med budgetkontrollen er at sikre, at de gældende regler for udarbejdelse, vedtagelse og gennemførelse af de lokale myndigheders og deres offentlige institutioners budgetter overholdes. Den udøves udelukkende af præfekten i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel L.1612-1 til L.1612-20 i den generelle lov om lokale myndigheder (CGCT) og artikel 72 i Den Franske Republiks forfatning sammen med de regionale revisionsinstanser. Præfekten har alene beføjelse til at reformere budgetdokumenterne inden for rammerne af sin erstatningsbeføjelse, som gør det muligt for præfekten automatisk at afvikle og gennemføre et budget. Budgetkontrollen omfatter datoen for budgettets vedtagelse, den reelle balance på budgettet, regnskabsopførelsen og underskuddet på administrationskontoen samt den automatiske bogføring og overdragelse af obligatoriske udgifter.

<sup>(10)</sup> Artikel 58 i den ændrede finanslov for 2006 af 30. december 2006.

Tabel 2

Nøgletal fra regnskaberne for handelskammeret i Oises lufthavnsafdeling (tusind €) <sup>(1)</sup>

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Busprodukter	459	657	1 295	1 403	1 749	3 546
Indtægter Ryanair	NC	NC	NC	NC	706	848
Indtægter i alt	2 566	2 892	4 153	4 199	5 264	13 109
Betalinger til Ryanair	NC	NC	NC	NC	462	534
Udgifter i alt	2 417	3 413	3 631	4 675	5 704	13 069
Resultat	149	- 521	522	- 475	- 440	40
Nettoaktiver	2 679	3 146	27 126	2 595	2 550	2 887
Samlet balance	3 121	3 933	3 301	3 411	3 808	8 163
	2003	2004	2005	2006	2007	2008 <sup>(12)</sup>
Busprodukter	5 341	8 007	12 840	11 845	12 936	5 858
Indtægter Ryanair	1 502	2 379	2 777	2 904	3 425	1 643
Indtægter i alt	16 915	18 934	26 982	30 525	33 264	17 933
Betalinger til Ryanair	834	1 146	1 272	1 348	1 558	765
Busudgifter			6 078	6 210	6 403	2 821
Udgifter i alt	13 874	22 414	26 179	28 731	29 928	17 950
Resultat	3 042	- 3 480	803	1 794	3 335	- 17
Nettoaktiver	5 198	8 017	10 833	14 448	15 425	150
Samlet balance	9 353	15 283	18 234	31 585	33 560	16 374

<sup>(1)</sup> Oplysninger indhentet fra de franske myndigheder af 31. januar 2012. Driften af busruten Paris-Beauvais blev påbegyndt i maj 1997. Ifølge Frankrig skyldtes faldet i resultatet i 2004 den særligt store betydning af hensættelserne til fornyelse af de bevilgede aktiver (5 216 500 EUR) og hensættelser til større reparationer (590 000 EUR). De elementer, der er omfattet af fornyelsesplanen, vedrører navnlig istandsættelse af hovedlandingsbanen, flyparkeringsanlægget og rullevejene, veje og varme-, el- og vvs-installationer.

<sup>(2)</sup> For perioden fra den 1. januar 2008 til den 31. maj 2008.

### 2.2.2. Lufthavnsforvaltning ved SAGEB (fra den 1. juni 2008)

- (22) Efter den udbudsprocedure, der er nævnt i betragtning 19, uddelegerede <sup>(13)</sup> SMABT driften af Beauvais lufthavn til CCIO-Veolia Transport i henhold til en aftale om delegering af offentlig tjeneste, der blev indgået den 19. marts 2008 (med virkning fra den 1. juni 2008) for en periode på 15 år <sup>(14)</sup>. I overensstemmelse med bestemmelserne i aftalen om delegering af offentlig tjeneste erstattede SAGEB automatisk CCIO-Veolia Transport efter oprettelsen som delegeret enhed. Aftalen om delegering af offentlig tjeneste gælder fortsat på datoen for denne afgørelse.
- (23) SAGEB er et forenklet aktieselskab, hvis kapital oprindeligt blev ejet af handelskammeret i Oise (51 %) og af selskabet Veolia Transport (49 %), som selv ejes af den overvejende private koncern Veolia Environnement <sup>(15)</sup>. I marts 2011 blev Veolia Transport erstattet af Veolia-Transdev (50 % ejet af koncernen Veolia Environnement og 50 % af Caisse des Dépôts et Consignations), som overtog alle Veolia Transports andele i SAGEB. SAGEB's interne funktion og organisation er beskrevet i betragtning 291 ff.
- (24) Tabel 3 opsummerer de på hinanden følgende aftaler vedrørende driften af Beauvais lufthavn.

Tabel 3

#### Drift af Beauvais lufthavn — sammenfatning

Ejer	Periode	Operatør	Retshandlens art	Retshandlens dato
Staten	1.1.1993-4.5.2002	Handelskammeret i Oise	Tilladelse til brug af offentlige arealer	Præfekturbekendtgørelse af 01.10.1997
	4.5.2002-29.2.2008	Handelskammeret i Oise	Koncessionsaftale	30.1.2002
SMABT	1.3.2008-1.6.2008	Handelskammeret i Oise		
	1.6.2008-31.5.2023	SAGEB	Aftale om delegering af offentlig tjeneste	19.3.2008

### 3. DETALJERET BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

- (25) De omhandlede foranstaltninger består dels i finansiel støtte ydet af regioner og kommuner til de skiftende operatører af Beauvais lufthavn, dels i finansiel støtte ydet af de skiftende operatører af Beauvais lufthavn til forskellige luftfartsselskaber.

#### 3.1. Finansiell støtte til Beauvais lufthavn

- (26) Den finansielle støtte til Beauvais lufthavn består af to dele: Støtten omfatter på den ene side finansiering af investeringer i Beauvais' lufthavnsinfrastruktur og på den anden side bidrag til driften af lufthavnen.

<sup>(13)</sup> SMABT's beslutning af 25. februar 2008.

<sup>(14)</sup> En mere detaljeret beskrivelse af delegationsproceduren findes i betragtning 159 ff.

<sup>(15)</sup> Veolia Environnements kapital blev i 2008 fordelt mellem Caisse des dépôts et consignations (offentlig enhed) med 10 %, Groupama (5,55 %), Capital Research and Management Company (5,04 %), EDF (3,87 %), Veolia Environnement (3,17 %) og privatpersoner og andre private investorer i form af aktier (72,37%) ([https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport\\_financier\\_annuel\\_-\\_Document\\_de\\_reference\\_2008\\_20090406\\_0.pdf](https://www.veolia.com/sites/g/files/dvc2491/files/imported-documents/2016/11/Rapport_financier_annuel_-_Document_de_reference_2008_20090406_0.pdf)).

### 3.1.1. Kontraktlige rammer for tilskuddene til Beauvais lufthavn

#### 3.1.1.1. Den midlertidige tilladelse til brug af offentlige arealer (1.1.1993-3.5.2002)

- (27) Ifølge denne tilladelse var handelskammeret i Oise for egen risiko ansvarlig for etablering, vedligeholdelse, fornyelse, drift og udvikling af det udstyr, de anlæg, grunde, bygninger, installationer og tjenesteydelser, der er nødvendige for driften af Beauvais lufthavn <sup>(16)</sup>. Staten har dog fortsat kompetence til at levere visse tjenesteydelser, der bidrager til lufttrafikkens sikkerhed, sikring og regelmæssighed <sup>(17)</sup>, mens handelskammeret i Oise var ansvarlig for rednings- og brandslukningstjenesten, sikringen mod fugle og lufttrafikinformationstjenesten <sup>(18)</sup>.
- (28) I princippet kom handelskammeret i Oises indtægter fra lufthavnsafgifter og driftsindtægter <sup>(19)</sup>. Der kan også ydes finansiel støtte til dækning af udgifter til udvikling og vedligeholdelse af infrastrukturen, som også pålægges handelskammeret i Oise <sup>(20)</sup>. Handelskammeret i Oise kunne også ansøge om finansielle bidrag fra andre offentlige myndigheder til disse udgifter i henhold til artikel 3 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug. Til gengæld skulle handelskammeret i Oise betale staten en brugsafgift på 1 000 FRF om året.

#### 3.1.1.2. Koncessionsaftalen om Beauvais lufthavn (4.5.2002-31.5.2008)

- (29) Koncessionsaftalen af 4. maj 2002, hvoraf en del vedrørte anvendelsen af standardspecifikationerne i dekretet af 29. maj 1997 <sup>(21)</sup>, indeholdt bestemmelser om en opgavefordeling mellem staten og handelskammeret i Oise. Som koncessionsgivende myndighed udførte og finansierede staten alle flytrafiktjenester <sup>(22)</sup>. Hvad angår handelskammeret i Oise skulle det ud over den kommercielle drift af lufthavnen <sup>(23)</sup> selv udføre og finansiere visse sikringstjenester såsom brand- og redningstjenesten, sikringen mod fugle og kontrollen af passagerer, indskrevet bagage og adgang til lufthavnsområdet <sup>(24)</sup>.
- (30) I princippet kom handelskammeret i Oises indtægter fra lufthavnsafgifter som fastsat i koncessionsaftalen og driftsindtægter <sup>(25)</sup>. De sikringsopgaver, der blev udført af handelskammeret i Oise, og som er nævnt i foregående betragtning, blev finansielt dækket af indtægterne fra lufthavnsskatten og om nødvendigt af tilskud fra staten <sup>(26)</sup>.

#### 3.1.1.3. Aftalen om delegering af offentlig tjeneste (1.6.2008-2023)

- (31) Formålet med aftalen om delegering af offentlig tjeneste er først og fremmest at overdrage forvaltningen og driften af Beauvais lufthavn til SAGEB og sekundært at sikre driften af busruter mellem Beauvais lufthavn og Paris. Disse to aktiviteter udføres for den delegeredes risiko <sup>(27)</sup>.

<sup>(16)</sup> Artikel 1 og 6 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug af 1. oktober 1997.

<sup>(17)</sup> Artikel 8 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug henviser til kontrol af flytrafik og meteorologisk bistand til luftfarten.

<sup>(18)</sup> Artikel 9 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug.

<sup>(19)</sup> Artikel 34 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug.

<sup>(20)</sup> Artikel 10 i bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug.

<sup>(21)</sup> Jf. dekret nr. 97-547 af 29. maj 1997 om godkendelse af standardspecifikationerne og koncessionsaftalen for koncessioner, der er tildelt af staten til opførelse, vedligeholdelse og drift af flyvepladser, som ændret ved dekret nr. 99-780 af 6. september 1999.

<sup>(22)</sup> I henhold til artikel 16 i specifikationerne (som der henvises til i artikel 7 i koncessionsaftalen af 2002) omfattede disse tjenesteydelser således indkøb, vedligeholdelse og installation af det udstyr, der var nødvendigt for udøvelsen af flytrafiktjenester, herunder lysstyringsanordningen, indkøb af radiohjælpemidler til landing samt indkøb og installation af eventuelle visuelle indflyvningsvinke-indikatorsystemer.

<sup>(23)</sup> Artikel 7.2 i koncessionsaftalen.

<sup>(24)</sup> Artikel 8 og 9 i koncessionsaftalen.

<sup>(25)</sup> Artikel 11 og 13 i koncessionsaftalen.

<sup>(26)</sup> Artikel 8 og 9 i koncessionsaftalen.

<sup>(27)</sup> Artikel 1 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste af 19. marts 2008. Det skal dog bemærkes, at busruten udelukkende blev drevet af SAGEB.

- (32) I henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste er SAGEB økonomisk ansvarlig for udførelsen af alle aktiviteter i forbindelse med driften af Beauvais lufthavn med undtagelse af luftfartssikkerhed og meteorologisk bistand <sup>(28)</sup>. Desuden er SAGEB ansvarlig for at levere visse sikkerheds- og sikringstjenester <sup>(29)</sup>, forudsat at staten yder et finansielt bidrag, som er fastsat i den gældende lovgivning <sup>(30)</sup> eller fastsat i henhold til arten og omfanget af trafikken på lufthavnsområdet <sup>(31)</sup>.
- (33) Med hensyn til de finansielle betingelser, der gælder i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste, modtager SAGEB provenuet fra luftfartsafgifter og andre driftsindtægter i forbindelse med lufthavnen og driften af busruten Paris-Beauvais. SAGEB skal til gengæld betale en brugsafgift til SMABT på ca. 10,8 mio. EUR i hele aftalens løbetid. Det fremgår endvidere af aftalens bilag 14, at koncessionshaveren til gengæld for SMABT's deltagelse i finansieringen af lufthavnsinfrastrukturen forpligter sig til at betale SMABT en andel i udbyttet beregnet på grundlag af et overskud i forhold til det anslåede interne afkast på 10 %. Udbytteretten udløses i år (n), hvis nettoresultatet er positivt, hvis det kumulerede nettoresultat for årene (1) til (n) er positivt, og hvis det deraf følgende interne afkast er over 10 %. Udbyttet er fastsat til 50 % af overskuddet.
- (34) Desuden skal SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste fremlægge en liste over de investeringer, der skal foretages i aftalens løbetid <sup>(32)</sup>, til en værdi af 68,2 mio. EUR, som den delegerede virksomhed er forpligtet til at finansiere med alle midler, og for hvilke SMABT har fastsat et bidrag på højst 14,5 mio. EUR <sup>(33)</sup> (se betragtning 41).

### 3.1.2. Investeringstilskud

- (35) Der blev udbetalt investeringstilskud til de skiftende operatører af Beauvais lufthavn inden for rammerne af tre investeringsprogrammer, der henholdsvis blev gennemført i perioden 2001-2006, 2007-2008 og 2008-2023.

#### 3.1.2.1. Investeringsprogrammet 2001-2006 («program 1»)

- (36) I 2001 indgav handelskammeret i Oise en ansøgning om et finansielt bidrag til departementet Oise, regionen Picardie og kommunesammenslutningen Beauvaisis. I denne ansøgning fremlagde handelskammeret i Oise et program for modernisering og opgradering af Beauvais lufthavn til et anslået beløb på 53,3 mio. FRF (6,825 mio. EUR).
- (37) Departementet Oise <sup>(34)</sup>, regionen Picardie <sup>(35)</sup> og CCB <sup>(36)</sup> imødekom bidragsansøgningen og tildelte i alt 4 311 395 EUR <sup>(37)</sup> til handelskammeret i Oise, mens resten af udgifterne blev afholdt af handelskammeret i Oise (2,55 mio. EUR) <sup>(38)</sup>. Dette tilskud blev ikke beregnet i forhold til de specifikke omkostninger, der var fastsat i program 1, men i forhold til det samlede anslåede beløb for programmet. Den nøjagtige dato for investeringernes påbegyndelse var fastsat til den 2. juli 2001, og investeringerne skulle være afsluttet senest den 31. december 2006. Dette oprindelige investeringsprogram skulle ændres i løbet af 2005 for at tage hensyn til de lovgivningsmæssige begrænsninger vedrørende kvaliteten af passagerbetjening og -sikkerhed som følge af ændringer i passagertrafikken <sup>(39)</sup>. De investeringer, der er planlagt og gennemført inden for rammerne af dette program, kan sammenfattes således:

<sup>(28)</sup> Artikel 6 og 7 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste af 19. marts 2008.

<sup>(29)</sup> I henhold til artikel 27 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste omfatter disse tjenester navnlig sikkerheds- og brandtjenester, sikring mod dyr, kontrol med adgangen til lufthavnsområdet, opgaver i forbindelse med udførelse af syn osv.

<sup>(30)</sup> For så vidt angår sikkerheds- og brandtjenester og sikring mod dyr.

<sup>(31)</sup> For så vidt angår alle andre sikkerheds- og sikringsopgaver, der er omhandlet i artikel 27 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

<sup>(32)</sup> Artikel 9 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste. Listen over investeringer fremgår længere nede i afgørelsen.

<sup>(33)</sup> Artikel 11 og 79 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

<sup>(34)</sup> Ved finansieringsaftale indgået mellem departementet Oise og handelskammeret i Oise den 23. juli 2002.

<sup>(35)</sup> Ved finansieringsaftale indgået mellem regionen Picardie og handelskammeret i Oise den 13. december 2002.

<sup>(36)</sup> Ved finansieringsaftale indgået mellem CCB og handelskammeret i Oise den 8. oktober 2002.

<sup>(37)</sup> Departementet Oise og regionen Picardie bidrog hver især med 2 060 000 EUR og CCB med 191 395 EUR.

<sup>(38)</sup> Handelskammeret i Oise havde til hensigt at finansiere sin andel af finansieringen gennem selvfinansiering (lufthavnsafdeling) og låntagning.

<sup>(39)</sup> Præambel til tillæg 1 af 10. august 2005 til finansieringsaftalen af 23. juli 2002.

Tabel 4

## Planlagte og gennemførte investeringer inden for rammerne af program 1 (i EUR)

Investeringernes art	Anslåede beløb	Anslåede beløb som revideret i 2005	Endelige investeringsbeløb
<b>Vestfløjen (afgange):</b>	1 687 153	2 600 000	2 608 000
Område for sikkerhedskontrol af bagage			
Bagagesorteringshangar			
Lufthavnskontorer			
Halvtag			
<b>Østfløjen (ankomster):</b>	228 674	160 000	164 000
Bagagehåndteringsområde			
Overdækket passagergangområde			
<b>Modernisering af terminal</b>	762 250	600 000	649 000
<b>Sikkerhedsudstyr, herunder:</b>	914 690	900 000	922 000
Brandstation			
Sikkerhedsporte			
Lufthavnsdøre med adgangskontrol			
Udstyr til kontrol af indskrevet bagage			
<b>Diverse veje og net</b>	762 245	873 480	1 238 000 463 467
Bilparkering			
Brandstation			
Istandsættelse af eksisterende veje			
Vandrensningstilslutning			
<b>Diverse opgaver</b>	304 900	0	0
<b>Miljøundersøgelser og -opgaver</b>	533 570	60 000	62 000
<b>Honorarer</b>	623 210	623 210	744 000
<b>Modernisering af driftsmateriel, herunder:</b>	1 048 310	1 048 310	1 264 000 133 000
Anlæg til infiltration og screening			
<b>I ALT</b>	<b>6 865 000</b>	<b>6 865 000</b>	<b>7 650 000</b>

(38) På trods af højere endelige omkostninger end forventet betalte de lokale myndigheder, der er nævnt i betragtning 37, deres bidrag til handelskammeret i Oise som fastsat i finansieringsaftalerne til et samlet beløb på 4,311 mio. EUR, idet overskuddet gik til handelskammeret i Oise.

## 3.1.2.2. Investeringsprogrammet 2006-2007 («program 2»)

- (39) Handelskammeret i Oise har gennemført et andet investeringsprogram på 9,5 mio. EUR, der skulle gennemføres over en periode på to år fra den 1. januar 2006 til den 31. december 2007. Departementet Oise, regionen Picardie og CCB indvilligede i at yde et finansielt bidrag til denne foranstaltning (beregnet i forhold til det samlede anslåede beløb for program 2 og ikke i forhold til de specifikke omkostninger) ved aftaler indgået med handelskammeret i Oise henholdsvis den 11. december 2006, den 11. juli 2007 og den 12. juli 2007. Investeringsprogrammet blev fastlagt som følger:

Tabel 5

**Planlagte og gennemførte investeringer inden for rammerne af program 2 (i EUR)**

Investeringernes art	Anslåede investeringsbeløb	Endelige investeringsbeløb
Terminaludvidelse	1 202 039	1 327 749
Sikkerhedsporte	151 653	165 805
Opgradering af flyparkering og rullevej	1 410 000	1 408 739
Istandsættelse af hangarer og baner	300 000	231 542
Overdækket gangområde til passagerstrømme	237 451	176 590
Personaleparkering i henhold til vandloven	215 079	227 611
Base for biludlejningsfirmaer	110 000	1 735
Erhvervelser af grundstykker (ILS)	150 000	61 540
Inden- og udendørs skilte	50 000	10 510
Ankomststed for passagerer fra Porte Maillot	189 873	213 548
Vandloven	870 000	46 141
Istandsættelse af landingsbane	75 000	0
ILS-undersøgelser	150 000	139 803
Modernisering af offentlige veje	1 350 000	1 053 861
Administrationskontorer	890 000	944 557
Modernisering af varmeinstallationer	80 000	0
Undersøgelser af terminal 2	0	188 188
Risici, honorarer og uforudsete hændelser	500 000	745 123
Modernisering af driftsmateriel, herunder:	1 568 905	2 178 477
Opførelse af læskure til grænsepolitiet		52 670
Installation af en laserbaseret skræmmekanon		86 085
<b>I ALT</b>	<b>9 500 000</b>	<b>9 121 527</b>

- (40) De lokale myndigheder, der er nævnt i betragtning 37, havde forpligtet sig til at bidrage med 74 % af de samlede investeringer, mens handelskammeret i Oise stod for det resterende beløb. Regionen Picardie og departementet Oise planlagde således hver især at stå for en finansiering på 25 % af investeringerne, dvs. i alt 4,6 mio. EUR, mens CCB bidrog med 24 % og ydede et endeligt tilskud på 2,2 mio. EUR til handelskammeret i Oise. Som følge heraf modtog handelskammeret i Oise et investeringstilskud på ca. 6,8 mio. EUR inden for rammerne af dette investeringsprogram, svarende til 74 % af de foretagne investeringer.

## 3.1.2.3. Investeringsprogrammet 2008-2023 («program 3»)

- (41) Som nævnt i betragtning 34 skal SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste finansiere gennemførelsen af et investeringsprogram på 68,2 mio. EUR for perioden 2008-2023, hvortil SMABT yder støtte på op til 14,5 mio. EUR. I bilag 6 til aftalen om delegering af offentlig tjeneste er der redegjort for arten af disse investeringer, deres størrelse og tidsplanen for deres gennemførelse<sup>(40)</sup>. De investeringer, der er planlagt og gennemført indtil videre, kan sammenfattes således:

Tabel 6

**Planlagte og gennemførte investeringer inden for rammerne af program 3 (i millioner EUR)**

Investeringernes art	Oprindelige anslåede beløb	Gennemførte beløb frem til den 31. december 2018	Ajournførte anslåede beløb til gennemførelse
Opførelse af terminal T2	11,9	9,7	0,01
Ændringer og tilpasninger af terminal T1	1,6	5	0,07
Implementering af ILS-program, kategori III	13,6	14,4	0
Supplerende luftfartsinfrastruktur	3,3	4,2	0,2
Parkeringsanlæg og erhvervsfaciliteter	5,4	9,1	0,03
Miljøinvesteringer	2,9	1,6	0
Vedligeholdelse af anlæg	8,5	3,3	0,12
Overførsel af anlæg fra almenflyvning	0,7	1,5	0,04
Erhvervelse af sikkerhedsudstyr	10,2	8,7	2,1
Groundhandlingsudstyr og inventar	7,1	1,8	0,9
IT-materiel og -udstyr	3	2,6	1,8
<b>I ALT</b>	<b>68,2</b>	<b>61,9</b>	<b>67,2</b>

- (42) SAGEB havde inden den 31. december 2018 gennemført investeringer på næsten 62 mio. EUR. Ifølge prognoserne for de investeringer, der skal gennemføres inden datoen for udløbet af aftalen om delegering af offentlig tjeneste, bliver det samlede anslåede beløb en smule lavere end oprindeligt fastsat i aftalen.

## 3.1.3. Driftstilskud

## 3.1.3.1. Direkte udbetalinger

- (43) Kommissionen bemærkede indledningsvis, at ingen af aftalerne om tildeling af forvaltning og drift af Beauvais lufthavn indeholdt bestemmelser om udbetaling af driftstilskud til de skiftende operatører af lufthavnen (se afsnit 3.1.1).
- (44) Ikke desto mindre bemærkede Kommissionen i indledningsafgørelsen, at de skiftende operatører havde modtaget forskellige typer driftstilskud.

<sup>(40)</sup> I tidsplanen for investeringerne skelnes der mellem tre finansieringsfaser: en periode fra den 1. juni 2008 til den 31. december 2012 med en forpligtelse på 49,9 mio. EUR, en anden periode fra den 1. januar 2013 til den 31. december 2017 med en anslået investering på 7,8 mio. EUR og en sidste investeringsfase på 10,5 mio. EUR, der skal gennemføres mellem 2018 og 2023.



- (45) For det første fastslog Kommissionen, at der fremgik adskillige driftstilskud af regnskaberne for handelskammeret i Oise (lufthavnsafdeling) mellem 2002 og 2008, som forskellige enheder havde udbetalt til lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise pålydende i alt 107 924,59 EUR.

Tabel 7

**Driftstilskud modtaget af lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise (i EUR)**

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	I ALT
84 845,10	15 245	0	7 834,49	0	0	0	<b>107 924,59</b>

## 3.1.3.2. Kontante forskud

- (46) For det andet havde de franske myndigheder meddelt Kommissionen, at afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise mellem 1995 og 2004 havde ydet kontante forskud pålagt en nulsats til lufthavnsafdelingen for at imødegå en risiko for misligholdelse i forbindelse med de talrige og presserende udgifter, som lufthavnsafdelingen stod over for som følge af den gamle infrastruktur og den betydelige årlige stigning i trafikken i denne periode. Nedenstående tabel 8 viser støttebeløbene:

Tabel 8

**Kontante forskud bevilget af afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise til lufthavnsafdelingen (i EUR)**

År	Kontante forskud bevilget for det pågældende år	Beløb i alt
1995	NC	2 412 922,70
1996	888 508,49	3 301 431,19
1997	- 394 036,04	2 907 395,15
1998	323 559,53	3 230 954,68
1999	- 838 477,75	2 392 476,93
2000	- 176 603,94	2 215 872,99
2001	73 514,73	2 289 387,72
2002	142 970,85	2 432 358,57
2003	- 2 198 307,33	234 051,24
2004	327 698,17	561 749,41
2005	- 561 749,41	0

## 3.1.3.3. Delvis fritagelse for finansiering af planen for udvikling af turismen

- (47) Endelig bemærkede Kommissionen, at bilag 19 til aftalen om delegering af offentlig tjeneste indeholdt en plan for udvikling af turismen med udgangspunkt i Beauvais lufthavn <sup>(41)</sup>. Ifølge dette bilag havde planen til formål at gøre 8 % af passagererne til forbrugere/besøgende i Beauvais, Oise og Picardie inden for tre år efter ikrafttrædelsen af aftalen om delegering af offentlig tjeneste. For at nå dette mål indeholdt planen en række foranstaltninger, der skulle træffes for at tilskynde passagererne i Beauvais lufthavn til at blive i Beauvais, departementet Oise eller regionen Picardie (passagerundersøgelser, billedmarkedsføring osv.). Det regionale turistudvalg for Picardie, departementets turistudvalg for Oise og turistkontoret for Beauvais (herefter »de institutionelle turistorganisationer«) skulle stå for planens gennemførelse. Finansieringen af denne plan påhvilede SMABT og den udvalgte delegerede, i dette tilfælde SAGEB (hver 50 %).

<sup>(41)</sup> Planen for udvikling af turismen var på forhånd blevet udarbejdet af SMABT i en beslutning af 24. januar 2008. Denne er vedlagt aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

- (48) Den 15. oktober 2008 blev der indgået en aftale om mål og midler mellem SMABT, SAGEB og de institutionelle turistorganisationer. Formålet med denne aftale var at give nærmere oplysninger om de institutionelle turistorganisationers gennemførelse af den plan for udvikling af turismen, der er omhandlet i bilag 19 til aftalen om delegering af offentlig tjeneste. Ifølge aftalen skulle sidstnævnte hvert år rapportere direkte til SMABT (og til styregruppen, der består af alle de underskrivende parter) <sup>(42)</sup>. Aftalen blev indgået for en periode på tre år med en årlig finansiering på 462 000 EUR, der blev fordelt med halvdelen mellem SAGEB og SMABT, og som blev tildelt dem for at sætte dem i stand til at udføre de aftalte turismeaktiviteter.

### 3.2. Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne

- (49) Mellem den 1. maj 1997 og den 30. maj 2012 blev der indgået forskellige aftaler om lufthavnstjenester mellem de skiftende operatører af Beauvais lufthavn (handelskammeret i Oise og senere SAGEB) og flere luftfartsselskaber.
- (50) Kontraktforholdet mellem lufthavnsforvalteren og Ryanair havde form af brevvekslinger, mens forholdet til de andre luftfartsselskaber blev formaliseret enten ved indgåede aftaler baseret på IATA-modellen (International Air Transport Association) eller ved ad hoc-aftaler. Alle de aftaler, der er omfattet af denne afgørelse, er anført i tabel 9.
- (51) SAGEB var forvalter af Beauvais lufthavn på tidspunktet for underskrivelsen af RYAN4-, RYAN5- og WIZZ3-aftalerne. Handelskammeret i Oise var forvalter af lufthavnen på tidspunktet for underskrivelsen af de øvrige aftaler.

Tabel 9

#### Liste over aftaler om lufthavnstjenester mellem forvalteren af Beauvais lufthavn og luftfartsselskaberne

Aftalekode	Selskab	Lufthavnsforvalter	Aftaletype	Dato for underskrivelse	Ikrafttrædelsesdato	Gyldighedsperiode
<i>Ryanair</i>						
RYAN1	Ryanair	Handelskammeret i Oise	Brev	8.9.1998	1.1.1999	5 år
RYAN2	Ryanair	Handelskammeret i Oise	Breve	16.3.2001	Uspecificeret	Uspecificeret
RYAN3	Ryanair	Handelskammeret i Oise	Brev	12.2.2002	Uspecificeret	10 år
RYAN4	Ryanair	SAGEB	Breve	4.2.2010 og 5.2.2010	1.5.2010	7 måneder
RYAN5	Ryanair	SAGEB	Brev	27.7.2010	1.1.2011	1 år
<i>Wizz Air</i>						
WIZZ1	Wizz Air	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	11.6.2004	11.6.2004	5 år
WIZZ2	Wizz Air	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	1.7.2005	1.7.2005	3 år og 8 måneder

<sup>(42)</sup> Jf. artikel 8 i aftalen om mål og midler af 24. oktober 2008.

Aftalekode	Selskab	Lufthavnsforvalter	Aftaletype	Dato for underskrivelse	Ikrafttrædelsesdato	Gyldighedsperiode
WIZZ3	Wizz Air	SAGEB	Aftale (»Investment« agreement + IATA ground handling agreement)	1.6.2009	1.6.2009	5 år
<i>Andre luftfartsselskaber</i>						
GOOD1	Goodjet	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	14.12.2001	14.12.2001	7 år
CIAO1	Ciaofly	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	24.4.2002	24.4.2002	7 år
BERL1	Berlin Jet	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	30.1.2003	30.1.2003	5 år
VOLA1	Volare	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	13.2.2003	13.2.2003	5 år
STER1	Sterling	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	15.7.2004	31.3.2004	5 år
NORW1	Norwegian Air Shuttle	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	7.4.2005	31.3.2004	5 år
AIRH1	Air Horizons	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	12.7.2004	18.7.2004	1 år
AIRP1	Air Polonia	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	20.10.2004	20.10.2004	5 år
BLUE1	Blue Air	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	11.10.2005	11.10.2005	1 år
BLUE2	Blue Air	Handelskammeret i Oise	Aftale (ad hoc)	28.8.2007	26.3.2007	8 måneder
FLYM1	Flyme	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	30.3.2006	31.3.2006	5 år
CENT1	Centralwings	Handelskammeret i Oise	Aftale (IATA ground handling agreement)	18.2.2007	19.2.2007	1 år

- (52) De forskellige aftaler havde alle forskellige karakteristika, hvoraf de vigtigste er sammenfattet i tabel 10. Flere aftaler gav således forvalteren af Beauvais lufthavn mulighed for at yde et finansielt bidrag til luftfartsselskabet til gengæld for den leverede trafik. Af aftalerne fremgår der dog ikke markedsføringsbetalinger fra forvalteren af Beauvais lufthavn til gengæld for et luftfartsselskabs reklameydelse.

Tabel 10

**Karakteristika for aftalerne om lufthavnstjenester mellem forvalteren af Beauvais lufthavn og luftfartsselskaberne**

Aftalekode	De vigtigste karakteristika ved aftalerne
<i>Ryanair</i>	
RYAN1	<p>Denne aftale indeholder bestemmelser om drift af to flyruter fra Beauvais på følgende betingelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Dublin: Aftalen indeholdt bestemmelser om drift af tre ugentlige rotationer (to om lørdagen og en om søndagen) mod en landingsafgift på 750 FRF (114,37 EUR). Selskabet blev fritaget for at betale en landingsafgift for alle yderligere daglige rotationer, der måtte komme til. Desuden var der i aftalen fastsat en afgift på 10 FRF (1,52 EUR) pr. afrejsende passager.</li> <li>— Prestwick: I aftalen var der fastsat en daglig rotation mod en afgift på 750 FRF. For enhver yderligere daglig rotation var landingsafgiften 500 FRF (77,22 EUR). Desuden var der i aftalen fastsat en afgift på 10 FRF (1,52 EUR) pr. afrejsende passager.</li> </ul>
RYAN2	<p>Vilkårene i RYAN1-aftalen er blevet ændret som følger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— For Dublin-ruten blev landingsafgiften fastsat til 750 FRF ved op til 19 ugentlige rotationer. Ryanair var fritaget for landingsafgiften ved yderligere rotationer.</li> <li>— For Prestwick-ruten blev landingsafgiften fastsat til 750 FRF ved op til syv ugentlige rotationer og til 500 FRF ved mellem otte og 14 ugentlige afgang. Ryanair var fritaget for landingsafgiften over 14 ugentlige afgang.</li> <li>— For enhver ny rute, som Ryanair åbnede, blev landingsafgiften fastsat til 500 FRF ved én daglig rotation. Ryanair var fritaget for landingsafgiften ved mere end én daglig rotation.</li> <li>— Afgiften pr. afrejsende passager blev fastsat til 10 FRF for de eksisterende ruter, til 6 FRF (1,22 EUR) for nye ruter ved op til seks daglige rotationer og til 4 FRF (0,61 EUR) herover.</li> </ul>
RYAN3	<p>Denne aftale erstattede RYAN1- og RYAN2-aftalerne. Den indeholder betingelserne for Ryanairs drift af sine luftfartstjenester på følgende måde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— For 2002 er Ryanair blevet tildelt et passagermål på 210 000 med afrejse fra Beauvais. Landingsafgiften er fastsat til 750 FRF for alle de ruter, som selskabet driver.</li> <li>— For 2003 er Ryanair blevet tildelt et passagermål på 310 000 med afrejse fra Beauvais. Landingsafgiften er fastsat til 750 FRF ved op til syv daglige rotationer og til 650 FRF (99,09 EUR) herover.</li> <li>— For 2004 er passagermålet fastsat til 410 000 passagerer. Landingsafgiften er fastsat til 750 FRF ved op til syv daglige rotationer, til 600 FRF (91,47 EUR) ved mellem otte og ti daglige rotationer og til 400 FRF (60,98 EUR) herover.</li> <li>— Afgiften pr. afrejsende passager er aftalt til 8 FRF/passager ved op til 135 passagerer pr. fly (0 FRF herover) for hvert år i aftalens løbetid.</li> </ul> <p>Denne aftale var gældende indtil den 4. februar 2010 på de betingelser, der var fastsat for 2004.</p>
RYAN4	<p>Denne aftale ændrer RYAN3-aftalen ved at tilføje følgende elementer: Ryanair forpligter sig til at drive yderligere ti ugentlige rotationer på nye ruter. Til gengæld betaler lufthavnsoperatøren Ryanair et finansielt bidrag på 1,5 EUR pr. afrejsende passager på disse nye ruter.</p>
RYAN5	<p>Denne aftale ændrer RYAN4-aftalen. Ifølge vilkårene forpligter SAGEB sig til at betale Ryanair et finansielt bidrag på 2 EUR pr. afrejsende passager for hver yderligere passager, der transporteres i 2011, i forhold til antallet af passagerer, der blev transporteret af Ryanair i 2010. Til gengæld forpligter Ryanair sig til at gennemføre yderligere 26 rotationer om ugen.</p>

Aftalekode	De vigtigste karakteristika ved aftalerne
<i>Wizz Air</i>	
WIZZ1	<p>I denne aftale blev landingsafgifterne for Wizz Air fastsat således:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 500 EUR for den første daglige rotation</li> <li>— 450 EUR for den anden og tredje daglige rotation</li> <li>— 400 EUR for efterfølgende daglige rotationer.</li> </ul> <p>Luftfartsoperatøren forpligtede sig til i aftalens første fire år at betale luftfartsselskabet et finansielt bidrag på grundlag af antallet af afrejsende passagerer på 1 EUR pr. afrejsende passager med et loft på højst 40 000 EUR, 30 000 EUR, 20 000 EUR og 10 000 EUR i henholdsvis det første, andet, tredje og fjerde år. Aftalen indeholder også bestemmelser om andre valgfrie tjenester såsom rengøring af fly. Luftfartsselskabet var fritaget for afgiften pr. afrejsende passager.</p>
WIZZ2	<p>Aftalen skulle ændre WIZZ1-aftalen. Landingsafgiften blev nu fastsat til 425 EUR for alle rotationer. Luftfartsoperatørens finansielle bidrag lød nu på 0,75 EUR pr. afrejsende passager.</p>
WIZZ3	<p>Landingsafgifterne blev fastsat således:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 425 EUR ved op til 20 ugentlige rotationer</li> <li>— 42,5 EUR ved mellem 21 og 32 ugentlige rotationer</li> <li>— 21,25 EUR ved mere end 33 ugentlige rotationer.</li> </ul> <p>Luftfartsselskabet var fritaget for betaling af afgiften pr. afrejsende passager. Luftfartsoperatøren forpligtede sig til at betale luftfartsselskabet et finansielt bidrag pr. afrejsende passager på 0,375 EUR ved mellem 0 og 20 ugentlige rotationer, 1,375 EUR ved mellem 21 og 26 ugentlige rotationer, 1,725 EUR ved mellem 27 og 32 ugentlige rotationer og 1,925 EUR ved et rotationsantal herover. Aftalen indeholdt også bestemmelser om andre valgfrie tjenester såsom rengøring af fly.</p>
<i>Andre luftfartsselskaber</i>	
GOOD1	<p>Med aftalen blev der fastsat et program med 24 ugentlige rotationer. Landingsafgiften blev fastsat til 4 000 FRF (609,8 EUR), og luftfartsselskabet blev fritaget for at betale en afgift pr. afrejsende passager.</p>
CIAO1	<p>I aftalen var der fastsat en landingsafgift på 305 EUR, og luftfartsselskabet blev fritaget for at betale en afgift pr. afrejsende passager.</p>
BERL1	<p>Der blev fastsat én ugentlig rotation i aftalen. Landingsafgiften blev fastsat til 500 EUR, og luftfartsselskabet blev fritaget for at betale en afgift pr. afrejsende passager.</p>
VOLA1	<p>Der blev i aftalen fastsat et program med fem daglige rotationer. Landingsafgiften blev fastsat til 450 EUR og afgiften pr. afrejsende passager til 2,13 EUR. Luftfartsoperatøren forpligtede sig til at yde finansiel støtte til lancering af ruter på op til 100 000 EUR pr. rute.</p>
STER1	<p>I aftalen blev landingsafgiften fastsat til 576 EUR ved op til tre ugentlige rotationer, til 540 EUR ved mellem fire og seks ugentlige rotationer og til 500 EUR ved mere end syv ugentlige rotationer. Luftfartsselskabet var fritaget for betaling af afgiften pr. afrejsende passager. Aftalen indeholdt også bestemmelser om valgfrie tjenester såsom rengøring af fly.</p>
NORW1	<p>I aftalen blev landingsafgiften fastsat til 500 EUR ved op til seks ugentlige rotationer og til 400 EUR ved mere end syv ugentlige rotationer. Luftfartsselskabet var fritaget for betaling af afgiften pr. afrejsende passager. Aftalen indeholdt også bestemmelser om valgfrie tjenester såsom rengøring af fly.</p>

Aftalekode	De vigtigste karakteristika ved aftalerne
AIRH1	Der blev i aftalen fastsat et program med fem ugentlige rotationer. Landingsafgiften blev fastsat til 147,38 EUR og afgiften pr. afrejsende passager til 2,89 EUR. Lufthavnsoperatøren forpligtede sig til at betale et finansielt bidrag til luftfartsselskabet på 0,5 EUR pr. afrejsende passager. Aftalen indeholdt også bestemmelser om valgfrie tjenester vedrørende rengøring af fly og andre tjenester.
AIRP1	Der blev fastsat én daglig rotation i aftalen. Landingsafgiften blev fastsat til 192,88 EUR, og afgiften pr. afrejsende passager blev fastsat til 2,89 EUR. Aftalen indeholdt også bestemmelser om valgfrie tjenester såsom rengøring af fly.
BLUE1	I aftalen var der fastsat en landingsafgift på 600 EUR, og luftfartsselskabet blev fritaget for at betale en afgift pr. afrejsende passager.
BLUE2	Denne aftale ændrede BLUE1-aftalen vedrørende landingsafgifterne, som nu er fastsat til 450 EUR.
FLYM1	Der blev i aftalen fastsat en minimumstrafik svarende til fire ugentlige rotationer. Landingsafgifterne blev fastsat til 600 EUR for luftfartøjer af typen B737-300 (136 sæder) og til 550 EUR for luftfartøjer af typen B737-500 (125 sæder). Luftfartsselskabet var fritaget for betaling af afgifter pr. afrejsende passager.
CENT1	I aftalen blev landingsafgiften fastsat til 500 EUR ved op til tre ugentlige rotationer, til 450 EUR ved mellem fire og syv ugentlige rotationer og til 400 EUR ved mere end syv ugentlige rotationer. Luftfartsselskabet var fritaget for betaling af afgiften pr. afrejsende passager. Lufthavnsoperatøren forpligtede sig til at betale luftfartsselskabet et finansielt bidrag på 0,75 EUR pr. afrejsende passager i de første seks måneder og derefter 0,50 EUR for de sidste seks måneder.

#### 4. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING AF DEN FORMELLE UNDERSØGELSESPROCEDURE

##### 4.1. Finansiell støtte til de skiftende forvaltere af Beauvais lufthavn

- (53) Indledningsvis udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt det er korrekt, at der ikke var tale om statsstøtte i forbindelse med den finansielle støtte til handelskammeret i Oise og SAGEB.
- (54) For det første udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt der var tale om udøvelse af offentligretlige beføjelser i forbindelse med visse af Beauvais lufthavns aktiviteter, der finansieres af de offentlige myndigheder. Dernæst udtrykte Kommissionen også tvivl om, hvorvidt betingelserne i Altmark<sup>(43)</sup>-dommen vedrørende de foranstaltninger, som Beauvais lufthavn var omfattet af i henhold til program 3, var opfyldt. Kommissionen bemærkede endvidere, at de offentlige myndigheders begrundelse for de ydede investeringstilskud ikke henviste til deres direkte finansielle rentabilitet. Kommissionen satte derfor spørgsmålstegn ved, om disse investeringer var i overensstemmelse med princippet om den fornuftige private markedsekonomiske investor (herefter »MEOP«). Endelig konkluderede Kommissionen foreløbigt, at de pågældende foranstaltninger kunne tilregnes staten, var selektive og risikerede at fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen inden for EU.
- (55) For det andet udtrykte Kommissionen tvivl om investerings- og driftsstøttens forenelighed med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.
- (56) Vurderingen af foranstaltningernes forenelighed med det indre marked viste, at selv om alle de omhandlede foranstaltninger kunne opfylde et mål af almen interesse, var deres nødvendighed og proportionalitet i forhold til det fastsatte mål ikke godtgjort. Desuden var Kommissionen skeptisk over, hvorvidt infrastrukturen sikrede tilfredsstillende brugsudsigter på mellemlang sigt.

<sup>(43)</sup> Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

#### 4.2. Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne

- (57) I indledningsafgørelsen konkluderede Kommissionen foreløbigt, at lufthavnsforvalterens (handelskammeret i Oise og senere SAGEB) undertegnelse af aftalerne med luftfartsselskaberne indebar anvendelse af statsmidler, og at beslutningerne om at indgå disse aftaler kunne tilregnes staten.
- (58) Kommissionen vurderede også, at den ikke var i stand til at tage stilling til, om der forelå en selektiv fordel for luftfartsselskaberne. Kommissionens tilgængelige oplysninger var ikke tilstrækkelige til at kunne konkludere, at lufthavnsoperatøren handlede som MEOP. Kommissionen opfordrede Frankrig og de interesserede parter til at fremlægge yderligere oplysninger.
- (59) Kommissionen konkluderede foreløbigt, at de omhandlede foranstaltninger risikerede at fordreje konkurrencen og påvirke samhandelen inden for EU.
- (60) Endelig udtrykte Kommissionen tvivl om foreneligheden med det indre marked hvad angår støtteforanstaltningerne til fordel for luftfartsselskaberne. Kommissionen konkluderede navnlig foreløbigt, at de omhandlede foranstaltninger vedrørende støtte til lancering af nye ruter ikke opfyldte kriterierne for forenelighed med det indre marked.

### 5. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER

#### 5.1. Finansiell støtte til Beauvais lufthavn

##### 5.1.1. Investeringsstøtte

- (61) Frankrig har meddelt Kommissionens tjenestegrene, at Frankrig hvad angår Beauvais lufthavn ikke agter at påberåbe sig begrebet tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse i forbindelse med alle de investeringstilskud, der er modtaget fra de lokale myndigheder og udbetalt til de skiftende koncessionshavere i Beauvais lufthavn (handelskammeret i Oise og senere SAGEB) <sup>(44)</sup>.
- (62) Frankrig anførte endvidere, at staten ikke havde til hensigt at påberåbe sig anvendelsen af MEOP-princippet på investeringstilskud til de skiftende koncessionshavere i Beauvais lufthavn (handelskammeret i Oise og senere SAGEB) <sup>(45)</sup>.
- (63) Frankrig mener imidlertid ikke, at sådanne tilskud kan betragtes som statsstøtte eller statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked, med den begrundelse, at de er knyttet til finansiering af aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser, eller at det kan påvises, at de er forenelige med det indre marked.

##### 5.1.1.1. Finansiering af aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser

- (64) Frankrig anfører, at de tilskud, der er blevet udbetalt inden for rammerne af program 1 til aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser, på i alt 1 110 669 EUR, er følgende <sup>(46)</sup>:
- tilskud til sikkerhedsudstyr (922 000 EUR)
  - tilskud til modernisering af anlæg til infiltration og screening (133 000 EUR)
  - tilskud på i alt 55 669 EUR til honorarer og afskrivningsudgifter i forbindelse med de angivne statslige opgaver.
- (65) Frankrig anfører, at de tilskud, der er blevet udbetalt inden for rammerne af program 2 til aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser, på i alt 567 782 EUR, er følgende:
- tilskud på 52 670,98 EUR til opførelse af læskure til grænsepolitiet og 86 085,57 EUR til installation af en laserbaseret skræmmekanon

<sup>(44)</sup> Frankrigs bemærkninger af 14. august 2012.

<sup>(45)</sup> Frankrigs bemærkninger af 14. august 2012.

<sup>(46)</sup> Jf. tabel 4. Nærmere bestemt anfører Frankrig i sine bemærkninger, at disse beløb udgør 920 425 EUR. Efter en grundig gennemgang fra Kommissionens side af de fakturaer, som Frankrig har fremsendt, er udgifterne under de anførte poster rent faktisk større end dem, som Frankrig har angivet.

- tilskud på 1 65 805 EUR til opførelse af sikkerhedsporte og på 617 EUR til modernisering af anlæg til screening
  - tilskud på 176 590 EUR til opførelse af et overdækket gangområde til passagerstrømme
  - tilskud på i alt 86 632 EUR til honorarer og afskrivningsudgifter i forbindelse med de statslige opgaver, der er fælles for investeringsprogrammerne.
- (66) Ifølge Frankrig beløb tilskuddene under offentligretlige beføjelser for perioden 2001-2008 sig således til 1 678 451 EUR.
- (67) Frankrig anførte også tre investeringer i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste for perioden 2008-2023, der er knyttet til aktiviteter under offentligretlige beføjelser:
- installation af et automatisk landingssystem til brug under alle vejrforhold (ILS-system, kategori III) til et samlet beløb på 14 381 000 EUR
  - investeringer, der gør det muligt at samle private flyveklubber og private ejere i den nordlige ende af lufthavnen, den såkaldte fritidsflyveplads, i form af et tilskud på 1 442 000 EUR
  - levering og indretning af et areal på 50 m<sup>2</sup> i terminal T2 til institutionelle organisationers udvikling af turismen (under overskriften »opførelse af terminal T2«) i form af et beløb på 54 000 EUR.
- (68) Ifølge Frankrig beløber de samlede investeringer, der er nævnt i betragtning 67, og som blev gennemført i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste (2008-2023), sig til 15,877 mio. EUR. Det maksimale tilskud på 14,5 mio. EUR, der blev udbetalt til SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste, svarer således til modydelsen til investeringer, der er knyttet til aktiviteter henhørende under offentligretlige beføjelser, og kan derfor ikke betragtes som statsstøtte.
- (69) Frankrig fremlagde følgende argumenter for at påvise, at ovenstående investeringer henhører under offentligretlige beføjelser:
- De opgaver, der er forbundet med disse investeringer, udføres enten direkte af staten eller efter statens anvisning.
  - De opgaver, der er forbundet med disse investeringer, er pålagt i henhold til europæiske og nationale standarder.
  - De opgaver, der er forbundet med disse investeringer, udføres også i den almene interesse eller i offentlighedens interesse (f.eks. beskyttelse af menneskeliv, luftfartssikkerhed, grænsepoliti, sikring mod dyr, udøvelsen af flytrafik tjenester, luftfartssikkerhed, udvikling af turisme).
  - Udførelsen af de opgaver, der er forbundet med disse investeringer, af de skiftende koncessionshavere er ikke af kommerciel karakter.
  - Såvel i EU's retspraksis som i fransk retspraksis er det blevet anerkendt, at de opgaver, der er forbundet med disse investeringer, henhører under offentligretlige beføjelser.
- (70) Hvad nærmere bestemt angår det automatiske landingssystem til brug under alle vejrforhold har Frankrig gjort gældende, at dette system er omfattet af udøvelsen af luftfartstjenester, som henhører under offentligretlige beføjelser. Ifølge Frankrig har dette system til formål at forhindre kollisioner mellem luftfartøjer ved landing og på manøvreområder, at fremskynde og styre lufttrafikken og at yde rådgivning og information, der er nyttig for en sikker og effektiv drift af flyvninger. Frankrig påpeger imidlertid, at lufthavne ikke har ret til et sådant system, og at systemet ikke er omfattet af lufthavnsskatten.
- (71) For så vidt angår de investeringer, der gør det muligt at samle private flyveklubber og private ejere i den nordlige ende af Beauvais lufthavn, mener Frankrig, at denne foranstaltning har gjort det muligt at stoppe passage af fly, passagerer og medarbejdere fra disse flyveklubber og private ejere i områderne med adgangskontrol og dermed styrke kontrollen med adgangen til disse områder og garantere flysikkerheden så effektivt som muligt, hvilket henhører under offentligretlige beføjelser.
- (72) Frankrig mener også, at indretningen af et areal på 50 m<sup>2</sup> i terminal T2, der er forbeholdt de institutionelle organisationer til udvikling af turismen, gør det muligt for dem at udføre opgaven med at fremme lokal turisme i Beauvais lufthavn. Ifølge Frankrig henhører udviklingen af turisme under offentligretlige beføjelser, og indretningen af et særligt areal er knyttet hertil.



#### 5.1.1.2. Investeringsstøttens forenelighed med det indre marked

- (73) De franske myndigheder meddelte Kommissionen, at de i dette tilfælde godkendte anvendelsen af de kriterier i retningslinjerne, der var gældende på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i forbindelse med investeringsstøtten i henhold til punkt 173 i retningslinjerne fra 2014.
- (74) Frankrig fastholder, at alle investeringstilskud er forenelige med det indre marked i lyset af forenelighedskriterierne i EF-retningslinjerne for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne fra 2005 <sup>(47)</sup> (herefter »retningslinjerne fra 2005«).

#### *Et klart defineret mål af almen interesse*

- (75) Ifølge Frankrig kan alle de omhandlede foranstaltninger opfylde et klart defineret mål af almen interesse, nemlig den lokale økonomiske udvikling. Frankrig tilføjer, at Kommissionen kunne betragte lufthavnssikkerhed som et mål af almen interesse, og at en stor del af de investeringer, der blev foretaget i den undersøgte periode, i det foreliggende tilfælde også opfyldte dette mål.

#### *Infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det fastlagte mål*

- (76) Frankrig anfører, at den opførte infrastruktur var afgørende for, at Beauvais lufthavn kunne fungere korrekt i betragtning af den med rimelighed forudsigelige stigning i antallet af passagerer. Ifølge Frankrig var de fleste investeringer knyttet til et presserende arbejde for at sikre og opgradere Beauvais lufthavn i forbindelse med en kraftig stigning i lufttrafikken i lufthavnen.
- (77) Desuden stod disse investeringer i rimeligt forhold til det fastsatte mål, eftersom definitionen af investeringerne ifølge Frankrig altid har været yderst konservativ, navnlig fordi den var baseret på særligt lave trafikprognoser i lyset af de faktiske trafikniveauer. På denne måde kunne investeringerne have været meget større i omfang og omkostninger i lyset af de faktiske trafikniveauer.

#### *Infrastrukturen giver tilfredsstillende belægningsprognoser på mellemlang sigt*

- (78) Frankrig påpeger, at investeringerne i Beauvais lufthavn i perioden 2001-2006 var baseret på en trafikal antagelse om 600 000 passagerer i 2006. Investeringerne i program 2 var også baseret på en trafikal antagelse om 18 000 bevægelser på mellemlang sigt, mens program 3 blev udarbejdet af SAGEB i overensstemmelse med et reference-scenarie med en trafikal antagelse om op til 21 000 bevægelser om året.
- (79) Den vækst i Ryanairs flyvninger, der blev konstateret i forbindelse med beslutningerne om godkendelse af investeringsprogrammerne, og den geografiske nærhed til byen Paris imødekommer desuden de tilfredsstillende brugsudsigter for infrastrukturen på mellemlang sigt.

#### *Alle potentielle brugere af infrastrukturen har adgang til den på lige og ikkediskriminerende vilkår*

- (80) Frankrig anfører, at ingen af luftfartsselskaberne i Beauvais lufthavn og ingen passagerer fra disse luftfartsselskaber har fået en fordel med hensyn til adgang til de forskellige faciliteter og infrastrukturer, som lufthavnen stiller til rådighed.

#### *Samhandelen berøres ikke i et omfang, der strider mod den fælles interesse*

- (81) Frankrig mener, at Beauvais lufthavns eksistens gør det muligt at bekæmpe overbelastningen af lufttrafikken i de parisiske lufthavne, navnlig Roissy-Charles de Gaulle lufthavn.
- (82) Det kan ikke benægtes, at Beauvais lufthavn eventuelt overtager en del af Roissy-Charles de Gaulle lufthavns kunder, men Frankrig har endvidere anført, at dette navnlig skal ses i betragtning af den øgede tilgængelighed og det øgede antal destinationer, der tilbydes fra lufthavnen, og de udgangsforbud, der er pålagt i Orly lufthavn. Lufthavnene i Amiens og Rouen har ikke udviklet nogen kommerciel trafik.

<sup>(47)</sup> EF-retningslinjer for finansiering af lufthavne og statslig startstøtte til luftfartsselskaber, som opererer fra regionale lufthavne (EUT C 312 af 9.12.2005, s. 1).

*Støttens nødvendighed og proportionalitet*

- (83) Frankrig anfører, at støtteintensiteten inden for rammerne af program 1 udgjorde ca. to tredjedele af det samlede beløb, der skulle finansieres. For program 2 lå støtteintensiteten på 74 %, men skal ifølge Frankrig ses i lyset af den korte afskrivningsperiode for arbejderne (lidt over et år), der hænger sammen med den meget korte varighed af forlængelsen af koncessionen mellem staten og handelskammeret i Oise. Med hensyn til program 3 mener Frankrig, at støtteintensiteten er på ca. 21,26 %, og påpeger, at der er tale om et maksimumstal, da det endelige støttebeløb kan være lavere afhængigt af de faktiske investeringer.
- (84) Frankrig påpeger, at den høje støtteintensitet, der blev ydet til handelskammeret i Oise i forbindelse med investeringsprogrammerne for 2001-2006 og 2006-2008, var nødvendig, for så vidt som handelskammeret i Oise uden denne støtte ikke ville have været i stand til at gennemføre alle de investeringer, der var truffet beslutning om, og derfor ikke ville have været i stand til at opfylde behovet for sikkerhed og opgradering af infrastrukturen. Frankrig påpeger i denne forbindelse, at handelskammeret i Oise anvendte lånet til at indfri sin andel af finansieringen under de to investeringsprogrammer, idet handelskammeret i Oise ikke ville have kunnet yde et større bidrag.

*5.1.2. Driftsstøtte*

- (85) Frankrig har for det første hvad angår driftstilskud gjort gældende, at handelskammeret i Oise i perioden 1996-2008 modtog meget små tilskud. Frankrig understreger hermed, at disse tilskud ikke kunne have fordrejet konkurrencen eller påvirket samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (86) Frankrig anslår, at ud af de 107 924,59 EUR, der er modtaget:
- blev et tilskud på 68 000 EUR, der blev udbetalt i 2002, brugt til at finansiere den ekstraordinære foranstaltning, idet satsen for håndbagagekontrol gik fra 25 til 50 % som følge af angrebene den 11. september 2001
  - svarede et beløb på 1 600,10 EUR, der blev udbetalt i 2002, til en overførsel fra forbundet for forvaltning af midler til handicappedes erhvervsmæssiges integration (Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées) til tilbagebetaling af en for stor udbetaling af bidrag fra handelskammeret i Oises side
  - svarede et beløb på 2 005 EUR, der blev udbetalt i 2005, til en betaling fra det nationale center for organisering af landbrugsstrukturer
  - svarede et beløb på 5 829,49 EUR, der blev udbetalt i 2005, til et tilskud fra byen Tillé til saneringsarbejder i forbindelse med tilslutningen af sidebygninger i henhold til lufthavnsaftalen til det kollektive spildevandsnet, som handelskammeret i Oise havde påtaget sig for byens regning
  - svarede to tilskud på hver 15 245 EUR til den godtgørelse, som departementet Oise ydede for tjenester leveret af personalet i lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise til fremme af turismen i Oise.
- (87) Frankrig anfører, at tilskuddet på 68 000 EUR var knyttet til en sikkerhedsopgave, og at der således ikke var tale om statsstøtte. Med hensyn til de øvrige tilskud udgjorde de kun et rimeligt vederlag for de tjenester, som handelskammeret i Oise leverede, eller tilbagebetaling af for store udbetalinger af bidrag til de sammenslutninger, som handelskammeret i Oise var tilknyttet.
- (88) For det andet hvad angår de forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise ydede til lufthavnsafdelingen, er Frankrig først og fremmest af den opfattelse, at de forskud, der blev ydet før Aéroports de Paris-dommen af 12. december 2000, ikke udgør statsstøtte i henhold til punkt 29 i retningslinjerne fra 2014. Der kunne således kun være tale om statsstøtte i forbindelse med de forskud, der blev ydet i 2001, 2002 og 2004.
- (89) Frankrig mener også, at de forskud, der blev ydet i 2001 og 2002 — og som blev tilbagebetalt fuldt ud — blev ydet, selv om Beauvais lufthavn i de to regnskabsår, der gik forud for det år, hvor støtten blev ydet, havde registreret en årlig trafik på under 700 000 passagerer. I overensstemmelse med punkt 118 i retningslinjerne fra 2014 var lufthavnen på daværende tidspunkt sandsynligvis ikke i stand til at afholde en betydelig del af sine driftsomkostninger, hvilket berettigede, at der blev ydet tilskud til nulsats. Med hensyn til det forskud, der blev ydet i 2004, mener Frankrig, at Beauvais lufthavn i de to regnskabsår, der gik forud for det år, hvor støtten blev ydet, havde registreret en årlig trafik på mellem 700 000 og 1 million passagerer. Ud over de renter, der ikke blev opkrævet i forbindelse med dette forskud, der blev ydet i 2004, påpeger Frankrig, at Beauvais lufthavn ikke afholdt alle sine driftsomkostninger og derfor i vid udstrækning opfyldte kravet i punkt 118 i retningslinjerne fra 2014.

- (90) Endelig hvad angår den fordel, der blev indrømmet SAGEB i form af en fritagelse for turismeudgifter, som SAGEB skulle have afholdt som lufthavnsoperatør, er Frankrig af den opfattelse, at SAGEB hverken har kompetence til eller til opgave at fremme udviklingen af den lokale og regionale turisme, og at selskabet ikke har modtaget nogen støtte i denne henseende.
- (91) Frankrig har gjort gældende, at udviklingen af turismen henhører under statens kompetence i henhold til national ret. Turismeudviklingsplanen kunne således kun gennemføres af de lokale og regionale myndigheder (i dette tilfælde SMABT) og havde ikke til formål at udvikle lufthavnens aktiviteter, men snarere at fremme den regionale turisme. Frankrig har i denne forbindelse tilføjet, at målene for turismeudviklingsplanen alene var blevet fastlagt af SMABT og alene gennemført af turistorganisationerne uden SAGEB's indgriben eller indflydelse. Tværtimod skulle Kommissionen bidrage finansielt til gennemførelsen af foranstaltningerne og om nødvendigt stille de midler til rådighed, der gjorde det muligt for disse organisationer at udføre deres opgaver (tilrådgivningsstillelse af lokaler, opslag i lufthavnen osv.).
- (92) Endelig anfører Frankrig, at ingen af de foranstaltninger, der blev gennemført inden for rammerne af turismeudviklingsplanen, havde til formål at fremme Beauvais lufthavn eller de destinationer, der var anført i planen. De materialer, som SAGEB udarbejdede til dette formål, var ikke omfattet af opgaven med at fremme turismen og blev finansieret af SAGEB med egne midler.
- (93) Da ingen af de tilskud, der er omhandlet i dette afsnit (med undtagelse af de kontante forskud, der blev ydet i 2001, 2002 og 2004), udgør statsstøtte, mener Frankrig ikke, at det er nødvendigt at påvise deres forenelighed med det indre marked. Under alle omstændigheder erklærede de franske myndigheder, at de i den foreliggende sag godkendte anvendelsen af kriterierne i punkt 137 i retningslinjerne fra 2014 for driftsstøtte.

## 5.2. Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne

- (94) Frankrig anfører, at lufthavnsoperatørens (handelskammeret i Oise og senere SAGEB) adfærd er i overensstemmelse med en MEOP's adfærd. Alle aftaler gav således anledning til en øget rentabilitet og gav ikke luftfartsselskaberne en fordel som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (95) Frankrig påpeger endvidere, at forvalterne af Beauvais lufthavn aldrig har indgået en markedsføringsaftale, der indebærer, at et luftfartsselskab leverer markedsføringsydelser (reklamer på websteder eller anden reklame). De markedsføringsbidrag, som disse forvaltere har betalt i henhold til visse aftaler, tilskynder luftfartsselskaberne til at udvikle deres trafik og skaber dermed yderligere indtægter for forvalterne (bus, ikkeluftfartsrelaterede indtægter).
- (96) Frankrig anførte, at handelskammeret i Oise ikke var i stand til at fremlægge økonomiske analyser udført forud for indgåelsen af de individuelle aftaler med luftfartsselskaberne, da det var lufthavnsoperatør. Frankrig hævder imidlertid, at handelskammeret i Oise handlede som MEOP, på trods af at der ikke forelå forudgående økonomiske analyser, og at der systematisk blev truffet beslutninger om indlemmelse af et nyt luftfartsselskab eller åbning af nye ruter med henblik på at udvikle rentable lufthavnsaktiviteter. I den forbindelse har Frankrig fremlagt en simulering af det almindelige budget (der dækker alle lufthavnens aktiviteter), som på forhånd er gennemført af handelskammeret i Oise for perioden 2001-2006. Denne simulering viser, at lufthavnen kunne generere en generel positiv likviditet baseret på udviklingen i Ryanairs og andre luftfartsselskabers aktiviteter (henholdsvis 75 % og 25 % af de forventede indtægter i 2006).
- (97) Efter indledningsafgørelsen rekonstruerede Frankrig forretningsplaner for de øvrige aftaler i forbindelse med de aftaler, der var indgået mellem handelskammeret i Oise og de luftfartsselskaber, der er nævnt i tabel 9 (med undtagelse af RYAN1- og RYAN2-aftalerne, for hvilke der ikke blev fremlagt en rekonstrueret forretningsplan). Frankrig anfører, at disse forretningsplaner blev rekonstrueret på grundlag af oplysninger, som handelskammeret i Oise havde kendskab til, inden aftalerne blev underskrevet, og på grundlag af antagelser om trafik, indtægter og omkostninger, som forekom rimelige, inden aftalerne blev underskrevet. Disse rekonstruerede forretningsplaner viser, at handelskammeret i Oise på grundlag af Frankrigs antagelser med rette kunne forvente at skabe et overskud ved at underskrive de enkelte aftaler med luftfartsselskaberne.
- (98) Frankrig fremlagde de økonomiske analyser (baggrundsnotater, forretningsplan), som SAGEB, den daværende forvalter af Beauvais lufthavn, havde udført forud for undertegnelsen af alle de aftaler, som SAGEB havde underskrevet, og som der henvises til i tabel 9, nemlig RYAN4-, RYAN5- og WIZZ3-aftalerne. Det konkluderes i disse økonomiske analyser, at aftalerne sikrer lufthavnsforvalteren et overskud. Efter indledningsafgørelsen anførte Frankrig, at disse økonomiske analyser var baseret på de gennemsnitlige omkostninger og ikke på meromkostningerne. Frankrig fremlagde derfor reviderede udgaver af disse tre økonomiske analyser (og som således blev udført efter indgåelsen af aftalerne) baseret på en stigning i omkostningerne, hvilket bekræftede, at de tre aftaler gjorde det muligt at generere et gradvist overskud for SAGEB.

- (99) Frankrig anfører endvidere, at SAGEB ikke modtager driftstilskud (bortset fra tilskud til aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser), og at SAGEB's risici og ansvar deles mellem handelskammeret i Oise og Véolia. Navnlig skal SAGEB's beslutninger om indgåelse af aftaler med luftfartsselskaber i henhold til aktionæraftalen mellem handelskammeret i Oise (51 % af stemmerne) og det private selskab Véolia (49 % af stemmerne) godkendes af aktionærene med et kvalificeret flertal på 75 % af stemmerne. Frankrig påpeger således, at de aftaler, som SAGEB har underskrevet, ikke kan underskrives uden Véolias godkendelse, og at Véolias godkendelse af aftalerne med luftfartsselskaberne viser, at disse aftaler er i overensstemmelse med markedspraksis.
- (100) Frankrig anførte også, at der ikke blev foretaget investeringer i lufthavnen specifikt på vegne af et luftfartsselskab. Navnlig kontaktede lufthavnsoperatøren mange luftfartsselskaber for at skabe en mere differentieret kundegruppe. Selv om Ryanair tegnede sig for 80 % til 90 % af lufthavnens trafik mellem 1999 og 2011, er infrastrukturen tilgængelig på ikkediskriminerende vis for alle luftfartsselskaber og er blevet opført i henhold til udviklingsplanen for lufthavnen uden at være knyttet til en specifik aftale.

## 6. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

### 6.1. Bemærkninger fra interesserede tredjeparter om anvendelsen af retningslinjerne fra 2014 på den foreliggende sag

#### 6.1.1. Fælles bemærkninger fra handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB

- (101) Med hensyn til de investeringstilskud, der er omfattet af denne afgørelse, er handelskammeret i Oise, SAGEB og SMABT klar over, at deres forenelighed vil blive vurderet på grundlag af retningslinjerne fra 2005. Desuden vil tilskud, der er ydet til Beauvais lufthavn før den 12. december 2000, ikke blive anfægtet på grundlag af statsstøtte-reglerne i overensstemmelse med Aéroports de Paris-dommen <sup>(48)</sup>.
- (102) Hvad angår det finansielle forhold mellem Beauvais lufthavn og de luftfartsselskaber, der betjener den, mener handelskammeret i Oise, SAGEB og SMABT, at dette vil blive vurderet i lyset af de nye retningslinjer fra 2014.

#### 6.1.2. Bemærkninger fra Air France

- (103) Air France fremlagde i løbet af undersøgelsen bemærkninger, der var begrænset til anvendelsen af retningslinjerne fra 2014. Air France bestrider af forskellige grunde anvendelsen af retningslinjerne fra 2014 med tilbagevirkende kraft på de sager, der omhandler driftsstøtte til lufthavnene, selv om denne støtte blev udbetalt før offentliggørelsen af retningslinjerne:
- Ifølge Air France begunstiger anvendelse med tilbagevirkende kraft af retningslinjerne fra 2014 aktører, der ikke har overholdt reglerne, ved at legitimere handlinger, som ikke var i overensstemmelse med reglerne på det tidspunkt, hvor de blev udført. Derimod straffer denne tilgang de aktører, der overholdt de tidligere retningslinjer og undlod at modtage offentlige midler.
  - Air France understreger endvidere, at anvendelsen med tilbagevirkende kraft af retningslinjerne fra 2014 på driftsstøtte til lufthavne er i strid med de almindelige retsprincipper og den europæiske retspraksis.
  - Air France hævder, at retningslinjerne fra 2014 vil favorisere de nye operatører på bekostning af de etablerede. Ved at tillade, at et nyt luftfartsselskab fritages for betaling af meromkostningerne ved sin virksomhed, vil de nemlig virke diskriminerende på lufthavnens historiske erhvervsdrivende, som er pålagt højere afgifter.
  - Endelig minder Air France om, at selv om det teoretisk set kan forekomme let at opfylde betingelsen om ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen i en lufthavn, viser praksis noget helt andet, idet visse driftsmodeller bevidst diskrimineres.

### 6.2. Fælles bemærkninger fra handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB

- (104) Handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB fremsatte fælles bemærkninger til Kommissionen.

<sup>(48)</sup> Dom afsagt af Retten i Første Instans af 12. december 2000, Aéroports de Paris mod Kommissionen, T-128/98, EU:T:2000:290.

### 6.2.1. Finansiell støtte til fordel for Beauvais lufthavn

- (105) Med hensyn til den investeringsstøtte og driftsstøtte, der er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, henviser handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB fuldt ud til Frankrigs bemærkninger.
- (106) Handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB fremlagde også til støtte for Frankrigs argumenter en analyse udført af det uafhængige firma Microeconomix af den konkurrence, som Beauvais lufthavn udøvede på markedet for passagertransport. I undersøgelsen blev det konkluderet, at støtten til Beauvais lufthavn ikke havde påvirket samhandelen på en måde, der strider mod den fælles interesse.
- (107) For det første påvirkede støtten til Beauvais lufthavn ifølge undersøgelsen ikke konkurrencen med de to andre parisiske lufthavne Roissy og Orly. Undersøgelsen udelukker ikke — set fra et efterspørgselsperspektiv — muligheden for i det mindste delvis substituerbarhed mellem lufthavnene Roissy og Orly og Beauvais lufthavn, da disse tre lufthavne delvist deler opland<sup>(49)</sup>. Beauvais lufthavn var udelukkende genstand for lavpristrafik mellem 2000 og 2011, mens lufthavnene Orly og Roissy også var genstand for lavpristrafik, men i 2011 tegnede denne sig kun for 13,6 % af den samlede trafik i disse to lufthavne, dvs. en mindre del<sup>(50)</sup>. Det udelukkes imidlertid i undersøgelsen, at samhandelen kan være blevet påvirket som følge af investeringsstøtte af følgende årsager:
- Undersøgelsen viser, at Beauvais lufthavns markedsandel fortsat var lav (f.eks. 4 % i 2011) på det regionale lufthavnsmarked, som lufthavnen udgør sammen med Roissy lufthavn og Orly lufthavn. På markedet for lavpristrafik i Paris-regionen nåede Beauvais lufthavns markedsandel op på 31 % i 2011 sammenlignet med Roissy og Orly.
  - Støtten forhindrede ikke udviklingen af lavpristrafikken i lufthavnene Orly og Roissy. Andelen af lavpristrafik steg i forhold til den samlede trafik i disse to lufthavne med 5,7 % mellem 2009 og 2010 og med 11,3 % mellem 2010 og 2011, således at den — selv om udviklingen af Beauvais lufthavn kunne have begrænset antallet af nye lavprisruter i de to andre lufthavne — ikke hindrede udviklingen af sådanne ruter.
  - Det påpeges i undersøgelsen, at ingen af luftfartsselskaberne i Beauvais lufthavn havde aktiviteter i de to andre parisiske lufthavne, og at visse destinationer kun var tilgængelige fra Beauvais (Bari, Bergen, Cagliari, Cluj-Napoca, Katowice, Lodz eller Shannon).
  - En detaljeret analyse af et udsnit af de destinationer, der normalt betjenes af lufthavnene Roissy, Orly og Beauvais<sup>(51)</sup>, viser, at dataene snarere viser, at der er en frontal konkurrence mellem Orly og Roissy, og at Beauvais lufthavns trafik er relativt uafhængig. Hvad angår ruten Paris-Barcelona, der betjenes af de tre parisiske lufthavne, viser undersøgelsen f.eks. en kraftig nedgang i efterspørgslen i Roissy mellem 2008 og 2010, hvilket resulterede i en kraftig stigning i efterspørgslen i Orly, mens trafikken forblev stabil i Beauvais<sup>(52)</sup> i samme periode. Dette fænomen er endog endnu tydeligere på ruten Paris-Rom og Paris-Milano, hvor udviklingen for Roissy og Orly i vid udstrækning er indbyrdes forbundne, mens Beauvais opererer uafhængigt. Hvad angår ruterne til Dublin og Stockholm, som kun betjenes af lufthavnene Beauvais og Roissy, faldt trafikken mellem 2007 og 2011 i Beauvais lufthavn og faldt også (for Dublin) eller stagnerede (Stockholm) i Roissy.
  - Det fremgår af undersøgelsen, at Beauvais lufthavns eventuelle substituerbarhed med de parisiske lufthavne fortsat er begrænset. Tilgængeligheden fra Paris er fortsat i vid udstrækning til fordel for lufthavnene Orly og Roissy, uanset hvilket transportmiddel der vælges<sup>(53)</sup>. Det er således kun passagerer, der ikke er følsomme over for transporttid (og i stedet er meget prisfølsomme), der sandsynligvis vil betragte Beauvais lufthavn som et reelt alternativ til de to andre parisiske lufthavne.

<sup>(49)</sup> Roissy lufthavn ligger 80 km fra Beauvais lufthavn, mens Orly lufthavn ligger 115 km fra Beauvais lufthavn.

<sup>(50)</sup> Ifølge undersøgelsen (baseret på data fra generaldirektoratet for civil luftfart) registrerede Roissy lufthavn i 2011 i alt 60,7 millioner passagerer og Orly 27,1 millioner passagerer.

<sup>(51)</sup> Destinationerne er Dublin, Barcelona, Milano, Rom og Stockholm. Disse fem ruter var de travleste ruter fra Beauvais lufthavn mellem 2002 og 2010 og udgjorde op til 77 % af Beauvais' samlede passagertrafik, og er dermed de ruter, der sandsynligvis vil have en betydelig indvirkning på de andre parisiske lufthavne.

<sup>(52)</sup> Passagerantallet på ruten Paris-Barcelona faldt i Roissy fra næsten 1,2 millioner passagerer i 2008 til mindre end 800 000 i 2010 sammenholdt med en stigning på ca. 550 000 passagerer i Orly i 2008 og en stigning på næsten 800 000 passagerer i 2010. Med hensyn til Beauvais lufthavn forblev dens andel begrænset til ca. 300 000 passagerer mellem 2008 og 2010.

<sup>(53)</sup> Det bemærkes i undersøgelsen, at transporttiden til Beauvais lufthavn fra Paris er mere end en time med bus, bil eller tog, mens den er mindre end en time — en halv time — til Orly og Roissy.

— I undersøgelsen påpeges det desuden, at Beauvais lufthavns eksistens har bidraget til at bekæmpe trafiktætheden i de parisiske lufthavne (Roissy og Orly). Det understreges navnlig, at Orly lufthavn har et maksimalt loft for flytrafikkens omfang, som næsten blev nået i 2011, hvilket gør denne lufthavn til en lufthavn uden uudnyttet kapacitet, som derfor ikke eller i det mindste i meget mindre omfang ville have nydt godt af den stigning i trafikken, såfremt Beauvais lufthavn ikke fandtes. Med hensyn til Roissy lufthavn er undersøgelsen baseret på en rapport fra Kommissionen fra marts 2011, hvori det bemærkes, at Roissy lufthavn ville være genstand for en for stor efterspørgsel i 2025.

(108) For det andet påvirkede udviklingen af Beauvais lufthavn ifølge undersøgelsen ikke en eventuel konkurrence med andre jernbaneforbindelser fra Paris til nationale og internationale destinationer <sup>(54)</sup>.

#### 6.2.2. Finansiell støtte til fordel for luftfartsselskaberne

(109) Handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB har anført, at handelskammeret i Oise og SAGEB som skiftende forvaltere af Beauvais lufthavn i deres kontraktforhold med de luftfartsselskaber, der betjener ruterne til og fra denne lufthavn, har handlet i overensstemmelse med MEOP-princippet.

(110) Handelskammeret i Oise, SAGEB og SMABT henviste i den forbindelse til de analyser, som Frankrig havde udført, og sendte en detaljeret forretningsplan vedrørende aftalen af 12. februar 2002 indgået med Ryanair til Kommissionen. Ifølge disse organer viser forretningsplanen denne aftales rentabilitetsudsigter for Beauvais lufthavns økonomiske aktivitet.

#### 6.3. Bemærkninger fra luftfartsselskabet Ryanair

(111) Luftfartsselskabet Ryanair fremlagde udelukkende bemærkninger vedrørende den finansielle støtte, som de skiftende operatører af Beauvais lufthavn har ydet til luftfartsselskaberne, og som er genstand for denne afgørelse. Bemærkningerne fremgår af nedenstående.

(112) Ryanair bestrider for det første, at de aftaler om lufthavnstjenester, der er indgået i den foreliggende sag, kan tilregnes staten og blev finansieret ved hjælp af statsmidler. Ryanair hævder rent faktisk, at handelskammeret i Oise ikke er en anden side af den franske stat, og at man kun kan fastslå tilregnelser til staten, hvis handelskammeret i Oise er en offentlig virksomhed, og at den derfor er underlagt den franske stats kontrol. Desuden udgør afgifterne ikke alle ressourcer i handelskammeret i Oise: Selskabet mener, at handelskammeret i Oise havde egne midler hidrørende fra sine kommercielle aktiviteter. Hvad angår SAGEB bestrider Ryanair — henset til fordelingen af SAGEB's kapital — at SAGEB anses for at handle under de offentlige myndigheders kontrol og efter disses anvisning.

(113) For det andet er Ryanair af den opfattelse, at aftalerne om lufthavnstjenester blev indgået i overensstemmelse med MEOP-princippet.

(114) Ryanair mener i denne forbindelse, at Kommissionen skal sammenligne de aftaler, der er indgået med Beauvais lufthavn, med de aftaler, der er indgået med lufthavne, der handler som private investorer. Ryanair minder om Domstolens retspraksis <sup>(55)</sup> og hævder, at det kun er i tilfælde, hvor der ikke kan henvises til nogen MEOP, at Kommissionen bør indtage en omkostningsbaseret tilgang.

(115) Selv om Kommissionen skulle anvende en omkostningsbaseret tilgang, mener Ryanair desuden, at aftalerne om lufthavnstjenester blev indgået i overensstemmelse med MEOP-princippet, og at aftalerne var klart rentable for Beauvais lufthavn. Ryanair fremlagde til støtte for sine argumenter en undersøgelse udført af det uafhængige firma Oxera, der viste, at alle de aftaler om lufthavnstjenester, som selskabet indgik med Beauvais lufthavn, var i overensstemmelse med MEOP-princippet <sup>(56)</sup>.

(116) De omhandlede foranstaltninger udgjorde ikke statsstøtte som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF, og derfor er det ifølge Ryanair ikke nødvendigt at undersøge, om de er forenelige med det indre marked.

<sup>(54)</sup> Ifølge undersøgelsen er rejsetiden til Beauvais lufthavn fra centrum af Paris til hinder for, at sidstnævntes flytilbud bliver et reelt alternativ for intermodale passagerer (hovedsagelig jernbanebrugere), der kommer fra Paris. Det konkluderes i undersøgelsen, at selv om den lokale efterspørgselsside, dvs. den lokale efterspørgselsside i umiddelbar nærhed af Beauvais lufthavn, kan se den som en erstatning for toget til nationale destinationer, mener efterspørgselssiden fra Paris, at flytilbuddet fra Beauvais ikke kan erstatte jernbanebuddet.

<sup>(55)</sup> Ryanair henviser navnlig til Domstolens dom af 3. juli 2003 i de forenede sager C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P, Chronopost SA, ECLI:EU:C:2003:388.

<sup>(56)</sup> Oxera-undersøgelse af 11. september 2014 fremlagt af Ryanair i sine bemærkninger af 12. september 2014.

#### 6.4. Bemærkninger fra luftfartsselskabet Wizz Air

- (117) Luftfartsselskabet Wizz Air fremlagde udelukkende bemærkninger vedrørende den finansielle støtte, som de skiftende operatører af Beauvais lufthavn har ydet til luftfartsselskaberne, og som er genstand for denne afgørelse. Bemærkningerne fremgår af nedenstående.
- (118) Wizz Air bestrider for det første, at de aftaler om lufthavnstjenester, der er indgået i den foreliggende sag, kan tilregnes staten og blev finansieret ved hjælp af statsmidler. Wizz Air hævder rent faktisk, at handelskammeret i Oise ikke er en anden side af den franske stat, og at man kun kan fastslå tilregnelser til staten, hvis handelskammeret i Oise er en offentlig virksomhed, og at den derfor er underlagt den franske stats kontrol. Wizz Air gør navnlig gældende, at Frankrig ikke har beføjelse til at deltage i handelskammeret i Oises beslutningsproces, eftersom den franske stats rolle er begrænset til udøvelsen af kontrolbeføjelser i forbindelse med visse beslutninger. Desuden udgør afgifterne ikke alle ressourcer i handelskammeret i Oise: Selskabet mener, at handelskammeret i Oise havde egne midler hidrørende fra sine kommercielle aktiviteter. Hvad angår SAGEB bestrider Wizz Air — henset til fordelingen af SAGEB's kapital — at SAGEB anses for at handle under de offentlige myndigheders kontrol og efter disses anvisning. En sådan tilgang ville være i strid med *Stardust Marine*-retspraksis, hvorefter »den omstændighed, at en virksomhed kontrolleres af staten, ikke uden videre« gødtgør, »at dennes adfærd kan tilregnes staten«<sup>(57)</sup>.
- (119) For det andet er Wizz Air af den opfattelse, at aftalerne om lufthavnstjenester blev indgået i overensstemmelse med MEOP-princippet.
- (120) Wizz Air mener i lighed med Ryanair i denne forbindelse, at Kommissionen skal sammenligne de aftaler, der er indgået med Beauvais lufthavn, med de aftaler, der er indgået med lufthavne, der handler om private investorer. Wizz Air minder om Domstolens retspraksis<sup>(58)</sup> og hævder, at det kun er i tilfælde, hvor der ikke kan henvises til nogen MEOP, at Kommissionen bør indtage en omkostningsbaseret tilgang<sup>(59)</sup>.
- (121) Selv om Kommissionen skulle anvende en omkostningsbaseret tilgang, mener Wizz Air desuden, at aftalerne om lufthavnstjenester blev indgået i overensstemmelse med MEOP-princippet, og at aftalerne var klart rentable for Beauvais lufthavn. Wizz Air fremlagde til støtte for sine argumenter en undersøgelse udført af det uafhængige firma Oxera, der viste, at alle de aftaler om lufthavnstjenester, som selskabet indgik med Beauvais lufthavn, var i overensstemmelse med MEOP-princippet<sup>(60)</sup>.
- (122) I denne henseende bekræfter Wizz Air også Kommissionens holdning om, at MEOP-princippet skal finde anvendelse i lyset af alle de kontraktmæssige og kommercielle aftaler, der er indgået med de skiftende operatører af Beauvais lufthavn. I henhold til aftalen om lufthavnstjenester, der blev indgået mellem Wizz Air og handelskammeret i Oise i 2005, var handelskammeret i Oises markedsføringsbidrag på 0,75 EUR pr. passager, der afrejste fra Beauvais. Dette bidrag blev i aftalen om lufthavnstjenester af 1. juni 2009 nedsat til 0,375 EUR pr. afrejsende passager. Ifølge Wizz Air var disse betalinger ikke bestemt til Wizz Air, men blev overført direkte til en bankkonto og blev udelukkende anvendt til at betale tredjeparter uden forbindelse til Wizz Air og levere markedsføringstjenester såsom reklamekampagner i aviser eller på internettet.

#### 7. FRANKRIGS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (123) Frankrig har ikke ønsket at kommentere de bemærkninger, der er indkommet fra de interesserede parter.

<sup>(57)</sup> Domstolens dom af 12. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen, C-482/99, EU:C:2002:294, præmis 45.

<sup>(58)</sup> Wizz Air henviser navnlig til Domstolens dom af 3. juli 2003 i de forenede sager C-83/01 P, C-93/01 P og C-94/01 P, Chronopost SA, EU:C:2003:388.

<sup>(59)</sup> Til støtte for dette argument har Wizz Air fremlagt en undersøgelse udarbejdet af Oxera den 26. oktober 2012, hvoraf det fremgår, at lufthavnene Doncaster, Liverpool, Memmingen, Prestwick og Stockholm-Skavsta kan sammenlignes med Beauvais.

<sup>(60)</sup> Oxera-undersøgelse af 3. november 2014 fremlagt af Wizz Air i sine bemærkninger af 4. november 2014.

## 8. VURDERING AF DE OMHANDLEDE FORANSTALTNINGER

### 8.1. Den finansielle støtte til handelskammeret i Oise og SAGEB

#### 8.1.1. Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF

- (124) I artikel 107, stk. 1, i TEUF hedder det, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (125) Følgende kumulative betingelser skal således være opfyldt, for at en foranstaltning kan kvalificeres som statsstøtte:
- Støttemodtageren er en virksomhed efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, hvilket forudsætter, at den udøver en økonomisk aktivitet.
  - Den omhandlede foranstaltning er iværksat med statsmidler og kan tilregnes staten.
  - Den omhandlede foranstaltning giver modtagerne en økonomisk fordel.
  - Den omhandlede foranstaltning er derfor selektiv i den forstand, at den begunstiger visse virksomheder eller visse produktioner.
  - Den omhandlede foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

#### 8.1.1.1. Investeringstilskud

#### Økonomisk aktivitet

- (126) Traktatens artikel 107, stk. 1, finder ikke anvendelse, når staten optræder »som udøver af offentlig myndighed«<sup>(61)</sup>, eller når offentlige enheder handler »i deres egenskab af offentlige myndigheder«<sup>(62)</sup>. En enhed anses for at optræde som udøver af offentlig myndighed, når den pågældende aktivitet er et led i statens væsentlige opgaver eller er forbundet med disse opgaver som følge af sin art, sit formål og de regler, den er undergivet. Det fremgår ligeledes af retningslinjerne fra 2014<sup>(63)</sup>, at ikke alle aktiviteter i en lufthavn nødvendigvis er af økonomisk karakter. Som Domstolen har fastslået, er aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar under udøvelsen af dens beføjelser som offentlig myndighed, ikke af økonomisk karakter, og de er sædvanligvis ikke omfattet af statsstøtte-reglernes anvendelsesområde. I en lufthavn anses aktiviteter som f.eks. flyvekontrol<sup>(64)</sup>, politiarbejde<sup>(65)</sup>, toldbehandling, brandberedskab<sup>(66)</sup>, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i nødvendig infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikke-økonomisk karakter.
- (127) Offentlig finansiering af sådanne ikke-økonomiske aktiviteter udgør således ikke statsstøtte, men bør være begrænset til kun at kompensere for de udgifter, som de giver anledning til, og må ikke anvendes til andre aktiviteter. Eventuel overkompensering fra de offentlige myndigheders side af omkostninger i forbindelse med ikke-økonomiske aktiviteter kan udgøre statsstøtte. Hvis en lufthavn udøver ikke-økonomiske aktiviteter ved siden af sine økonomiske aktiviteter, kræves det endvidere, at omkostningerne bogføres separat for at undgå overførsel af offentlige midler mellem de ikke-økonomiske og de økonomiske aktiviteter.

<sup>(61)</sup> Domstolens dom af 4. maj 1988, Bodson, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, præmis 18.

<sup>(62)</sup> Se navnlig Domstolens dom af 19. januar 1994, SAT/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, præmis 30

<sup>(63)</sup> Punkt 35-37 i retningslinjerne fra 2014.

<sup>(64)</sup> Domstolens dom af 26. marts 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommissionen, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, præmis 71.

<sup>(65)</sup> Kommissionens afgørelse af 7. december 2011 i statsstøttesag SA.32820 (2011/NN) — Det Forenede Kongerige — Støtte til Forensic Science Services (EUT C 29 af 2.2.2012, s. 4), betragtning 8.

<sup>(66)</sup> Jf. Kommissionens afgørelse (EU) 2015/1227 af 23. juli 2014 om statsstøtte SA.22614 (C 53/07) iværksat af Frankrig til fordel for chambre de commerce et d'industrie (handels- og industrikammeret) i Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services og Transaviai (EUT L 201 af 30.7.2015, s. 109), betragtning 101 og 495, og Kommissionens afgørelse (EU) 2016/633 af 23. juli 2014 vedrørende statsstøtte SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) gennemført af Frankrig til fordel for Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, Veolia Transport Aéroport de Nîmes, Ryanair og Airport Marketing Services (EUT L 113 af 27.4.2016, s. 32), betragtning 567.



- (128) Offentlig finansiering af ikke-økonomiske aktiviteter må endvidere ikke føre til uretmæssig diskriminering mellem lufthavne. Det er fastslået igennem fast retspraksis, at der indrømmes en fordel, når offentlige myndigheder fritager virksomheder for omkostninger i tilknytning til deres økonomiske aktiviteter <sup>(67)</sup>. Civile lufthavne, som i modsætning til andre civile lufthavne ikke afholder visse omkostninger, som er forbundet med driften, får eventuelt indrømmet en fordel, uanset om disse omkostninger vedrører en aktivitet, der anses for at være af ikke-økonomisk karakter.
- (129) Kommissionen bemærker, at de investeringer, der er nævnt i betragtning 64 og 65, vedrørte infrastruktur eller udstyr, der er nødvendigt for brandbekæmpelse, flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed. Ifølge retningslinjerne fra 2014 er disse aktiviteter uløseligt forbundet med statens væsentlige opgaver <sup>(68)</sup>, således som Kommissionen har fastslået i tidligere afgørelser <sup>(69)</sup>. Da der ikke blev indført markedsmekanismer for de aktiviteter, der er nævnt i betragtning 64 og 65, udgjorde disse aktiviteter derfor ikke økonomiske aktiviteter på det tidspunkt, hvor de pågældende investeringer blev ydet. Eftersom de bidrag, som de offentlige myndigheder betalte inden for rammerne af program 1, 2 og 3, ikke formelt blev allokeret til specifikke omkostninger, mener Kommissionen derfor, at en del af det samlede tilskud, der blev udbetalt inden for rammerne af program 1 og 2, svarende til de investeringsbeløb, der er omhandlet i betragtning 64 og 65, i princippet var knyttet til statslige aktiviteter. Kommissionen tilføjer, at de omkostninger, der er forbundet med indkøb af sikkerhedsudstyr inden for rammerne af program 3 <sup>(70)</sup>, også kan være knyttet til den statslige luftfartssikkerhedsaktivitet.
- (130) Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at de investeringer, der er nævnt i foregående betragtning, alle var berettigede til en national ordning for finansiering af statslige opgaver <sup>(71)</sup> og kunne have været finansieret fuldt ud af denne ordning, hvis de ikke var blevet dækket af de pågældende investeringstilskud. Kommissionen har i tidligere afgørelser <sup>(72)</sup> konkluderet, at denne nationale ordning for finansiering ifølge den franske lovgivning bygger på mekanismer til streng forudgående såvel som efterfølgende omkostningskontrol, der skal sikre, at lufthavsoperatørerne via denne ordning kun modtager, hvad der nøje svarer til omkostningerne. Desuden gælder dette system for alle franske civile lufthavne, herunder Beauvais lufthavn, på det tidspunkt, hvor de omhandlede foranstaltninger blev truffet, navnlig hvad angår omfanget af de opgaver, der gav anledning til kompensation. Endelig indebar dette system en regnskabsmæssig adskillelse mellem lufthavnens kommercielle og statslige aktiviteter med henblik på indberetning af omkostninger til generaldirektoratet for civil luftfart. Betingelsen vedrørende ikkediskriminering er således opfyldt.
- (131) De tilskud på 1 110 669 EUR, der blev ydet inden for rammerne af program 1, på 567 782 EUR inden for rammerne af program 2 og på 10,2 mio. EUR <sup>(73)</sup> inden for rammerne af program 3, udgør derfor ikke statsstøtte.
- (132) På den anden side mener Kommissionen, at de investeringer, der er nævnt i betragtning 67, ikke er knyttet til statslige aktiviteter.
- (133) For det første hvad angår landingssystemet til brug under alle vejrforhold (ILS III) fastslog Domstolen følgende: »Selv om dette instrument var obligatorisk, og selv om det ikke kan bestrides, at det som andre systemer bidrager til landingssikkerheden, bidrager det ikke desto mindre hverken til kontrollen og den politimæssige overvågning af luftrummet, sådan som sagsøgeren og intervenienten til støtte for sagsøgeren har medgivet under retsmødet, eller til udøvelsen af nogen anden beføjelse som offentlig myndighed i en lufthavn. Det bidrager til leveringen af de ydelser, som en civil lufthavn i en konkurrencesituation tilbyder luftfartsselskaberne i forbindelse med sine almindelige aktiviteter, som er erhvervmæssig virksomhed« <sup>(74)</sup>.

<sup>(67)</sup> Domstolens dom af 3. marts 2005, C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, ECLI:EU:C:2005:130, præmis 36.

<sup>(68)</sup> Der gøres opmærksom på, at disse investeringer vedrørte opførelse af et lokale til sikkerheds- og brandtjenester samt implementering af kontrolsystemer til indskrevet bagage og adgangskontrolsystemer, et overdækket gangområde til passagerstrømme, sikkerhedsporte, anlæg til screening, læskure til grænsepolitiet og en laserbaseret skræmmekanon til sikring mod dyr samt honorarer i forbindelse med disse investeringer.

<sup>(69)</sup> Jf. afgørelse af (EU) 2015/1227, betragtning 101 og 495, og afgørelse (EU) 2016/633, betragtning 567.

<sup>(70)</sup> Jf. tabel 6 (»Erhvervelse af sikkerhedsudstyr«).

<sup>(71)</sup> Ordningen var baseret på en skatteafgift, lufthavnsskatten, og på en supplerende ordning (investeringsfond for lufthavne og lufttransport) indtil 2008, hvor staten erstattede den supplerende ordning med en forhøjelse af lufthavnsskatten.

<sup>(72)</sup> Jf. eksempelvis afgørelse (EU) 2016/633, betragtning 32-42.

<sup>(73)</sup> Dette beløb vedrører det anslåede beløb, der fremgår af investeringsplanen i aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

<sup>(74)</sup> Rettens dom af 25. januar 2018, T-818/14, BSCA mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2018:33, præmis 102.

- (134) For det andet hvad angår de investeringer, der gør det muligt at samle private flyveklubber og private ejere i den nordlige ende af Beauvais lufthavn, den såkaldte fritidsflyveplads, mener Kommissionen, at denne foranstaltning — selv om den bidrager til at forbedre sikkerheden for lufttrafikken i lufthavnen — først og fremmest er en del af den kommercielle drift af Beauvais lufthavn og bidrager til levering af tjenester, som en civil lufthavn tilbyder luftfartsselskaberne i en konkurrencepræget kontekst som led i sin generelle aktivitet, som er en aktivitet af økonomisk karakter.
- (135) Endelig hvad angår udviklingen af et særligt område inden for lufthavnen, der er forbeholdt institutionelle organisationer til udvikling af turismen, skal det bemærkes, at det følger af Domstolens retspraksis, at det ikke er nødvendigt at adskille anlæggelsen eller udvidelsen af infrastrukturen fra den efterfølgende anvendelse heraf, og at den økonomiske eller ikke-økonomiske karakter af den efterfølgende anvendelse af den opførte infrastruktur nødvendigvis er afgørende for opførelsesaktivitetens karakter <sup>(75)</sup>. Kommissionen bemærker, at i henhold til artikel 6 i aftalen om delegering af offentlig tjeneste kan det pågældende område, hvis det stilles til rådighed for lokale offentlige turistorganisationer med henblik på at fremme den lokale turisme, også kan anvendes til salg af tjenester såsom guidede ture, hotelreservationer osv. og regionale turistprodukter. Dette sidste punkt blev i øvrigt bekræftet af Frankrig i bemærkningerne fra april 2014, uden at det blev godtgjort, at disse aktiviteter i forbindelse med salg af tjenester og produkter kun udgjorde en ubetydelig del af de lokale offentlige turistorganisationers aktiviteter. Under disse omstændigheder vurderer Kommissionen, at området på 50 m<sup>2</sup> i lufthavnen vil blive anvendt til udøvelse af en økonomisk aktivitet. SAGEB's opførelse af dette område var derfor også knyttet til en økonomisk aktivitet, og finansieringen heraf er omfattet af statsstøtteregeklernes anvendelsesområde.
- (136) Selv om disse investeringer var knyttet til statslige aktiviteter, var de under alle omstændigheder ikke berettigede til finansiering i henhold til den nationale ordning for finansiering af statslige opgaver, således at Frankrig ikke har godtgjort, at andre lufthavne kunne modtage tilskud til finansiering af de samme investeringer. Som følge heraf blev Beauvais lufthavn fritaget for omkostninger, som andre lufthavne selv kunne eller måtte afholde, hvorved de blev forskelsbehandlet.

### Tilregnelser til staten og overførsel af statsmidler

- (137) Ifølge fast retspraksis er de foranstaltninger, der træffes af indenstatslige enheder i medlemsstaterne, uanset disses retlige stilling og betegnelse, på samme måde som foranstaltninger, der træffes af føderal- eller centralmagten, omfattet af anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, såfremt de i denne bestemmelse fastsatte betingelser er opfyldt <sup>(76)</sup>.
- (138) De omhandlede investeringstilskud blev ydet af regionen Picardie, departementet Oise og CCB til henholdsvis handelskammeret i Oise og SAGEB, enten direkte (2002-2008) eller via SMABT (2008-2023), som disse tre lokale og regionale myndigheder var enemedlemmer af <sup>(77)</sup>. Med hensyn til SMABT bemærker Kommissionen også, at dette offentlige organ udelukkende er en sammenslutning af lokale og regionale myndigheder, som ikke har egne ansatte (tjenestemænd i departementet Oise stilles til rådighed for SMABT), og hvis beslutninger (navnlig budgetmæssige beslutninger) træffes af en branchesammenslutning, der består af repræsentanter for de tre lokale og regionale myndigheder, der er medlemmer.
- (139) De foranstaltninger, som disse enheder har truffet, kan derfor tilregnes staten. Desuden skal de lokale og regionale myndigheders og SMABT's midler (hvis midler udelukkende finansieres via de lokale og regionale myndigheders budget og er underlagt statens budgetkontrol — se betragtning 18) — betragtes som statsmidler som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF <sup>(78)</sup>.

<sup>(75)</sup> Rettens dom af 24. marts 2011, T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH, ECLI:EU:T:2011:117, præmis 95.

<sup>(76)</sup> Rettens dom af 12. maj 2011 i de forenede sager T-267/08 og T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

<sup>(77)</sup> SMABT er en offentligretlig institution, der udelukkende består af lokale og regionale myndigheder, som bidrager med to tredjedele til finansieringen, og hvis administrerende medlemmer kommer fra de samme myndigheder og handler på vegne af deres pågældende myndighed.

<sup>(78)</sup> Rettens dom af 12. maj 2011 i de forenede sager T-267/08 og T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 109.

### Eksistensen af en fordel

- (140) For at vurdere, om en statslig foranstaltning udgør støtte til en virksomhed, skal det fastslås, om den pågældende virksomhed opnår en økonomisk fordel, hvorved den undgår omkostninger, som den normalt skulle have betalt med egen kapital, eller om den opnår en fordel, som den ikke ville have opnået på normale markedsvilkår. Denne vurdering sker i princippet under anvendelse af kriteriet om den markedsøkonomiske aktør («MEOP»).
- (141) Når en lufthavn modtager offentlig finansiering, vil Kommissionen derfor vurdere, om finansieringen udgør statsstøtte ved at se på, om en privat investor under tilsvarende omstændigheder under hensyn til udsigterne til et afkast, når der ses bort fra ethvert socialt, regionalpolitisk eller sektorspecifikt hensyn, ville have ydet en sådan finansiering.
- (142) Det følger imidlertid af retspraksis <sup>(79)</sup>, at kriteriet om den private investor generelt finder anvendelse, når medlemsstaten har handlet som en økonomisk aktør og ikke som offentlig myndighed ved at give en virksomhed en økonomisk fordel. Kriteriet om den private investor skal derfor anvendes, når medlemsstatens adfærd, om end kun i princippet, kunne have været anvendt af en privat aktør, der havde til formål at opnå en gevinst eller begrænse sine tab <sup>(80)</sup>.
- (143) Kommissionen bemærker for det første, at de franske myndigheder mener, at driften af Beauvais lufthavn som helhed ikke bør betragtes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse <sup>(81)</sup>. Kommissionen bemærker endvidere, at de franske myndigheder heller ikke har påberåbt sig anvendelsen af MEOP-princippet på de investeringstilskud, der er ydet i den foreliggende sag.
- (144) Der gøres imidlertid opmærksom på, at MEOP-princippet ikke udgør en undtagelse, som kun finder anvendelse på en medlemsstats anmodning. Dette princip er nemlig, når det finder anvendelse, blandt de elementer, som Kommissionen har pligt til at tage hensyn til for at fastslå, om der foreligger en støtte. Hvis medlemsstaten ikke påberåber sig MEOP-kriteriet, skal der med henblik på at afgøre, om dette kriterium fandt anvendelse, tages udgangspunkt i den økonomiske karakter af medlemsstatens handling og ikke den måde, hvorpå denne medlemsstat subjektivt havde til hensigt at handle, eller de alternative handlemuligheder, som denne medlemsstat havde foreslået, inden den vedtog den omhandlede foranstaltning <sup>(82)</sup>.
- (145) Der gøres opmærksom på, at staten som anført i betragtning 17 ejede Beauvais lufthavn indtil den 1. marts 2008, og handelskammeret i Oise var ansvarligt for dens forvaltning og drift inden for rammerne af en bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug og derefter en offentlig koncessionsaftale.

### Program 1

- (146) Med hensyn til program 1 mener Kommissionen ikke, at de lokale og regionale myndigheder, der yder støtte til handelskammeret i Oise inden for rammerne af program 1, har handlet i deres egenskab af økonomiske aktører.

<sup>(79)</sup> Domstolens dom af 5. juni 2012, C-124/10 P, EDF, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 80 og 81.

<sup>(80)</sup> Domstolens dom af 7. maj 2020, C-148/19 P, BTB Holding Investments og Dufenco Participations Holding mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:354, præmis 46.

<sup>(81)</sup> Jf. betragtning 61.

<sup>(82)</sup> Rettens dom af 16. januar 2018, T-747/15, EDF mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2018:6, præmis 240-242, Domstolens dom af 19. december 2019, C-385/18, Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, præmis 73.

- (147) Kommissionen mener ikke, at regionen Picardie, departementet Oise og CCB inden for rammerne af program 1, og da investeringstilskuddene blev ydet <sup>(83)</sup>, kunne forvente et finansielt afkast af deres deltagelse i de investeringer, som handelskammeret i Oise havde foretaget i Beauvais lufthavn.
- (148) De tre ovennævnte myndigheder var således ikke aktionærer i handelskammeret i Oise og havde ingen ejendomsret til lufthavnen på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Desuden indeholdt de finansieringsaftaler, som hver af de lokale myndigheder havde indgået med handelskammeret i Oise <sup>(84)</sup>, ingen ordning for udbytte- eller overskudsdeling til gengæld for de tildelte tilskud.
- (149) Desuden blev disse tilskud ydet udelukkende med det formål at støtte udviklingen af den regionale økonomi og forbedre miljøbeskyttelsen og de lokale beboeres sikkerhed <sup>(85)</sup>. Hensyn til den offentlige interesse kan dog ikke tages i betragtning ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorkriterium <sup>(86)</sup>.
- (150) Det kan derfor ikke konkluderes, at ovenstående myndigheders adfærd end kun i princippet kunne have været anvendt af en privat aktør med det formål at opnå en økonomisk gevinst. MEOP-kriteriet finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag på tilskud ydet inden for rammerne af program 1.
- (151) Eftersom handelskammeret i Oise på det tidspunkt, hvor tilskuddene blev ydet, i henhold til bekendtgørelse om midlertidig tilladelse til brug af 1997 var ansvarlig for udviklingen af infrastruktur og udstyr i Beauvais lufthavn <sup>(87)</sup>, bør handelskammeret selv påtage sig ansvaret for de investeringer, der er nævnt i betragtning 37, med undtagelse af investeringer, der henhører under de statslige opgaver <sup>(88)</sup>. De investeringstilskud, som handelskammeret i Oise modtog inden for rammerne af program 1, gjorde det derfor muligt for den at undgå de omkostninger, som det normalt skulle have betalt med egen kapital. Disse tilskud gav derfor selskabet en økonomisk fordel.

#### *Program 2*

- (152) De betragtninger, der er fremsat med hensyn til program 1, gælder også for tilskud, der ydes inden for rammerne af program 2. Kommissionen mener ikke, at de lokale og regionale myndigheder, der yder støtte til handelskammeret i Oise inden for rammerne af program 2, har handlet i deres egenskab af økonomiske aktører.
- (153) Kommissionen bemærker imidlertid, at finansieringsaftalen mellem handelskammeret i Oise og departementet Oise blev indgået den 18. december 2006 (dvs. før datoen for overdragelsen af ejendomsretten til lufthavnen til SMABT), men at finansieringsaftalerne med regionen Picardie og CCB blev indgået efter den 1. marts 2007, dvs. efter datoen for undertegnelsen af aftalen om overdragelse af ejendomsretten til Beauvais lufthavn til SMABT med virkning fra den 1. marts 2008 <sup>(89)</sup>. Ikke desto mindre mener Kommissionen, at MEOP-kriteriet ikke bør anvendes på tilskud udbetalt inden for rammerne af program 2 af følgende årsager.
- (154) For det første indgik hver af de lokale myndigheder hver især finansieringsaftaler med handelskammeret i Oise og ikke på vegne af SMABT eller i dennes navn. Det er imidlertid kun SMABT, dvs. den enhed, der består af disse tre myndigheder, der kunne forvente et finansielt afkast af de finansierede investeringer, og ikke hver enkelt myndighed. I denne henseende foreskriver SMABT's vedtægter ikke nogen form for omfordeling af overskud, der er opnået i forbindelse med SMABT's aktiviteter, til de myndigheder, der er medlemmer af SMABT. Derudover indeholdt finansieringsaftalerne ikke en ordning for udbytte- eller overskudsdeling til gengæld for de tildelte tilskud.

<sup>(83)</sup> Denne tildeling fandt sted på tidspunktet for indgåelsen af hver af de tre finansieringsaftaler, dvs. den 23. juli 2002 for de tilskud, som departementet Oise havde ydet, den 12. december 2002 for de tilskud, som regionen Picardie havde ydet, og den 8. oktober 2002 for de tilskud, som CCB havde ydet.

<sup>(84)</sup> Jf. afsnit 3.1.2.1.

<sup>(85)</sup> Dette fremgår af præambelen til de finansieringsaftaler, der blev indgået i 2002 mellem de tre lokale og regionale myndigheder og handelskammeret i Oise, og de finansieringsaftaler, der blev indgået mellem disse parter i 2006.

<sup>(86)</sup> Domstolens dom af 19. december 2019, C-385/18, Arriva Italia Srl, ECLI:EU:C:2019:1121, præmis 73.

<sup>(87)</sup> Jf. betragtning 27.

<sup>(88)</sup> Jf. betragtning 131.

<sup>(89)</sup> Jf. betragtning 17 og 39.

- (155) Disse tilskud blev endvidere udelukkende ydet med det formål at støtte udviklingen af den regionale økonomi og forbedre miljøbeskyttelsen og de lokale beboeres sikkerhed <sup>(90)</sup>. Hensyn til den offentlige interesse kan dog ikke tages i betragtning ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorkriterium.
- (156) Det kan derfor ikke konkluderes, at ovenstående myndigheders adfærd end kun i princippet kunne have været anvendt af en privat aktør med det formål at opnå en økonomisk gevinst. MEOP-kriteriet finder derfor ikke anvendelse i den foreliggende sag på tilskud ydet inden for rammerne af program 2.
- (157) Eftersom handelskammeret i Oise på det tidspunkt, hvor tilskuddene blev ydet, i henhold til den offentlige koncessionsaftale af 2002 var ansvarlig for udviklingen af infrastruktur og udstyr i Beauvais lufthavn <sup>(91)</sup>, bør handelskammeret i Oise selv påtage sig ansvaret for de investeringer, der er nævnt i betragtning 39, med undtagelse af investeringer, der henhører under de statslige opgaver <sup>(92)</sup>. De investeringstilskud, som handelskammeret i Oise modtog inden for rammerne af program 2, gjorde det derfor muligt for den at undgå de omkostninger, som det normalt skulle have betalt med egen kapital. Disse tilskud gav derfor selskabet en økonomisk fordel.

### Program 3

- (158) Med hensyn til de investeringstilskud, som SMABT udbetalte til SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste, bemærker Kommissionen, at disse tilskud i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste skulle støtte gennemførelsen af det investeringsprogram, som SAGEB var blevet pålagt for egen regning. I henhold til denne aftale om delegering af offentlig tjeneste modtog SMABT i sin egenskab af koncessionsgivende myndighed en statslig brugsafgift, der var fastsat til 10 795 243 EUR for hele aftalens løbetid <sup>(93)</sup>, og udbytte i SMABT's investeringer <sup>(94)</sup>. Udbytteretten gjaldt på visse betingelser <sup>(95)</sup>, og beløbet blev fastsat til 50 % af overskuddet <sup>(96)</sup>.
- (159) Kommissionen bemærker endvidere, at disse betingelser blev fastsat efter et udbud om koncession på driften af Beauvais lufthavn og den rute, der forbinder lufthavnen med Paris, i henhold til hvilken ansøgerne i deres tilbud skulle medtage en investeringsplan. Udbuddet var et udbud med forhandling med offentliggørelse. Efter indgivelsen af fem ansøgninger og indgivelsen af fire tilbud besluttede SMABT at udvælge to tilbud og indlede forhandlinger med koncernen CCIO-Veolia og koncernen Vinci, Airports-Vinci, SA Keolis, Groupe K Finance. Efter at SMABT havde opfordret de to koncerner til at afgive endelige tilbud, bl.a. på grundlag af et referencescenarie for den kontrollerede udvikling af lufttrafikken, der var begrænset til 21 000 flyvninger i 2022, tildelte SMABT endelig koncessionsaftalen til koncernen CCIO-Veolia.
- (160) For det første mener Kommissionen, at der i foreliggende sag hersker meget lidt tvivl med hensyn til anvendeligheden af MEOP-kriteriet på de investeringstilskud, som SMABT har udbetalt til SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste.
- (161) SMABT besluttede som ejer af Beauvais lufthavn at udbetale disse tilskud i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste i form af delegering af forvaltningen af lufthavnen til SAGEB med økonomisk vederlag til SMABT. Med andre ord besluttede den offentlige myndighed, ejeren af en infrastruktur, at udlicitere forvaltningen heraf til en tredjepartsoperatør mod et økonomisk vederlag. Denne tilgang kan, om end kun i princippet, anvendes af en privat aktør, der handler med henblik på at opnå en gevinst eller opnå et afkast af værdien af et aktiv, som denne ejer, ved at udlicitere forvaltningen til tredjepart.

<sup>(90)</sup> Dette fremgår af præamblen til de enkelte ovenstående finansieringsaftaler.

<sup>(91)</sup> Jf. afsnit 3.1.1.2.

<sup>(92)</sup> Jf. betragtning 131.

<sup>(93)</sup> Jf. bilag 14 til aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

<sup>(94)</sup> Det fremgår rent faktisk af bilag 14, at koncessionshaveren til gengæld for SMABT's deltagelse i finansieringen af lufthavnsinfrastrukturen forpligter sig til at betale SMABT en andel i udbyttet beregnet på grundlag af et overskud i forhold til det anslåede interne afkast på 10 %.

<sup>(95)</sup> Udbytteretten udløses i henhold til aftalens bilag 14 i år (n), hvis nettoresultatet er positivt, hvis det kumulerede nettoresultat for årene (1) til (n) er positivt, og hvis det deraf følgende interne afkast er over 10 %. Udbyttet er fastsat til 50 % af overskuddet.

<sup>(96)</sup> Bilag 14 til aftalen om delegering af offentlig tjeneste.

- (162) Desuden blev beslutningen om delegering af koncessionen om forvaltningen af Beauvais lufthavn truffet for at overlade det til den delegerede at vedligeholde og drive Beauvais lufthavn, at drive busruten mellem Paris og Beauvais lufthavn og at gennemføre et investeringsprogram til udvikling af Beauvais lufthavns kommercielle infrastruktur (betragtning 19). Disse opgaver havde derfor generelt og hovedsagelig et kommercielt formål. Det samme gør sig gældende for SMABT's formål, herunder udviklingen af den kommercielle trafik med maksimal kapacitet i henhold til loven (jf. betragtning 167).
- (163) Det følger heraf, at forekomsten af en potentiel selektiv fordel inden for rammerne af program 3 skal analyseres i overensstemmelse med MEOP-princippet.
- (164) Som anført i betragtning 159 var tilskuddene under program 3 en del af en række af aftaler, som SMABT afholdt en udbudsprocedure for. For at kontrollere, om disse tilskud gav SAGEB en fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår, skal Kommissionen derfor undersøge, om udbudsproceduren, der om nødvendigt omfattede betaling af tilskud, blev gennemført i overensstemmelse med MEOP-princippet.
- (165) Det skal understreges, at hvad angår en offentlig myndigheds erhvervelse af tjenesteydelser skal erhvervelsen principielt finde sted efter reglerne om indgåelse af offentlige kontrakter fastsat i den afledte EU-ret. I dette tilfælde anses en sådan udbudsprocedure, der gennemføres, inden en offentlig myndighed i en medlemsstat køber tjenesteydelser, normalt for at være tilstrækkelig til at udelukke, at denne medlemsstat indrømmer den valgte tjenesteyder en fordel, som den ellers ikke ville have opnået på normale markedsvilkår<sup>(97)</sup>. Dette er i princippet tilfældet, når tildelingen af en koncession om kommerciel drift af en lufthavn sker efter en konkurrencepræget, gennemsigtig, ikkediskriminerende og ubetinget udbudsprocedure i overensstemmelse med principperne i TEUF om offentlige udbud, forudsat at der anvendes passende kriterier for udvælgelse af den køber eller sælger<sup>(98)</sup>, som en privat operatør i samme situation som SMABT ville have valgt.
- (166) Et udbud skal først og fremmest være konkurrencepræget og give alle interesserede og kvalificerede tilbudsgivere mulighed for at deltage i udbuddet. Udbuddet skal *endvidere* være gennemsigtigt, så alle interesserede tilbudsgivere kan blive informeret ligeligt og rimeligt under hele udbudsproceduren. Ikkeforskelsbehandling af alle tilbudsgivere på dette tidspunkt af udbuddet og objektive udvælgelses- og tildelingskriterier, som er specificeret forud for udbudsproceduren, er for det tredje ufravigelige betingelser for, at den efterfølgende transaktion kan anses for at foregå på markedsvilkår.
- (167) Ifølge oplysningerne fra Frankrig blev udbudsproceduren offentliggjort i officielle lovtidender, navnlig i *Den Europæiske Unions Tidende*, og i et fagtidsskrift. I henhold til artikel 3.3 i udbudsbetingelserne<sup>(99)</sup> havde SMABT følgende mål:
- udvikling af trafikken op til maksimalt 21 000 kommercielle bevægelser om året som fastsat i støjrapporten senest i 2012
  - udvikling af de økonomiske virkninger i form af direkte og indirekte beskæftigelse i forbindelse med lufthavnsdriften samt med hensyn til turisme og aktivitetsområder
  - inddragelse af forvaltningen af lufthavnen i en miljøplan, som er under udarbejdelse.

<sup>(97)</sup> Rettens dom af 13. maj 2020, easyJet Airline Co. Ltd., T-8/18, ECLI:EU:T:2020:182, præmis 201.

<sup>(98)</sup> Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1), punkt 89, og den deri nævnte retspraksis.

<sup>(99)</sup> Jf. kapitel 7 i udbudsbetingelserne.

- (168) I henhold til artikel 7 i udbudsbetingelserne skulle tilbud fra ansøgere, der deltog i udbuddet vedrørende delegering af offentlig tjeneste med hensyn til driften af Beauvais lufthavn, også vurderes på grundlag af følgende kriterier:
- arten og kvaliteten af de ressourcer, der anvendes til at organisere og drive lufthavnen (forvaltning, menneskelige ressourcer, drift af bustjeneste, krav om bæredygtig udvikling)
  - den samlede økonomi i forbindelse med driften af lufthavnen og de finansielle forbindelser mellem SMABT og den delegerede
  - investeringsprogrammets kvalitet.
- (169) Kommissionen har anført, at ansøgerne havde lige adgang til flere oplysninger og dokumenter, herunder bl.a. aftaleudkastet og de detaljerede bilag hertil, de finansielle elementer vedrørende handelskammeret i Oises regnskaber i henhold til koncessionsaftalen indgået med staten i 2002 <sup>(100)</sup>, listen over de aktiver, der blev stillet til rådighed for den delegerede, de eksisterende afskrivningstabeller, der viser deres status, de gældende aftaler om lufthavnstjenester, den konsoliderede udgave af aftalen mellem SMABT og handelskammeret i Oise vedrørende driften af busruten og de økonomiske og finansielle oplysninger vedrørende denne drift samt listen over det personale, der er beskæftiget med driften af lufthavnen, og diverse uddrag af de bestemmelser, der gælder for lufthavnen (støjrapport, miljødiagnose, politibekendtgørelse, driftsforskrifter osv.). Udbudsbetingelserne for virksomheder blev fremsendt elektronisk (på cd-rom), og ansøgerne kunne stille spørgsmål i elektronisk form inden for fristen for afgivelse af tilbud. Der blev ligeledes stillet et datarum til rådighed for hver af ansøgerne med henblik på at konsultere de fysiske dokumenter i SMABT's lokaler, og der blev arrangeret et besøg på stedet for hver af ansøgerne.
- (170) Kommissionen bemærker, at disse elementer blev bekræftet af de nationale forvaltningsdomstole, som fik forelagt to ansøgninger forud for kontraktindgåelsen fra to af de afviste ansøgere, som også fandt, at den pågældende procedure havde overholdt de rimelige frister for indgivelse af ansøgninger og indgivelse af tilbud <sup>(101)</sup>. Mere generelt konkluderede disse domstole, at proceduren havde været i overensstemmelse med princippet om ligebehandling før indgåelse af offentlige aftaler og gennemsigtighedsprincippet. Endelig har Kommissionen anført, at proceduren gjorde det muligt for et forholdsvis stort antal ansøgere (fem) at afgive et tilbud med kendskab til udvælgelseskriterierne og SMABT's formål.
- (171) Den omhandlede procedure blev således gennemført på et konkurrencepræget, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag.
- (172) For så vidt angår kriteriet om udbuddets ubetingethed minder Kommissionen imidlertid om, at når offentlige organer køber aktiver, varer eller tjenesteydelser, bør alle særlige betingelser i forbindelse med udbuddet være ikkediskriminerende og være tæt og objektivt forbundet med aftalens specifikke genstand og økonomiske mål. De skal gøre det muligt for det økonomisk mest fordelagtige bud at matche markedsværdien. Kravet bør derfor være defineret på en sådan måde, at det giver mulighed for en reel konkurrencepræget udbudsprocedure, der giver den valgte tilbudsgiver et normalt afkast, ikke mere end det. I praksis indebærer dette anvendelse af udbud, der lægger betydelig vægt på tilbuddets priselement, eller som på anden måde kan forventes at skabe konkurrence <sup>(102)</sup>.

<sup>(100)</sup> Disse omfattede navnlig de gennemførte budgetter, det oprindelige budget for 2007, en analyse fra et uafhængigt ekspertfirma fra august 2007 med ajourførte oplysninger om koncessionens økonomiske og finansielle data, oplysninger om passiver og aktiver i balancen, skatteordninger, afskrivningstabeller og saldi for finansielle forpligtelser.

<sup>(101)</sup> Jf. dommene af 25. februar 2008 (nr. 0800277) og af 17. marts 2008 (nr. 0800506) afsagt af forvaltningsdomstolen i Amiens.

<sup>(102)</sup> Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, punkt 96.

- (173) Kommissionen bemærker, at kriterierne for udvælgelse af tilbud hverken blev ordnet efter prioritet eller rangordnet. SMABT fastsatte ikke vægtningen af hvert af kriterierne, hvilket gav SMABT en forholdsvis stor skønsmargen ved valget af tilbud. Selv om aftalens overordnede økonomi ganske vist var et af de kriterier, som SMABT tog hensyn til, kan det således ikke hævdes, at dette kriterium i princippet blev tillagt større vægt end de øvrige kriterier i udbudsbetingelserne. Kommissionen er derfor forpligtet til at undersøge, om denne procedure rent faktisk gav SAGEB en økonomisk fordel, som organet ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.
- (174) For det første bemærker Kommissionen, at blandt de fem ansøgere, der fik mulighed for at afgive et tilbud, trak en af dem sig tilbage under proceduren, og to andre afgav tilbud, som ikke opfyldte SMABT's finansielle betingelser. Med hensyn til koncernen GTS fandt det udvalg, der var ansvarligt for at analysere tilbuddene, f.eks., at koncernen ikke havde fremlagt oplysninger om den forventede rentabilitet. Koncernens selvfinansieringskapacitet var ikke blevet simuleret (ingen foregribelse af egenkapitalfinansieringskapaciteten), simuleringen af forventede afgifter og udbytte var ikke blevet fremlagt, og koncernen havde ikke præciseret sin metode til finansiering af investeringerne. Det var derfor finansielle hensyn, der fik SMABT til at afvise to tilbud på tidspunktet for analysen heraf og indlede forhandlingsproceduren med de to resterende tilbudsgivere.
- (175) De tilbud, der blev afgivet til SMABT af koncernen Vinci Airport på den ene side og koncernen CCIO-Veolia på den anden side, var begge baseret på flere varianter afhængigt af antallet af tilladte trafikbevægelser i henhold til støjrapporten for Beauvais lufthavn. Under forhandlingerne anmodede SMABT således de to tilbudsgivere om at afgive et tilbud baseret på et referencescenarie, hvor trafikbevægelserne var begrænset til 21 000 i hele aftalens løbetid, med henblik på at overholde støjrapporten.
- (176) Koncernen Vinci Airport fremlagde hvad det økonomiske aspekt angår et tilbud med anslåede driftsafgifter på 40 mio. EUR, der udelukkende var baseret på driftsresultater, med et investeringsprogram på 70 mio. EUR uden tilskud fra SMABT. Hvad angår koncernen CCIO-Veolia Transport omfattede tilbuddet en fast andel på 10,8 mio. EUR i driftsafgifter plus 5 mio. EUR i udbytte og et investeringsprogram på 68,2 mio. EUR, herunder et tilskud på 14,5 mio. EUR.
- (177) Selv om tilbuddet fra koncernen Vinci Airport umiddelbart syntes at være mere attraktivt, var det ifølge Frankrig baseret på optimistiske og mindre konservative antagelser i forhold til koncernen CCIO-Veolias trafikoverslag, navnlig i betragtning af den begrænsning af antallet af bevægelser, der er fastsat i national ret (støjrapport). Koncernen Vinci Airports forventede afgifter var udelukkende baseret på disse brede skøn uden at medtage en fast andel i modsætning til tilbuddet fra CCIO-Veolia. Set ud fra et økonomisk synspunkt kan sidstnævntes tilbud således — selv om det er lavere end Vinci Airports — synes at være mere rimeligt og fornuftigt for en fornuftig investor, der ønsker at sikre sin økonomiske rentabilitet.
- (178) Kommissionen bemærker også, at CCIO-Veolia-koncernens tilbud fortsat var rentabelt for SMABT. SMABT's tilskud med fradrag af den andel, der var knyttet til statslige investeringer (jf. betragtning 131), blev vurderet til 4,3 mio. EUR <sup>(103)</sup>, mens der af CCIO-Veolia-koncernens tilbud fremgik en minimumsbetaling til SMABT af en fast andel på 10,8 mio. EUR, hvilket sikrede SMABT en fortjenstmargen.
- (179) Ved aførelse af 25. februar 2008 tildelte SMABT koncessionsaftalen til koncernen CCIO-Veolia, hvis tilbud var det mest attraktive tilbud, for så vidt som koncernen var bedst egnet til at sikre en miljømæssigt forsvarlig udvikling af lufthavnen i lyset af aftalens overordnede økonomi. SMABT opfyldte således de betingelser, der var fastsat i udbudsbetingelserne, og som alle de ansøgere, der deltog i proceduren, på forhånd havde kendskab til som grundlag for sit valg.
- (180) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at CCIO-Veolia-koncernens tilbud, som SMABT havde accepteret, sikrede sidstnævnte en økonomisk rentabilitet og derfor ikke medførte en økonomisk fordel for CCIO-Veolia-koncernen (senere SAGEB) som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(103)</sup> Der er her tale om et anslået beløb, som fremgår af investeringsplanen i aftalen om delegering af offentlig tjeneste.



- (181) Da tilskuddet på 4,3 mio. EUR var en del af aftalen indgået med CCIO-Veolia (senere SAGEB), konkluderer Kommissionen, at tilskuddet som tildelt inden for rammerne af program 3 ikke udgjorde statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

### Selektivitet

- (182) Hvis Kommissionen konstaterer, at der foreligger en fordel, i bred forstand, som direkte eller indirekte følger af en given foranstaltning, skal Kommissionen endvidere godtgøre, at denne fordel specifikt gælder en eller flere virksomheder. Med henblik herpå påhviler det navnlig Kommissionen at påvise, at foranstaltningen har indført differentieringer mellem virksomheder, der befinder sig i en tilsvarende situation i forhold til det formål, der forfølges. Fordelen skal således indrømmes på en selektiv vis og kunne bringe visse virksomheder i en gunstigere situation end andre <sup>(104)</sup>.
- (183) Kravet om selektivitet varierer, alt efter om den pågældende foranstaltning er en generel støtteforanstaltning eller en individuel støtte. I det sidstnævnte tilfælde giver identificeringen af en økonomisk fordel i princippet anledning til en formodning for, at den er selektiv <sup>(105)</sup>.
- (184) I den foreliggende sag blev investeringstilskuddene alle ydet i henhold til bilaterale aftaler, der blev forhandlet direkte med hver af de skiftende lufthavnsforvaltere i form af individuel støtte. Disse tilskud var derfor selektive til deres fordel.

### Risiko for at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og inden for EU

- (185) Generelt er det sådan, at når en fordel, der ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds stilling i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med på et bestemt EU-marked, må det antages, at samhandelen i EU påvirkes af denne fordel. Kommissionen understreger, at lufthavne konkurrerer om forvaltning af lufthavnsinfrastrukturer, herunder i lokale og regionale lufthavne. Den offentlige finansiering af en lufthavn kan derfor fordreje konkurrencen på markeder for drift af lufthavnsinfrastrukturer.
- (186) I den foreliggende sag konkurrerer Beauvais lufthavn med andre nationale lufthavne (f.eks. Paris-Roissy). Den omhandlede investeringsstøtte, som styrkede selskabets stilling i forhold til disse andre lufthavne, kunne fordreje konkurrencen. Markedet for lufthavnstjenester er åbent for konkurrence inden for EU, hvorfor bidragene også risikerer at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

#### 8.1.1.2. Driftstilskud

### Økonomisk aktivitet

- (187) I lyset af overvejelserne i betragtning 126 til 128 konkluderer Kommissionen, at tilskuddet på 68 000 EUR, som generaldirektoratet for civil luftfart ydede til handelskammeret i Oise i 2002, var knyttet til en aktivitet henhørende under offentligretlige beføjelser. Som forelagt af Frankrig blev dette tilskud ydet for at dække finansieringen af den ekstraordinære foranstaltning, idet satsen for håndbagagekontrol gik fra 25 til 50 % som pålagt af staten efter angrebene den 11. september 2001, hvilket er en sikkerhedsopgave, der henhører under offentligretlige beføjelser og derfor ikke udgør en økonomisk aktivitet <sup>(106)</sup>.
- (188) Desuden var foranstaltningen en del af en støtteordning for alle klasse 3-lufthavne og var derfor åben for alle lufthavne i samme kategori som Beauvais lufthavn på tildelingstidspunktet <sup>(107)</sup>. Dette tilskud har derfor ikke medført forskelsbehandling.

<sup>(104)</sup> Rettens dom af 13. december 2018, Ryanair DAC, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, præmis 162.

<sup>(105)</sup> Domstolens dom af 4. juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.

<sup>(106)</sup> Jf. betragtning 129.

<sup>(107)</sup> <https://www.senat.fr/rap/l02-068-318/l02-068-31827.html#toc310>.

- (189) Frankrigs argument om, at en del af de forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise ydede til lufthavnsafdelingen, henhørte under offentligretlige beføjelser, bør godtages. Før den 12. december 2000, datoen for Domstolens *Aéroports de Paris*-dom, kunne driften og opførelsen af lufthavnsinfrastrukturen udgøre aktiviteter, der henhører under offentligretlige beføjelser, således at Kommissionen ikke på grundlag af artikel 107 i TEUF kan rejse tvivl om støtten ydet før denne dato til finansiering eller drift af lufthavnsinfrastrukturen<sup>(108)</sup>. Derfor bør forskud ydet af afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise til lufthavnsafdelingen før den 12. december 2000 ikke betragtes som støtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kommissionen skal imidlertid vurdere, om de kontante forskud, der blev ydet i 2001, 2002 og 2004, udgør en sådan støtte.

### Forekomsten af en økonomisk fordel

- (190) For at vurdere, om en statslig foranstaltning udgør støtte til en virksomhed, skal det fastslås, om den pågældende virksomhed opnår en økonomisk fordel, hvorved den undgår omkostninger, som den normalt skulle have betalt med egen kapital, eller om den opnår en fordel, som den ikke ville have opnået på normale markedsvilkår. Denne vurdering sker i princippet under anvendelse af MEOP-princippet.

### Driftstilskud

- (191) For det første har Kommissionen anført, at de tilskud på 2 005 EUR og 1 600,10 EUR, som handelskammeret i Oise, henholdsvis det nationale center for organisering af landbrugsstrukturer (Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles) (i 2005) og forbundet for forvaltning af midler til handicappedes erhvervsmæssiges integration (Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées) modtog, faktisk svarede til tilbagebetalingen af en del af de bidrag fra handelskammeret i Oise, som disse to organer uretmæssigt havde modtaget. Disse tilbagebetalinger dækkede derfor ikke omkostninger, som handelskammeret i Oise normalt skulle have afholdt, og gav derfor ikke handelskammeret nogen økonomisk fordel.
- (192) Med hensyn til de tilskud på 30 490 EUR (2002-2003) og 5 829,49 EUR (2005), som departementet Oise og byen Tillé har udbetalt, bemærker Kommissionen på grundlag af fakturaer og bilag fra de franske myndigheder, at disse tilskud faktisk svarede til vederlaget for de tjenesteydelser, som lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise leverede på vegne af disse to offentlige enheder.
- (193) Kommissionen bemærker, at departementet Oises opgave med at fremme turismen henhører under departementets ansvarsområde i henhold til national ret<sup>(109)</sup>. Det samme gælder for tilslutningen af sidebygninger til det kollektive spildevandsnet, som er kommunernes ansvar<sup>(110)</sup>. Disse afgifter udgjorde derfor ikke normale omkostninger i forbindelse med forvaltningen af lufthavnen og skulle ikke afholdes af handelskammeret i Oise.
- (194) For det andet har Kommissionen anført, at tilbagebetalingerne faktisk svarede til de udgifter, som handelskammeret i Oise havde afholdt i forbindelse med leveringen af disse tjenesteydelser, således at sidstnævnte ikke blev overkompenseret og derfor ikke opnåede en økonomisk fordel ved at modtage disse tilskud.
- (195) Da kriteriet om økonomisk fordel ikke er opfyldt i den foreliggende sag, finder Kommissionen, at de driftstilskud, der er omhandlet i dette underafsnit, og som ydes til lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise, ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(108)</sup> Punkt 28-29 i retningslinjerne fra 2014.

<sup>(109)</sup> Jf. navnlig artikel L.1111-4 i den almindelige lov om regioner og kommuner.

<sup>(110)</sup> I henhold til artikel L2224-8 i den almindelige lov om regioner og kommuner skal kommunerne afholde udgifterne til kollektive kloaksystemer, navnlig spildevandsrensningsanlæg og bortskaffelse af slam, som de producerer, samt udgifter til overvågning af ikkekollektive kloaksystemer. I den foreliggende sag har handelskammeret i Oise udført arbejder i forbindelse med det kollektive net (tilslutning af sidebygninger til det kollektive net), hvilket således påhvilede Tillé kommune.

*Forskud bevilget af afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise til lufthavnsafdelingen*

- (196) Som anført i betragtning 140 foretages vurderingen af, om der foreligger en fordel, i princippet i lyset af anvendelsen af MEOP-princippet. Kommissionen bemærker indledningsvis, at Frankrig ikke har påberåbt sig dette princip. Da de omhandlede foranstaltninger vedrører de kontante forskud, der blev ydet til lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise i 2001, 2002 og 2004, vil Kommissionen afgøre, om disse tilskud blev ydet på markedsvilkår, uden at der er nogen tvivl om, at handelskammeret i Oise (afdelingen for generelle anliggender) har grebet ind i sin egenskab af økonomisk operatør. Lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise var en integrerende del af tjenesterne under handelskammeret i Oise, og de kontante forskud kunne derfor sidestilles med en transaktion, der blev gennemført inden for samme økonomiske enhed, og dermed i princippet udgøre en transaktion, som en økonomisk aktør, der befandt sig i samme situation som afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret, kunne gennemføre med henblik på at bistå en anden afdeling eller filial af samme økonomiske enhed. Desuden var disse kontante forskud motiveret af økonomiske overvejelser, da afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise greb ind for at hjælpe handelskammerets lufthavnsafdeling med at klare sine finansielle vanskeligheder (se betragtning 46).
- (197) I den foreliggende sag har Kommissionen for det første anført, at de kontante forskud blev ydet til en nulsats uden forfaldsdato, selv om lufthavnsafdelingen befandt sig i en vanskelig økonomisk periode på det tidspunkt, hvor forskuddene blev ydet <sup>(111)</sup>. Afdelingen for generelle anliggender rådede således ikke over tilstrækkelig sikkerhed for, at driften af lufthavnen ville blive rentabel og ville give lufthavnsafdelingen mulighed for at tilbagebetale de bevilgede forskud og samtidig få en fortjeneste, der kunne forrente den kapital, handelskammerets afdeling for generelle anliggender havde indskudt. Det fremgår i øvrigt ikke af de oplysninger, der er fremsendt til Kommissionen, at en forretningsplan eller budgetsimulering blev udarbejdet eller rekonstrueret af lufthavnsafdelingen for afdelingen for generelle anliggender med henblik på at analysere den risiko, der var forbundet med at yde disse kontante forskud.
- (198) Kommissionen konkluderer derfor i den foreliggende sag, at MEOP-princippet ikke blev overholdt, og at de omtvistede forskud gav lufthavnsafdelingen en fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.

*Støtte til planen for udvikling af turismen*

- (199) I den foreliggende sag var formålet med SMABT's plan for udvikling af turismen at fremme den lokale og regionale turisme ved at tilskynde en del af passagererne i Beauvais lufthavn til at blive i Picardie eller Beauvais i stedet for at tage til Paris. Planen omfattede derfor foranstaltninger (reklamematerialer i lufthavnen, passagerundersøgelser, websteder, SMABT-informationssteder osv.) rettet mod udviklingen af turismen i Picardie, Oise og Beauvais. Selv om det antages, at planen for udvikling af turismen var baseret på passagerer, der brugte Beauvais lufthavn som transitsted, var SAGEB derfor ikke modtager af disse foranstaltninger, eftersom de hovedsageligt var rettet mod passagerer, der allerede var til stede i Beauvais lufthavn, dvs. passagerer, der var rejst til Beauvais, uagtet om der forelå foranstaltninger inden for rammerne af planen for udvikling af turismen eller ej.
- (200) Kommissionen har i den foreliggende sag anført, at eftersom der var tale om fremme af lokal og regional turisme, hvilket i den foreliggende sag henhører under de offentlige myndigheder i henhold til loven, skulle SAGEB i princippet ikke afholde omkostningerne i forbindelse med denne opgave, idet SAGEB's eneste opgave var at drive og forvalte Beauvais lufthavn. Kommissionen bemærker i den forbindelse, at SAGEB i henhold til aftalen om delegering af offentlig tjeneste ikke er pålagt at fremme lokal eller regional turisme, bortset fra at bidrage finansielt til de udgifter, der er forbundet med disse turismeaktiviteter, og til at stille de nødvendige ressourcer til rådighed for de institutionelle turistorganisationer, således at de kan udføre disse aktiviteter (adgang til lufthavnen, skilte osv.).
- (201) Kommissionen mener derfor ikke, at SMABT's plan for udvikling af turismen medførte en nedbringelse af de omkostninger, som SAGEB normalt skulle have afholdt.
- (202) Da kriteriet om økonomisk fordel ikke er opfyldt i den foreliggende sag, finder Kommissionen, at SMABT's delvise dækning af omkostningerne i forbindelse med fremme af udviklingen af den lokale turisme ikke udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(111)</sup> Jf. tabel 8.

### Tilregnelser til staten og overførsel af offentlige midler

- (203) Ifølge fast retspraksis omfatter artikel 107, stk. 1, i TEUF al støtte tildelt i form af statsmidler, uden at det er nødvendigt at sondre efter, om støtten tildeles af staten eller offentlige eller private organer, som staten nedsætter eller udpeger til at forvalte støtten. En foranstaltning finansieret af et sådant organ kan således i væsentlig grad tilregnes staten, når indførelsen af den omhandlede foranstaltning er besluttet af staten, og når staten definerer betingelserne for anvendelsen, forvaltningen eller fordelingen af disse midler.
- (204) De omhandlede kontante forskud blev i den foreliggende sag ydet af afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise. Kommissionen minder imidlertid om, at de foranstaltninger, der blev vedtaget af handels- og industrikamrene, i tidligere beslutninger blev anset for at kunne tilregnes staten og omfatte statsmidler <sup>(112)</sup>. I den foreliggende sag befandt handelskammeret i Oise sig på tidspunktet for tildelingen af de omhandlede forskud i en situation, der svarede til situationen for de øvrige handels- og industrikamre, som Kommissionen undersøgte. Navnlig med hensyn til gældende ret, beslutningstagningen inden for disse enheder, statens tilsyn med disse enheder og deres midlers oprindelse <sup>(113)</sup> konkluderer Kommissionen, at de kontante forskud kunne tilregnes staten og indebar anvendelse af statsmidler.

### Selektivitet

- (205) I den foreliggende sag udgjorde de kontante forskud individuel støtte <sup>(114)</sup>, hvilket medførte, at lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise blev begunstiget på bekostning af andre lufthavne. Da denne støtte blev ydet direkte af afdelingen for generelle anliggender bilateralt, er den selektiv <sup>(115)</sup>.

### Risiko for at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og inden for EU

- (206) Af de grunde, der er anført i betragtning 185 og 186, finder Kommissionen, at virkningen af de kontante forskud var at påvirke samhandelen inden for EU og samhandelen mellem medlemsstaterne.

#### 8.1.1.3. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (207) Kommissionen konkluderer, at alle investeringstilskud, undtagen dem, der er nævnt i betragtning 131, og dem, der ydes til SAGEB som beskrevet i betragtning 131 og 181, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (208) Kommissionen konkluderer også, at de kontante forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise ydede i 2001, 2002 og 2004 til handelskammerets lufthavnsafdeling, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (209) Derimod udgør driftstilskud på i alt 107 924 EUR, kontante forskud ydet før den 12. december 2000 og SMABT's delvise dækning af udgifter til fremme af turismen ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

<sup>(112)</sup> Jf. afgørelse (EU) 2016/633, betragtning 255 til 274, som bekræftet af Retten eksempelvis i dommen af 13. december 2018, Ryanair mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2018:943.

<sup>(113)</sup> På det tidspunkt, hvor handelskammeret i Oise bevilgede disse forskud, var handels- og industrikamrene faktisk offentlige institutioner, der var oprettet ved lov, og som blev forvaltet af valgte virksomhedsledere under statens tilsyn. Som bindeled til staten og dermed som offentlige myndigheder i staten blev de desuden ved lov pålagt opgaver af almen interesse. Desuden indeholdt artikel L710-1 i den handelslov, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet, bestemmelser om en særlig finansieringsordning for handels- og industrikamre, hvis midler navnlig var sammensat af skatteindtægter (skat til handels- og industrikamrenes udgifter ifølge artikel 1600 i den gældende skattelov), tilskud eller midler fra uddannelsesaktiviteter og forvaltning af transportinfrastruktur.

<sup>(114)</sup> Jf. betragtning 183.

<sup>(115)</sup> Domstolens dom af 4. juni 2015, MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, præmis 60.

### 8.1.2. Støttens lovlighed

- (210) Det fremgår af traktatens artikel 108, stk. 3, at: »Kommissionen skal underrettes så betids om enhver påtænkt indførelse eller ændring af støtteforanstaltninger, at den kan fremsætte sine bemærkninger hertil. Den pågældende medlemsstat må ikke gennemføre de påtænkte foranstaltninger, før den nævnte fremgangsmåde har ført til endelig afgørelse.«
- (211) I den foreliggende sag er ingen af de omhandlede foranstaltninger blevet anmeldt til Kommissionen. Der er derfor tale om ulovlig støtte.

### 8.1.3. Støttens forenelighed med det indre marked

- (212) Den investerings- og driftsstøtte, der er identificeret i betragtning 207 og 209, og som udbetales til de skiftende forvaltere af Beauvais lufthavn, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Støttens forenelighed med det indre marked skal vurderes i lyset af undtagelserne i artikel 107, stk. 3, i TEUF.
- (213) Artikel 107, stk. 3, i TEUF indeholder visse undtagelser fra den generelle regel om, at statsstøtte betragtes som uforenelig med det indre marked. Den omhandlede investerings- og driftsstøtte kan navnlig vurderes på baggrund af TEUF's artikel 107, stk. 3, litra c), hvorefter støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner kan betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Retningslinjerne for luftfartssektoren fra 2014 danner i princippet grundlag for at vurdere, om investerings- og driftsstøtte kan erklæres forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.
- (214) Hvad angår investeringsstøtte gælder det i henhold til punkt 173 i retningslinjerne fra 2014, at Kommissionen i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte i forbindelse med ulovlig investeringsstøtte til lufthavne vil anvende de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Den vil derfor ikke anvende principperne i disse retningslinjer på ulovlig investeringsstøtte til lufthavne, som er ydet inden den 4. april 2014. For investeringsstøtte, der er ydet før den 4. april 2014, vil Kommissionen derfor anvende retningslinjerne fra 2005, som fandt anvendelse fra den 9. december 2005 i overensstemmelse med punkt 85, første afsnit, i retningslinjerne. For så vidt angår investeringsstøtte ydet før den 9. december 2005, for hvilken der ikke fandtes specifikke forenelighedskriterier, vil Kommissionen vurdere dens forenelighed direkte på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF, under hensyntagen til sin beslutningspraksis. Da dette blev konsolideret ved retningslinjerne fra 2005, skal investeringsstøtte, der er ydet før den 9. december 2005, også vurderes på grundlag af kriterierne i retningslinjerne fra 2005.
- (215) Med hensyn til den investeringsstøtte, der blev ydet i 2007, vil dens forenelighed derfor blive vurderet på grundlag af retningslinjerne fra 2005.
- (216) Med hensyn til driftsstøtte finder principperne i retningslinjerne fra 2014 i henhold til punkt 172 heri anvendelse i alle sager vedrørende ulovlig driftsstøtte til lufthavne, også selv om støtten blev ydet før den 4. april 2014 og overgangsperiodens begyndelse. Da de omhandlede foranstaltninger ikke blev anmeldt, før de blev tildelt, udgør de ulovlig støtte. Kommissionen vil anvende retningslinjerne fra 2014 til at vurdere foreneligheden af kontante forskud.

#### 8.1.3.1. Investeringsstøtte

#### **Anvendelse af retningslinjerne fra 2005**

- (217) Støtte ydet til finansiering af lufthavne falder i henhold til punkt 53 i retningslinjerne fra 2005 ikke i deres helhed ind under afsnit 4 i retningslinjerne fra 2005. Navnlig skal støtte, der ydes til udførelse af kommercielle aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med lufthavnens kerneaktiviteter, vurderes efter de relevante sektorspecifikke og horisontale regler. I henhold til punkt 54 i retningslinjerne fra 2005 finder disse retningslinjer desuden anvendelse på alle lufthavsaktiviteter med undtagelse af sikkerhed, flyvekontrol eller enhver anden aktivitet, som en medlemsstat er ansvarlig for i henhold til sine offentligretlige beføjelser.

(218) Kriterierne om forenelighed af investeringsstøtte til finansiering af lufthavnsinfrastruktur er beskrevet i afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005. De investeringer, der er berettiget til støtte i henhold til dette afsnit, er de eneste investeringer, der er foretaget til opførelse af lufthavnsinfrastruktur og -udstyr i egentlig forstand (baner, terminaler, forpladser, flyvekontoltårne) eller direkte støttefaciliteter (brandslukningsudstyr, sikkerheds- og sikringsudstyr) <sup>(116)</sup>. Støtte i forbindelse med levering af lufthavnstjenester i tilknytning til lufttransport falder ind under afsnit 4.3 i retningslinjerne fra 2005 (tilskud til lufthavnstjenester).

(219) Inden for rammerne af program 1 klassificerede Kommissionen alle investeringer som følger:

Tabel 11

**Investeringernes art inden for rammerne af program 1 i lyset af retningslinjerne fra 2005 (i EUR)**

	Statslige investeringer	Investeringer henhørende under afsnit 4.1	Øvrige investeringer
<b>Vestfløjen (afgange)</b>		2 608 000	
<b>Østfløjen (ankomster)</b>		164 000	
<b>Modernisering af terminal</b>		649 000	
<b>Sikringsudstyr</b>	922 000		
<b>Diverse veje og net</b> <i>Herunder bilparkering</i>		774 533	463 467
<b>Miljøundersøgelser og -opgaver</b>		62 000	
<b>Honorarer <sup>(117)</sup></b>	55 669	688 223	
<b>Modernisering af driftsmateriel:</b> <i>Herunder anlæg til infiltration og screening</i>	133 000	1 131 000	
<b>I alt</b>	<b>1 110 669</b>	<b>6 076 756</b>	<b>463 467</b>

(220) Med hensyn til program 1 bemærker Kommissionen, at de statslige investeringer beløber sig til 1 110 669 EUR. De investeringer, der er omfattet af afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005, beløber sig til 6 076 756 EUR, og de øvrige investeringer (dvs. investeringer i forbindelse med kommercielle aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med lufthavnens kerneaktiviteter, som ikke er omfattet af retningslinjerne fra 2005) beløber sig til 463 467 EUR. Som nævnt i betragtning 37 dækkede bidragene fra de offentlige myndigheder (4,311 mio. EUR) ikke formelt specifikke investeringer inden for rammerne af program 1, men var baseret på det anslåede samlede investeringsbeløb, der skulle foretages. Med henblik på at vurdere foreneligheden af investeringsstøtte under program 1 efter retningslinjerne fra 2005 bør omkostninger i forbindelse med andre investeringer (dvs. 463 000 EUR) derfor udelukkes fra de støtteberettigede omkostninger. Kommissionen bemærker imidlertid, at efter fradrag af omkostningerne ved statslige investeringer (dvs. 1 110 669 EUR) og andre investeringer (463 467 EUR) fra de samlede investeringer under program 1 overstiger de samlede tilskud fra offentlige myndigheder (4,311 mio. EUR), fratrukket tilskuddet på 1 110 669 EUR til handelskammeret i Oise til dækning af de statslige omkostninger (3,20 mio. EUR) <sup>(118)</sup>, ikke det samlede investeringsbeløb, der er omhandlet i afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005 (dvs. 6,076 mio. EUR). Det er derfor ikke nødvendigt at undersøge, om investeringsstøtten under program 1 er forenelig under andre retsgrundlag end afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005.

<sup>(116)</sup> Jf. punkt 55 i retningslinjerne fra 2005.

<sup>(117)</sup> De pågældende honorarer vedrørte både statslige investeringer (55 669 EUR) og investeringer i forbindelse med opførelse af infrastruktur.

<sup>(118)</sup> Tilskuddet på 1 110 669 EUR til dækning af de statslige omkostninger under program 1 udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 131.

(221) Inden for rammerne af program 2 klassificerede Kommissionen investeringerne som følger:

Tabel 12

**Investeringernes art inden for rammerne af program 2 i lyset af retningslinjerne fra 2005 (i EUR)**

	Statslig	Investeringer enhørende under afsnit 4.1	Øvrige investeringer
Terminaludvidelse		1 327 749	
Sikkerhedsporte	165 805		
Opgradering af flyparkering og rullevej		1 408 739	
Istandsættelse af hangarer og baner		231 542	
Overdækket gangområde til passagerstrømme	176 590		
Personaleparkering i henhold til vandloven		227 611	
Base for biludlejningsfirmaer			1 735
Erhvervelser af grundstykker (ILS)		61 540	
Inden- og udendørs skilte		10 510	
Ankomststed for passagerer fra Porte Maillot			213 548
Overholdelse af vandloven		46 141	
Instrument Landing System (ILS)-undersøgelser		139 803	
Modernisering af offentlige veje		1 053 861	
Administrationskontorer		944 557	
Undersøgelser af terminal 2		188 188	
Risici, honorarer og uforudsete hændelser <sup>(119)</sup>	86 085	659 038	
Modernisering af driftsmateriel, herunder: — opførelse af læskure til grænsepolitiet — installation af en laserbaseret skræmmekanon.	52 670 86 085	2 039 000	
<b>I alt</b>	<b>567 782</b>	<b>8 338 279</b>	<b>215 283</b>

<sup>(119)</sup> Honorarerne vedrørte både statslige investeringer (86 085 EUR) og investeringer i forbindelse med opførelse af infrastruktur.

(222) Med hensyn til program 2 bemærker Kommissionen, at de statslige investeringer beløber sig til 567 782 EUR. De investeringer, der er omfattet af afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005, beløber sig til 8 338 279 EUR, og de øvrige investeringer (dvs. investeringer i forbindelse med kommercielle aktiviteter, der ikke er direkte forbundet med lufthavnens kerneaktiviteter, som ikke er omfattet af retningslinjerne fra 2005) beløber sig til 215 283 EUR. Som nævnt i betragtning 40 dækkede bidragene fra de offentlige myndigheder (dvs. 6,8 mio. EUR) ikke formelt specifikke investeringer inden for rammerne af program 2, men var baseret på det anslåede samlede investeringsbeløb, der skulle foretages. Med henblik på at vurdere foreneligheden af investeringsstøtte under program 2 efter retningslinjerne fra 2005 bør omkostninger i forbindelse med andre investeringer (dvs. 215 283 EUR) derfor udelukkes fra de støtteberettigede omkostninger. Kommissionen bemærker imidlertid, at efter fradrag af omkostningerne ved statslige investeringer (dvs. 567 782 EUR) og andre investeringer (215 283 EUR) fra de samlede investeringer under program 2 overstiger de samlede tilskud fra offentlige myndigheder (6,8 mio. EUR), fratrukket tilskuddet på 567 782 EUR til handelskammeret i Oise til dækning af de statslige omkostninger (dvs. 6,23 mio. EUR) <sup>(120)</sup>, ikke det samlede investeringsbeløb, der er omhandlet i afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005 (dvs. 8,3 mio. EUR). Det er derfor ikke nødvendigt at undersøge, om investeringsstøtten under program 2 er forenelig under andre retsgrundlag end afsnit 4.1 i retningslinjerne fra 2005.

### **Kriterier for investeringsstøttens forenelighed**

(223) Den omhandlede investeringsstøttes forenelighed skal vurderes på grundlag af kriterierne i punkt 61 i retningslinjerne fra 2005 og i lyset af retspraksis <sup>(121)</sup>. Statsstøtte til fordel for lufthavne skal i lighed med enhver anden statsstøtte være nødvendig for at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet og stå i forhold til dette mål for at kunne erklæres for forenelig med det indre marked på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF. Kommissionen vil derfor undersøge overholdelsen af kriterierne om nødvendighed og proportionalitet foruden de førnævnte kriterier i retningslinjerne fra 2005.

#### *— Støtten fremmer udviklingen af en økonomisk aktivitet*

(224) Det fremgår af de forskellige dokumenter, som Frankrig har fremlagt, at den infrastruktur, der er omhandlet i program 1 og 2, blev gennemført med henblik på at gøre det muligt for de skiftende operatører at drive Beauvais lufthavn under tilfredsstillende sikkerhedsforhold for lufthavnsbrugere, dens personale og indbyggere og tilpasset den betydelige stigning i lufttrafikken, som lufthavnen registrerede mellem 2000 og 2010, som anført i betragtning 37. Dette mål er udtrykkeligt nævnt i finansieringsaftalerne for disse to investeringsprogrammer.

(225) Desuden har de lokale myndigheder ydet finansiel støtte, således at Beauvais lufthavn kan tjene den regionale økonomiske udvikling. Dette fremgår af selve vilkårene i finansieringsaftalerne og aftalen om delegering af offentlig tjeneste. De lokale myndigheder og de skiftende lufthavnsoperatører har fastsat det mål, at Beauvais lufthavn ikke længere skal være en parisisk transitlufthavn, men en lufthavn, der bidrager til den regionale udvikling i Picardie.

(226) Endelig opfyldte lufthavnen målene om bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse. Alle investeringsprogrammer omfattede undersøgelser og arbejder, der kunne mindske de miljømæssige påvirkninger som følge af lufttrafikken i Beauvais lufthavn. Infrastrukturen er således blevet planlagt efter og tilpasset de lokale myndigheders behov for at overvåge udviklingen i lufttrafikken i Beauvais lufthavn.

(227) Kommissionen mener derfor, at støtten til de skiftende operatører af Beauvais lufthavn havde til formål at fremme udviklingen af Beauvais lufthavn ved at forsyne lufthavnen med sikker infrastruktur, der kunne modtage mere trafik.

<sup>(120)</sup> Tilskuddet på 1 110 669 EUR til dækning af de statslige omkostninger under program 2 udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, jf. betragtning 131.

<sup>(121)</sup> Domstolens dom (Store Afdeling) af 22. september 2020, C-594/18 P, Republikken Østrig mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2020:742, præmis 20.



— *Infrastrukturen er nødvendig og står i forhold til det mål, der forfølges*

*Program 1*

- (228) Kommissionen anfører, at det fremgår af de dokumenter og oplysninger, som Frankrig har fremlagt, at denne infrastruktur på det tidspunkt, hvor investeringsstøtten blev ydet, forekom nødvendig og stod i et rimeligt forhold til det mål, der blev forfulgt.
- (229) På den ene side befandt Beauvais lufthavn sig i en temmelig dårlig tilstand i begyndelsen af 2000'erne på grund af den manglende investering fra statens og dens operatørs side siden dens oprettelse. Da staten besluttede at drive Beauvais lufthavn kommercielt, led Beauvais lufthavn således under en betydelig mangel på infrastruktur, navnlig med hensyn til sikkerhedsudstyr, vejenes tilstand og selve lufthavnsinfrastrukturen. Den eksisterende infrastruktur var ikke af en sådan art, at den kunne tage imod indenlandske og internationale passagerer under tilfredsstillende sikkerhedsforhold. Alle de investeringer, der var omfattet af investeringsprogram 1, var derfor nødvendige for at garantere en sikker drift af Beauvais lufthavn.
- (230) For det andet forekommer den infrastruktur, der stilles til rådighed inden for rammerne af program 1, at være forholdsmæssig i lyset af det forfulgte mål, for så vidt som den ikke gik ud over, hvad der var nødvendigt for at gøre det muligt for Beauvais lufthavn at levere en tjeneste, der opfyldte minimumssikkerhedskravene. Som forklaret i betragtning 236 blev infrastrukturen i dette investeringsprogram planlagt på grundlag af konservative prognoser for en stigning i lufttrafikken i Beauvais lufthavn.

*Program 2*

- (231) Kommissionen bemærker, at de samme betragtninger som dem, der er anført i betragtning 229 og 230 i forbindelse med program 1, begrundede nødvendigheden og proportionaliteten af program 2, som var planlagt til at fortsætte og fuldføre det sikkerheds- og moderniseringsarbejde, der var nødvendigt for at imødekomme den konstant stigende lufttrafik.
- (232) Dette gælder især udvidelsen af terminalen: I en rapport fra 2002, der var udarbejdet af en arkitektvirksomhed, et kontrolkontor og et firma med speciale i byggeøkonomi, blev det allerede konstateret, at Beauvais lufthavns areal var klart for lille set i lyset af trafikprognosen på 800 000 passagerer i 2010. Arealet ville dog kunne gå, hvis dette antal ikke blev overskredet, og der sikres en effektiv passagerstyring i lufthavnen. Som det fremgår af tabel 1, betjente lufthavnen imidlertid allerede i 2006 næsten to millioner passagerer, hvilket begrundede det presserende behov for at udvide dens faciliteter <sup>(122)</sup>.
- (233) Dette er også tilfældet for arbejdet på flyparkeringsanlægget, hvis formål var at øge dybden af flyparkeringsområdet, at sikre overgangene mellem rullevejene og at foretage markeringer på jorden for bedre at regulere og sikre lufttrafikken i Beauvais lufthavn, uden at dette arbejde har gjort det muligt at øge antallet af parkeringspladser i lufthavnen.
- (234) Mere generelt har al anden infrastruktur vist sig at være nødvendig for at afhjælpe lufthavnens manglende infrastruktur, således at lufthavnen ville kunne imødekomme den stadig større lufttrafik, der kan bidrage til den økonomiske udvikling i regionen.

— *Infrastrukturen giver tilfredsstillende belægningsprognoser på mellemlang sigt*

- (235) Infrastrukturen er blevet udviklet for at opfylde rimelige og tilfredsstillende prognoser for lufttrafikkens vækst på mellemlang sigt.

<sup>(122)</sup> Desuden var denne udvidelse ikke tilstrækkelig i praksis, da Beauvais lufthavn fik oprettet midlertidige faciliteter (telte, moduler osv.) for at håndtere tilstrømningen af passagerer.

(236) F.eks. foreslog handelskammeret i Oise i 2001 program 1 med det formål at nå op på 660 000 passagerer inden 2006, mens trafikvækstindekset for lufthavnen (+ 18 % om året i 2000) viste, at antallet af passagerer ville være højere på denne dato <sup>(123)</sup>. Denne stigning blev set i lyset af den betydelige udvikling i den europæiske lufttrafik, navnlig hos lavprisselskaberne, som havde fået en stadig større rolle siden 1996 <sup>(124)</sup>.

(237) Desuden var program 2 baseret på en trafikale antagelse om 18 000 bevægelser på mellemlang sigt, jf. en rapport fra generaldirektoratet for civil luftfart, der blev godkendt den 29. juni 2006.

(238) Undersøgelsen i tabel 1 viser, at de trafikale antagelser, som disse investeringsbeslutninger er baseret på, i vid udstrækning er nået og overskredet inden for den forventede frist.

— *Alle potentielle brugere af infrastrukturen har adgang til den på lige og ikkediskriminerende vilkår*

(239) Den formelle undersøgelsesprocedure bekræftede bemærkningerne i indledningsafgørelsen om, at infrastrukturen var tilgængelig på lige og ikkediskriminerende vilkår for alle potentielle brugere af infrastrukturen.

— *Udviklingen i samhandelen påvirkes ikke i et omfang, der strider mod den fælles interesse*

(240) Frankrig anførte i sine bemærkninger, at lufthavnene i Amiens-Glisy og Rouen er forretnings- og fritidslufthavne uden kommerciel trafik. Udviklingen af Beauvais lufthavn havde derfor ingen indvirkning på disse to lufthavne, som ikke kunne betragtes som reelle alternativer til Beauvais lufthavn. Konkurrencen mellem disse lufthavne og Beauvais lufthavn var derfor meget begrænset, og det var usandsynligt, at samhandelen ville blive påvirket i et omfang, der strider mod den fælles interesse.

(241) Selv om Beauvais lufthavn oplevede en meget kraftig vækst i passagertrafikken mellem 2000 og 2013, fra 380 000 til næsten 4 millioner afrejsende passagerer, forblev dens markedsandel meget begrænset i Parisområdet (4 % i 2011) sammenlignet med lufthavnene Roissy og Orly. Med hensyn til lavpristrafikken tegnede Beauvais lufthavn sig i 2011 for 31 % af flyvningerne til/fra Paris, mens lufthavnene Roissy og Orly tegnede sig for 69 %. Ifølge en undersøgelse fra Microeconomix fremlagt af handelskammeret i Oise, SMABT og SAGEB (se betragtning 106 ff.) steg lavpristrafikkens andel af den samlede trafik i Roissy lufthavn og Orly lufthavn samtidig med 5,7 % mellem 2009 og 2010 og med 11,3 % mellem 2010 og 2011. På grundlag af en detaljeret analyse synes denne undersøgelse at vise, at udviklingen af Beauvais lufthavn, som hovedsagelig er rettet mod lavpristrafik, ikke har påvirket udviklingen i de to parisiske lufthavnes lavprisaktivitet på grund af dens karakteristika, dens marked (der udelukkende er rettet mod lavprismarkedet i modsætning til de parisiske lufthavne) og fraværet af en massiv omlægning af trafikken fra Beauvais lufthavn til en af de to andre parisiske lufthavne.

(242) Desuden tegnede Roissy lufthavn sig for 62 052 917 passagerer, og Orly havde samme år 28 274 154 passagerer. Kommissionen bemærkede, at Roissy lufthavn vil skulle klare en efterspørgsel, der overstiger lufthavnskapaciteten allerede i 2025. Da trafikken i Orly lufthavn er begrænset af en administrativ afgørelse <sup>(125)</sup>, må lufthavnen indtil videre betragtes som en lufthavn uden uudnyttet kapacitet. Beauvais lufthavn synes derfor på grund af sin nærhed til Paris at være et effektivt middel til at bekæmpe trafiktætheden i de to parisiske lufthavne.

(243) Kommissionen bemærker endvidere, at den investeringsstøtte, som Beauvais lufthavn modtog, primært havde til formål at sikre en sikker infrastruktur, idet infrastrukturen var blevet overbelastet af den massive stigning i trafikken, der allerede gjorde sig gældende mellem 2000 og 2010, snarere end at fremme udviklingen af denne trafik. Med andre ord var Beauvais lufthavn allerede en succes uden en sådan investeringsstøtte (se betragtning 224), fordi visse lavprisselskaber valgte at åbne flyruter og i visse tilfælde valgte at etablere en fast base i lufthavnen.

<sup>(123)</sup> Mellem 800 000 og 1 000 000 passagerer.

<sup>(124)</sup> Handelskammeret i Oise anfører i sin ansøgning om investeringer, at det europæiske marked for lavprislufvninger oplevede en enorm stigning, fra 400 mio. USD i 1996 til 1,5 mia. USD i 2000.

<sup>(125)</sup> Antallet af lufthavnsslots, der kan uddeles pr. år, er 250 000, mens antallet af bevægelser lå på 229 654 i 2013.

(244) Med hensyn til alternative transportformer blev det i den formelle undersøgelsesprocedure heller ikke godtgjort, at deres udvikling var påvirket i et omfang, der var i strid med den fælles interesse, således som SMABT, handelskammeret i Oise og SAGEB havde påvist i deres fælles bemærkninger (se betragtning 108).

— *Støttens nødvendighed og proportionalitet*

(245) For det første hvad angår program 1 har Kommissionen anført, at det fremgår af de fremlagte oplysninger, at handelskammeret i Oise ikke ville have været i stand til at finansiere de planlagte investeringer alene. Lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise fremviste rent faktisk tabsgivende regnskaber i 2000 og 2001 (jf. tabel 2). Desuden brugte handelskammeret i Oise lån til at finansiere sin deltagelse i finansieringen af investeringsprogrammet <sup>(126)</sup>. Støtten til dette investeringsprogram var derfor nødvendig.

(246) Kommissionen bemærker endvidere, at de lokale myndigheders støtteintensitet udgjorde 53 % af de samlede støtteberettigede omkostninger, hvilket ikke står i misforhold til det umiddelbare investeringsbehov på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. I de finansieringsaftaler, der blev indgået i 2002, var der desuden fastsat en ordning for tilbagebetaling af støtte i tilfælde af udgifter, der ikke var afholdt, eller som var mindre end det anslåede samlede investeringsbeløb. I samme omfang var denne støtte begrænset, selv om det samlede anslåede beløb blev overskredet. Med finansieringsaftalerne blev der også indført en kontrol fra de lokale myndigheders side af de afholdte udgifter, idet tilskuddene blev fordelt i trancher på grundlag af de bilag, som handelskammeret i Oise havde fremlagt. Støtten til dette investeringsprogram var derfor nødvendig og forholdsmæssig.

(247) Hvad for det andet angår investeringsstøtten til handelskammeret i Oise inden for rammerne af program 2 bemærkede Kommissionen, at der var et presserende behov for at foretage de målrettede investeringer, og den meget begrænsede afskrivningsperiode for disse investeringer for handelskammeret <sup>(127)</sup>. Kommissionen finder derfor, at støtten var nødvendig og forholdsmæssig i lyset af de særlige omstændigheder, der forelå på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet.

(248) Kommissionen konkluderer derfor, at hele den investeringsstøtte, der blev ydet i denne sag, var nødvendig og forholdsmæssig.

***Konklusion vedrørende investeringsstøttens forenelighed***

(249) Kommissionen konkluderer, at den investeringsstøtte, der er omhandlet i dette afsnit, er i overensstemmelse med artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF som fortolket i retningslinjerne fra 2005.

8.1.3.2. Driftsstøtte

(250) Driftsstøtte, der er ydet inden overgangsperiodens begyndelse (inklusive støtte udbetalt før den 4. april 2014), kan i henhold til punkt 137 i retningslinjerne fra 2014 erklæres for forenelig med det indre marked for hele det beløb, der svarer til de driftsomkostninger, hvis betingelserne i afsnit 5.1.2 er opfyldt, dog undtagen punkt 115, 119, 121, 122, 123, 126 til 130, 132, 133 og 134 i retningslinjerne fra 2014.

<sup>(126)</sup> Jf. beslutningen taget af handelskammerets generalforsamling den 25. juni 2001 om planen for modernisering af Beauvais lufthavn og finansieringen af denne plan.

<sup>(127)</sup> Den koncession, der blev indgået med handelskammeret i Oise, skulle ophøre i 2007. Staten og de lokale myndigheder, der finansierede investeringsprogrammet, overvejede derefter at afholde en udbudsprocedure med henblik på fornyelse af koncessionen.

(251) Betingelserne i afsnit 5.1.2 i retningslinjerne fra 2014 analyseres nedenfor.

— *Støtten fremmer udviklingen af en økonomisk aktivitet*

(252) Formålet med de kontante forskud, der blev ydet til nulsats i 2001, 2002 og 2004, var at gøre det muligt for lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise at opretholde sin drift af Beauvais lufthavn, således at lufthavnen kan tjene den regionale økonomiske udvikling. Støtten skulle derfor fremme den regionale udvikling med udgangspunkt i Beauvais lufthavn. Kommissionen bemærker endvidere Beauvais lufthavns interesse for Paris-regionen med henblik på at afhjælpe overbelastningen af lufttrafikken omkring den franske hovedstad.

— *Behov for statslig indgriben*

(253) I henhold til punkt 118 i retningslinjerne fra 2014 bemærker Kommissionen, at Beauvais lufthavn på grundlag af den faktiske årlige passagertrafik, der blev registreret i de to regnskabsår, der gik forud for hvert af de regnskabsår, hvor de kontante forskud blev ydet (dvs. i 2001, 2002 og 2004), kunne betragtes som en lufthavn, der ikke afholdt en større eller mindre del af disse omkostninger på det tidspunkt, hvor hver driftsstøtte blev ydet <sup>(128)</sup>.

(254) I henhold til retningslinjerne fra 2014 skal støtten også medføre en væsentlig forbedring, som markedet ikke selv ville kunne sikre. Kommissionen finder, at dette er tilfældet i den foreliggende sag. Den kritiske økonomiske situation, som Beauvais lufthavn befandt sig i på det tidspunkt, hvor hvert af de kontante forskud blev ydet (kendetegnet ved fortsat lav trafik, et presserende behov for sikker infrastruktur og en tabsgivende økonomisk balance) <sup>(129)</sup>, kunne gøre det vanskeligt for lufthavnsafdelingen at få markedsadgang til rimelige lånerenter <sup>(130)</sup>. Da disse vanskeligheder var af en sådan art, at regionen Picardie rent faktisk stod uden sikker lufthavnsinfrastruktur — en nyttig komponent for dens økonomiske udvikling — var de kontante forskud derfor nødvendige for at forhindre Beauvais lufthavns misligholdelse af betalinger.

— *Statsstøttens egnethed som politikinstrument*

(255) Eftersom lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise fremviste tabsgivende finansielle resultater på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet <sup>(131)</sup>, og da den stod over for et likviditetsunderskud, gjorde de kontante forskud det muligt for handelskammeret at fortsætte driften af Beauvais lufthavn, således at lufthavnen kan tjene den regionale økonomiske udvikling, og infrastrukturen kan sikres. Kommissionen bemærker, at disse forskud også var tidsbegrænsede og udgør det mindst forvridende instrument for markedet, da de havde til formål at dække et midlertidigt likviditetsbehov. Støtten var derfor et velegnet instrument til at nå målene af fælles interesse.

— *Støtten skal have en tilskyndelsesvirkning*

(256) Kommissionen bemærker, at uden disse kontante forskud ville handelskammeret i Oises aktiviteter som lufthavnsoperatør være blevet reduceret betydeligt (hvis ikke standset på grund af risikoen for misligholdelse), selv om Beauvais' lufthavnsinfrastruktur voksede kraftigt i begyndelsen af 2000'erne. En sådan situation ville i væsentlig grad have rejst tvivl om forfølgelsen af det mål af almen interesse, der er beskrevet i betragtning 252. Støtten havde derfor uden tvivl en tilskyndelsesvirkning.

<sup>(128)</sup> Jf. tabel 1. Den faktiske årlige trafik i Beauvais lufthavn mellem 1999 og 2002 var på mellem 200 000 og 700 000 faktiske årlige passagerer. Der var over 700 000 passagerer i 2003.

<sup>(129)</sup> Jf. tabel 2 og betragtning 217 og 220.

<sup>(130)</sup> Det skal bemærkes, at Beauvais lufthavn også har anmodet de lokale myndigheder om hjælp til at imødekomme det presserende behov for at sikre infrastrukturen (betragtning 37 og 40).

<sup>(131)</sup> Jf. tabel 2.

— *Støttebeløbs proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt)*

- (257) Ifølge punkt 125 i retningslinjerne fra 2014 skal driftsstøtte være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at frembringe den støttemodtagende aktivitet, for at være proportionel. I den foreliggende sag mener Kommissionen, at de kontante forskud var forholdsmæssige, idet de gjorde det muligt for Beauvais lufthavn at overholde sine umiddelbare betalingsfrister. Kommissionen bemærker også, at disse forskud var af beskeden størrelse, således at støtten var begrænset til, hvad der var nødvendigt for at dække enkeltstående likviditetsbehov. Kommissionen bemærker endvidere, at de hurtigt blev tilbagebetalt af lufthavnsafdelingen under handelskammeret i Oise allerede i 2005. Som følge heraf var de kontante forskud begrænset til det strengt nødvendige.

— *Undgåelse af uforholdsmæssigt store negative virkninger på konkurrence og samhandel*

- (258) Endelig — og som anført i betragtning 240 ff. — drev nogle af dem ikke kommerciel trafik på trods af andre lufthavns tilstedeværelse i Beauvais lufthavns opland. Desuden kunne den begrænsede driftsstøtte, der blev ydet i den foreliggende sag, ikke have haft nogen negativ indvirkning på udviklingen af de to andre parisiske lufthavne (Roissy og Orly), hvis størrelse og trafikmængde ikke kunne sammenlignes med Beauvais lufthavn. Desuden blev lufthavnsinfrastrukturen stillet til rådighed for alle luftfartsselskaber på ikkediskriminerende vilkår.

— *Konklusion*

- (259) På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at forenelighedsbetingelserne i retningslinjerne fra 2014 er opfyldt, og at de kontante forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handelskammeret i Oise ydede til handelskammerets lufthavnsafdeling til nulsats, derfor udgjorde statsstøtte, der var forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), som fortolket i retningslinjerne fra 2014.

## 8.2. Foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne

- (260) Som anført i betragtning 125 skal en foranstaltning til fordel for et luftfartsselskab for at kunne betragtes som statsstøtte opfylde flere kumulative betingelser. Foranstaltningen skal navnlig give luftfartsselskabet en økonomisk fordel. Kommissionen konkluderede, at de omhandlede foranstaltninger til fordel for luftfartsselskaberne ikke gav dem en økonomisk fordel af de grunde, der er anført i afsnit 8.2.1. Dette afsnit begrænser sig til at påvise, at der ikke foreligger en økonomisk fordel, uden at det er nødvendigt at undersøge de øvrige kriterier for, om der foreligger statsstøtte.

### 8.2.1. Ingen økonomisk fordel

- (261) For at afgøre, om de aftaler, som handelskammeret i Oise og SAGEB har indgået med luftfartsselskaberne, giver luftfartsselskaberne en fordel, skal Kommissionen undersøge, om en privat operatør baseret på forudsigelige rentabilitetsmuligheder under lignende omstændigheder ville have indgået kommercielle aftaler, der svarer til eller er identiske med dem, der er indgået af operatøren af Beauvais lufthavn (handelskammeret i Oise, senere SAGEB), idet der ses bort fra ethvert socialt, regions- eller sektorpolitisk hensyn, der opererer under normale markedsøkonomiske vilkår. Offentlig finansiering, der ydes under omstændigheder svarende til normale markedsvilkår, betragtes ikke som statsstøtte.
- (262) Hvad angår den offentlige finansiering af lufthavne skal analysen af foreneligheden med MEOP-princippet, hvis anvendelighed ikke giver anledning til tvivl i den foreliggende sag, såfremt der er tale om kommercielle aftaler, som en lufthavn ofte skal indgå i forbindelse med sin kommercielle aktivitet, derfor være baseret på forudgående rentabilitetsudsigter, der er tilfredsstillende for den enhed, der yder finansieringen. Enhver trafikprognose, der anvendes til dette, skal være realistisk og underkastes en rimelig følsomhedsanalyse. Hvis der ikke foreligger en forretningsplan, kan det være et tegn på, at MEOP-princippet ikke er efterlevet<sup>(132)</sup>. Er der ingen forretningsplan, kan medlemsstaterne fremlægge analyser eller interne dokumenter fra de offentlige myndigheder eller fra den pågældende lufthavn, som tydeligt viser, at en analyse, der blev foretaget før tildelingen af den offentlige finansiering, godtgør, at MEOP-princippet er efterlevet.

<sup>(132)</sup> Domstolens dom (Store Afdeling) af 5. juni 2012, C-124/10 P, Kommissionen mod *Électricité de France (EDF)*, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 84, 85 og 105.

### 8.2.1.1. Rekonstruktion af forretningsplaner — handelskammeret i Oise og SAGEB

- (263) Kommissionen mener, at de transaktioner, der er nævnt i foregående betragtning, er i overensstemmelse med markedsvilkårene på grundlag af en rekonstruktion af de forretningsplaner, som en markedsøkonomisk aktør ville have udarbejdet for at beslutte, hvorvidt aftalerne skulle indgås med luftfartsselskaberne eller ej <sup>(133)</sup>.
- (264) Som anført i afsnit 5.2 fremlagde Frankrig for så vidt angår de aftaler, der var underskrevet af handelskammeret i Oise som angivet i **tabel 9** (med undtagelse af RYAN1- og RYAN2-aftalerne), analyser som udført efterfølgende, men som simulerede den rimelige viden og de rimelige antagelser, som lufthavnsoperatøren ville have haft til sin rådighed, før aftalerne blev underskrevet. For så vidt angår de aftaler, som SAGEB underskrev, fremlagde Frankrig de forretningsplaner, der var blevet gennemført forud for underskrivelsen af aftalerne, og rekonstruerede de samme forretningsplaner for at beregne deres gradvist stigende bidrag til lufthavnsoperatørens overskud.
- (265) Kommissionen bemærker, at en række antagelser i både forudgående og efterfølgende analyser ikke er tilstrækkeligt begrundede af Frankrig. Navnlig underbygges antagelserne om lufthavnsoperatørens meromkostninger ikke af en detaljeret analyse. Andre antagelser, herunder flybelægningsprocent eller luftfarts- eller ikkeluftfartsrelaterede indtægter, begrundes i mindre grad i visse analyser.
- (266) For så vidt som disse antagelser er grundlæggende parametre for de finansielle prognoser, har Kommissionen valgt at fastlægge de antagelser, som en lufthavnsforvalter, der opererer under normale markedsøkonomiske vilkår, ville have lagt til grund. Kommissionen valgte også at rekonstruere forretningsplanerne, da de ville være blevet udarbejdet på grundlag af disse antagelser af en lufthavnsforvalter, der opererer under normale markedsøkonomiske vilkår, før den valgte at underskrive aftalerne med luftfartsselskaberne eller ej. Hvis rekonstruktionen af en forretningsplan viser, at underskrivelsen af en aftale gør det muligt at generere et gradvist overskud for lufthavnsoperatøren, handler lufthavnsoperatøren som MEOP ved at underskrive aftalen.

### 8.2.1.2. Kommissionens rekonstruktion af forretningsplaner — valgte antagelser

- (267) De aftaler, der er nævnt i tabel 9, har hver især meget specifikke karakteristika (se tabel 10). For hver af aftalerne rekonstruerede Kommissionen en forretningsplan under hensyntagen til antagelserne om antallet af passagerer, flyenes belægningsgrad, indtægter og omkostninger. Disse rekonstruktioner gør det muligt at fastslå det gradvist stigende overskud (eller gradvist stigende tab), som lufthavnsoperatøren kunne forvente ved at underskrive aftalen. Der blev valgt følgende antagelser:

#### *Antal passagerer (trafik)*

- (268) Nogle aftaler er baseret på trafikforpligtelser med hensyn til passagertal (f.eks. er RYAN4-aftalen baseret på en forpligtelse til at gennemføre mindst ti ugentlige rotationer ud over de rotationer, der allerede er iværksat). Andre aftaler henviser til den trafik, som luftfartsselskabet påtænker. Dette er dog ikke en fast forpligtelse. Endelig henviser nogle aftaler ikke til noget trafikalt mål.
- (269) Når aftalerne indeholder en trafikforpligtelse, er det denne trafikmængde, som Kommissionen har valgt. Når en trafikmængde nævnes, uden at dette indebærer en forpligtelse fra luftfartsselskabets side, valgte Kommissionen den nævnte mængde og foretog følsomhedsanalyser for at kontrollere, at en større eller mindre mængde ville føre til den samme konklusion, nemlig at den pågældende aftale genererer en fortjeneste eller et tab for lufthavnsforvalteren. Når der ikke nævnes nogen mængde, har Kommissionen foretaget flere trafikale analyser for at sikre, at konklusionerne vedrørende aftalens rentabilitet ikke ændres alt efter antallet af valgte flyvninger. Denne analyse er navnlig vigtig, når lufthavnsoperatørens indtægter varierer alt efter antallet af flyvninger. For WIZZ1-aftalen falder indtægterne fra landingsafgifter f.eks. med 20 % pr. rotation ud over fire daglige rotationer. Det er derfor nødvendigt at sikre, at aftalen forbliver rentabel, hvis antallet af daglige rotationer overstiger fire.

<sup>(133)</sup> Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1), punkt 101 til 105, og den deri nævnte retspraksis.

*Flykapacitet og belægningsprocent*

- (270) Den type fly, der anvendes af et luftfartsselskab (og dermed dets kapacitet), fremgår undertiden af aftalen. I så fald skal denne flytypes kapacitet tages i betragtning. I de tilfælde, hvor den anvendte flytype ikke fremgår af aftalen, støttede Kommissionen sig på de oplysninger, som Frankrig havde fremlagt. Flykapaciteten ligger på mellem 132 og 198 sæder.
- (271) Den belægningsprocent, som Kommissionen har valgt, er den, der er konstateret i årene forud for underskrivelsen af aftalen. For Ryanair og Wizz Air faldt valget på de belægningsprocenter, der var specifikke for de flyvninger, som disse luftfartsselskaber udførte i årene forud for undertegnelsen af aftalen. For de andre luftfartsselskaber, for hvilke lufthavnsoperatøren ikke har historiske data, blev de gennemsnitlige historiske data for lufthavnen (alle luftfartsselskaber) valgt. Belægningsprocenten ligger mellem 70 % og 80 %.

*Luftfartsrelaterede indtægter*

- (272) De luftfartsrelaterede indtægter er baseret på aftalevilkårene. De omfatter indtægter fra landingsafgifter og afgifter pr. afrejsende passager. I mange aftaler er landingsafgifterne degressive (deres sats falder afhængigt af antallet af ugentlige eller daglige rotationer), og mange aftaler omfatter ikke passagerafgifter. Kommissionen mener, at landings- og passagerafgifterne for aftaler, der dækkede flere år, forblev faste i aftalens løbetid, da aftalerne ikke indeholdt nogen bestemmelse om prisforhøjelse.

*Ikkeluftfartsrelaterede indtægter*

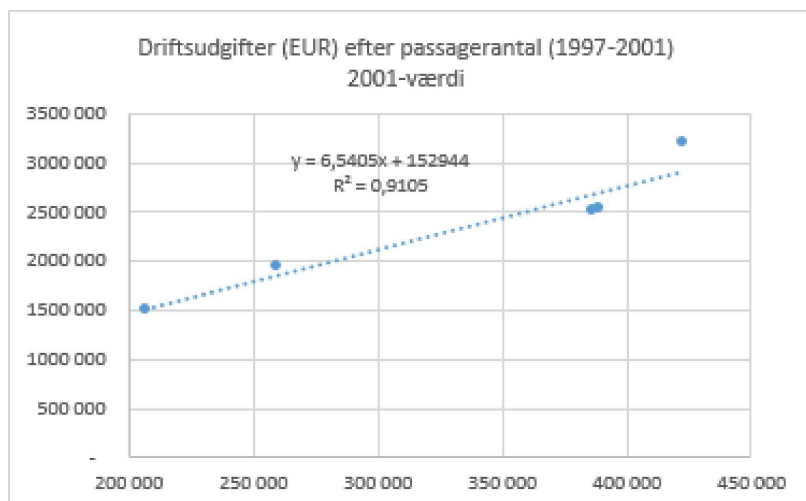
- (273) Ikkeluftfartsrelaterede indtægter udgør størstedelen af Beauvais lufthavns indtægter, og inden for ikkeluftfartsrelaterede indtægter er indtægterne fra busruten mellem Paris og lufthavnen den vigtigste indtægtspost. I 2009 tegnede indtægterne fra driften af busruten sig for 49 % af lufthavnens indtægter, og andre ikkeluftfartsrelaterede indtægter tegnede sig for 16 % af indtægterne (de luftfartsrelaterede indtægter tegnede sig for 12 % af indtægterne og sikkerhedsafgiften for 23 %).
- (274) Kommissionen baserede de anslåede indtægter fra driften af busruten på i) de takster, der var gældende på tidspunktet for underskrivelsen af aftalerne <sup>(134)</sup>, og ii) andelen af passagerer, der benyttede bussen i året forud for underskrivelsen af aftalen (denne andel lå på [55-60] % mellem 1997 og 2005 og stabiliserede sig på ca. 50 % mellem 2006 og 2011). Kommissionen fandt, at for aftaler, der dækker flere år, steg busbilletpriserne med 2 % om året på grund af inflation. Til rekonstruktion af RYAN3-forretningsplanen over en periode på ti år valgte Kommissionen også et årligt fald på et procentpoint for andelen af passagerer, der benytter bussen (fra 57 % til 48 % på ti år) for at tage hensyn til væksten i lufthavnens parkeringsaktiviteter og den forventede stigning i antallet af lokale passagerer og passagerer fra regionens nordlige del.
- (275) Skønnet over andre ikkeluftfartsrelaterede indtægter (parkering, butikker osv.) er baseret på en analyse af lufthavnsforvalterens resultatopgørelse. De beløber sig til ca. 1,50 EUR pr. passager i 2000-2001 og til 2,20 EUR pr. passager i 2008-2009. Kommissionen fandt, at for aftaler, der dækker flere år, steg de øvrige ikkeluftfartsrelaterede indtægter med 2 % om året på grund af inflation.
- (276) De ikkeluftfartsrelaterede indtægter, der er nævnt i betragtning 274 og 275, tages i betragtning ved alle rekonstruktioner af forretningsplaner. Andre typer ikkeluftfartsrelaterede indtægter blev også taget i betragtning i de enkeltstående tilfælde for at afspejle visse specifikke aftaler. Deres virkning er dog fortsat ubetydelig:
- For så vidt angår RYAN1-, RYAN2- og RYAN3-aftalerne tog Kommissionen hensyn til aftalen med Ryanair, ifølge hvilken lufthavnsforvalteren modtager en provision på 5 % af værdien af Ryanairs flybilletter, som forvalteren sælger direkte. Frankrig anslog disse indtægter til 0,15 EUR pr. passager på grundlag af en indtægt på 100 000 EUR i 2002.
  - For så vidt angår aftaler, der omfatter fakultative tjenesteydelser i forbindelse med rengøring af fly og andre tjenesteydelser, mente Kommissionen, at luftfartsselskaberne ville benytte disse tjenesteydelser i 5 % af tilfældene.

<sup>(134)</sup> Billetpriserne steg fra 5,78 EUR pr. rejse i 1997 til 14,22 EUR i 2011.

*Lufthavnens meromkostninger til driften*

- (277) Lufthavnens meromkostninger til driften er den vigtigste udgiftspost i forretningsplanerne. De omfatter alle lufthavnens driftsomkostninger (personale, indkøb af udstyr osv.), men omfatter ikke de investeringer, der er foretaget i lufthavnen, eller omkostninger i forbindelse med offentligretlige beføjelser, som staten påtager sig.
- (278) Hvad angår meromkostninger til investeringer, bør det bemærkes, at der ifølge Frankrig ikke krævedes investeringer i Beauvais lufthavn på grund af en aftale, som er genstand for nærværende undersøgelse. Således og på baggrund af, at der ikke findes dokumentation for, at en markedsøkonomisk investor ville have forventet at skulle foretage bestemte investeringer på grund af en eller flere aftaler blandt dem, der er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, er der ikke medregnet meromkostninger til investering i denne analyse.
- (279) Meromkostninger til driften dækker driftsomkostninger for både luftfartsrelaterede og ikkeluftfartsrelaterede operationer (bus og andre ikkeluftfartsrelaterede operationer).
- (280) Meromkostninger til driften omfatter ikke omkostninger i forbindelse med offentlige myndigheders forpligtelser (sikkerhed og sikring), som dækkes af staten (og som ikke udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF).
- (281) For at rekonstruere driftsomkostningerne overtog Kommissionen oplysningerne fra handelskammeret i Oises og SAGEB's resultatopgørelser. De årlige driftsomkostninger består af de samlede driftsudgifter, hvorfra i) driftsomkostninger, der er knyttet til en offentligretlig beføjelse (sikkerhed og sikring – disse omkostninger finansieres af sikkerhedsafgiften), og ii) afskrivning af investeringer (bestående af afskrivninger og hensættelser vedrørende fornyelse og større reparationer) fratrækkes.
- (282) En analyse af udviklingen i driftsomkostningerne i forhold til antallet af passagerer gør det muligt at beregne meromkostningerne til driften pr. passager, dvs. de yderligere driftsomkostninger, der opstår i forbindelse med hver yderligere befordret passager. Diagram 1 og Diagram 2 viser, at ændringer i passagertal og driftsomkostninger hænger nøje sammen.
- (283) Kommissionen har sondret mellem to perioder, hvor stigningen i driftsomkostningerne havde forskellige karakteristika. Mellem 1997 og 2001 lå meromkostningerne til driften på 6,54 EUR pr. passager i 2001-priser. Hvad angår de aftaler, der blev undertegnet inden den 31. december 2001, baserede Kommissionen meromkostningerne til driften på dette tal. Den værdi, der vælges til at rekonstruere en forretningsplan, justeres for inflation. For så vidt angår RYAN1-forretningsplanen, der blev undertegnet i 1999, valgte Kommissionen således en meromkostning til driften på 6,35 EUR, svarende til de 6,54 EUR justeret for inflation mellem 1999 og 2001. Kommissionens analyseresultat fremgår af Diagram 1.

Diagram 1

**Driftsomkostninger efter passagerantal (1997-2001)**

Kilde: data fra Beauvais lufthavn. Kommissionens analyse.



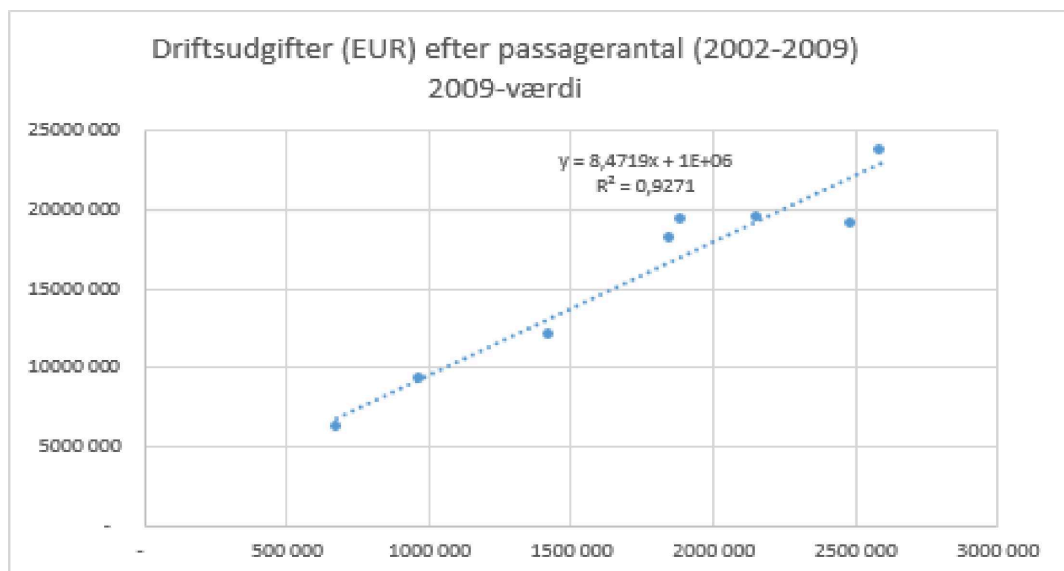
(284) Diagram 1 er udarbejdet med brug af følgende metode:

- 1) Hvert punkt i diagrammet svarer til et år mellem 1997 og 2001.
- 2) På x-aksen ses antallet af passagerer, der befordres i løbet af året, og på y-aksen ses lufthavnens samlede driftsomkostninger i det pågældende år.
- 3) Den rette linje  $y=6,5405x + 152944$  ekstrapoleres fra alle punkter. Korrelationen mellem den ekstrapolerede linje og punkterne er meget høj med  $R^2$  på 0,9105, hvilket betyder, at den ekstrapolerede linje er en udmærket tilnærmelse til modellering af punktlinjeføringen og giver mulighed for et lineært forhold mellem lufthavnens driftsomkostninger og antallet af befordrede passagerer. Den ekstrapolerede rette linje gør det således muligt at fastlægge driftsomkostningernes størrelse ( $y$ ) i forhold til antallet af befordrede passagerer ( $x$ ).
- 4) For yderligere én passager, der befordres, er de ekstra driftsomkostninger på 6,5405 EUR.

(285) Mellem 2002 og 2009 lå meromkostningerne til driften på 8,47 EUR pr. passager i 2009-priser. Hvad angår aftaler indgået mellem 2002 og 2010 baserede Kommissionen meromkostningerne til driften på dette tal ud fra den antagelse, at en fornuftig operatør i 2010 ville basere sig på de kendte driftsomkostninger frem til 2009. Den værdi, der vælges til at rekonstruere en forretningsplan, justeres for inflation. For så vidt angår FLYM1-forretningsplanen, der blev undertegnet i 2006, valgte Kommissionen således en meromkostning til driften på 8,05 EUR, svarende til de 8,47 EUR justeret for inflation mellem 2006 og 2009. Kommissionens analyseresultat fremgår af Diagram 2.

Diagram 2

#### Driftsomkostninger efter passagerantal (2002-2009)



Kilde: data fra Beauvais lufthavn. Kommissionens analyse.

(286) Diagram 2 er udarbejdet med brug af følgende metode:

- 1) Hvert punkt i diagrammet svarer til et år mellem 2002 og 2009.
- 2) På x-aksen ses antallet af passagerer, der befordres i løbet af året, og på y-aksen ses lufthavnens samlede driftsomkostninger i det pågældende år.

- 3) Den rette linje  $y=8,4719x + 1^{e}+06$  ekstrapoleres fra alle punkter. Korrelationen mellem den ekstrapolerede linje og punkterne er meget høj med  $R^2$  på 0,9271, hvilket betyder, at den ekstrapolerede linje er en udmærket tilnærmelse til modellering af punktilinjeføringen og giver mulighed for et lineært forhold mellem lufthavnens driftsomkostninger og antallet af befordrede passagerer. Den ekstrapolerede rette linje gør det således muligt at fastlægge driftsomkostningernes størrelse ( $y$ ) i forhold til antallet af befordrede passagerer ( $x$ ).
- 4) For yderligere én passager, der befordres, er de ekstra driftsomkostninger på 8,4719 EUR.
- (287) Kommissionen anførte, at hvad angår aftaler, der dækker flere år, fastsættes meromkostningerne til driften for aftalens første år efter den metode, der er beskrevet i betragtning 285 og 286, og derefter, at omkostningerne stiger med 2 % om året som følge af inflationen.

#### *Markedsføringsomkostninger — tilskyndelsesordninger*

- (288) Aftalerne RYAN4, RYAN5, WIZZ1, WIZZ2, WIZZ3, VOLA1, AIRH1 og cent1 indeholder bestemmelser om, at lufthavnsoperatøren forpligter sig til at betale finansielle bidrag til luftfartsselskabet på grundlag af den trafik, som luftfartsselskabet tilfører. Denne finansiering udgør omkostninger for lufthavnsoperatøren og tages i betragtning i de forretningsplaner, som Kommissionen har rekonstrueret. De øvrige aftaler indeholder ikke sådanne bestemmelser.

#### 8.2.1.3. Kommissionens rekonstruktion af forretningsplaner – resultater

- (289) For alle de aftaler, der er underskrevet af handelskammeret i Oise og SAGEB, og som er genstand for denne afgørelse, skaber de forretningsplaner, som Kommissionen har rekonstrueret, et meroverskud for lufthavnsoperatøren, hvilket bekræfter Frankrigs konklusioner om, at de aftaler, der blev underskrevet af handelskammeret i Oise og SAGEB, blev underskrevet af en lufthavnsforvalter, der opererede på normale markedøkonomiske vilkår.
- (290) De aftaler, som handelskammeret i Oise og SAGEB indgik med luftfartsselskaberne, gav derfor ikke luftfartsselskaberne fordele som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF og udgør derfor ikke statsstøtte.

#### 8.2.1.4. SAGEB's aktionæraftale — den private aktionærs indflydelse

- (291) Ud over analysen i afsnit 8.2.1.3 finder Kommissionen subsidiært, at afgørelserne om at indgå aftaler om lufthavnstjenester mellem SAGEB og luftfartsselskaberne er i overensstemmelse med markedsvilkårene, for så vidt som de er blevet godkendt i fællesskab af SAGEB's to aktionærer (handelskammeret i Oise som offentlig enhed og virksomheden Véolia Transport som privat operatør), som på samme måde er eksponeret for fortjenester og risici i forbindelse med disse transaktioner. SAGEB har underskrevet aftalerne RYAN4, RYAN5 og WIZZ3 (jf. betragtning 51).
- (292) I Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde hedder det, at en transaktions overensstemmelse med markedsvilkårene kan fastslås direkte, når transaktionen gennemføres både af offentlige enheder og private aktører <sup>(135)</sup>.
- (293) I det foreliggende tilfælde skal Kommissionen analysere den adfærd, SAGEB har udvist som lufthavnsforvalter, og ikke den adfærd, der blev udvist af SAGEB sammen med andre offentlige eller private operatører. Kommissionen analyserede derfor beslutningsprocessen i SAGEB vedrørende indgåelsen af aftaler med luftfartsselskaber og SAGEB's aktionærs respektive roller (handelskammeret i Oise med 51 % og virksomheden Véolia Transport med 49 %).

<sup>(135)</sup> Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1), punkt 101.

- (294) Handelskammeret i Oises og Véolia Transports rolle og beføjelser inden for SAGEB er reguleret af SAGEB's vedtægter og af den aktionæraftale, der er undertegnet af handelskammeret i Oise og Véolia Transport.
- (295) I SAGEB består et udvalg af associerede medlemmer (Comité des Associés) af ti aktionærrepræsentanter. Hver aktionær udpeger et antal repræsentanter i forhold til sin aktiebeholdning (afrundet til nærmeste hele tal) <sup>(136)</sup>. Fem repræsentanter udpeges således af handelskammeret i Oise og fem af Véolia Transport.
- (296) SAGEB's formand (der fungerer som direktør for lufthavnen) og næstformand (som træder i stedet for formanden, hvis denne er forhindret) udnævnes med kvalificeret flertal i Comité des Associés (75 % af aktionærernes stemmer) på forslag af majoritetsaktionæren med hensyn til formandsposten og på forslag af Véolia Transport med hensyn til næstformandsposten <sup>(137)</sup>. Både handelskammeret i Oise og Véolia Transport har en bestemmende aktiepost med hensyn til disse to udnævnelser, som derfor kræver konsensus mellem de to aktionærer. Formanden og næstformanden er begge medlemmer af Comité des Associés. Udnævnelsen af den administrerende direktør (som foreslået af Véolia Transport), direktøren for de tekniske tjenester og regnskabs- og finansdirektøren godkendes alle af Comité des Associés med kvalificeret flertal <sup>(138)</sup>. For alle de centrale funktioner i forbindelse med driften af lufthavnen har handelskammeret i Oise og Véolia Transport således en bestemmende aktiepost, og beslutningerne skal træffes ved konsensus mellem de to aktionærer.
- (297) Beslutninger om indgåelse af aftaler med luftfartsselskaber skal godkendes af Comité des Associés med kvalificeret flertal <sup>(139)</sup>. Det drejer sig navnlig om følgende beslutninger:
- vedtagelse og godkendelse af det årlige budget
  - godkendelse af ajourføringer af forretningsplaner
  - enhver kontrakt, aftale eller konvention af mere end et års varighed eller med krav om, at SAGEB påtager sig en forpligtelse på over 100 000 EUR, som ikke er fastsat i det årlige budget
  - enhver beslutning, der kan påvirke SAGEB's omsætning med et beløb over 100 000 EUR (hvilket er tilfældet for RYAN4-, RYAN5- og WIZZ3-aftalerne)
  - enhver kontrakt, ethvert tilsagn eller enhver beslutning, der kan berøre mere end 4 % af det samlede antal flybevægelser i lufthavnen (som det er tilfældet med RYAN5- og WIZZ3-aftalerne, som påvirker henholdsvis 5,3 % og 113 % af trafikken).
- (298) Beslutninger om indgåelse af aftaler med luftfartsselskaber træffes på samme vilkår af de to aktionærer, der befinder sig i en sammenlignelig situation. Kommissionen når frem til denne konklusion, idet den navnlig bemærker, at:
- beslutningerne om indgåelse af aftalerne med luftfartsselskaberne, navnlig RYAN4-, RYAN5- og WIZ3-aftalerne, træffes i fællesskab af de to aktionærer og kræver godkendelse af hver af aktionærerne
  - begge aktionærer er udsat for risici og overskud i forbindelse med driften af lufthavnen på samme vilkår og med hensyn til deres kapitalandel i SAGEB, dvs. 51 % for handelskammeret i Oise og 49 % for Véolia Transport
  - Véolia Transports kapitalandel således er af reel økonomisk betydning <sup>(140)</sup>, og i betragtning af aktionæraftalen er selskabets beslutninger lige så vigtige som beslutninger truffet af handelskammeret i Oise

<sup>(136)</sup> Artikel 3.3, litra a), i SAGEB's aktionæraftale.

<sup>(137)</sup> Artikel 3.1 i SAGEB's aktionæraftale.

<sup>(138)</sup> Artikel 3.2 i SAGEB's aktionæraftale.

<sup>(139)</sup> Artikel 3.3, litra f), i SAGEB's aktionæraftale.

<sup>(140)</sup> WIZZ3-aftalen berører al Wizzair-trafik, mens RYAN5-aftalen vedrører udviklingen af yderligere rutier. RYAN4-aftalen vedrører udviklingen af yderligere rutier og berører 2,5 % af lufthavnens trafik.

- d) handelskammeret i Oise og Véolia Transport hvad driften angår indtager sammenlignelige roller. Selv om handelskammeret i Oise var operatør af Beauvais lufthavn før SAGEB, er handelskammeret i Oises eksponering for lufthavnens resultater begrænset til dens rolle i SAGEB og falder på ingen måde ind under dens rolle som operatør før SAGEB. Af den aftale om delegering, der blev indgået mellem SMABT og SAGEB, fremgår der således ikke nogen forpligtelser for handelskammeret i Oise i forbindelse med driften af lufthavnen før den 1. juni 2008 (den dato, hvor SAGEB påbegyndte driften af lufthavnen).
- (299) Kommissionen konkluderer, at i) underskrivelsen af aftalerne med luftfartsselskaberne sker både af handelskammeret i Oise og Véolia Transport, ii) at Véolia Transport på grund af en aktionæraftale med handelskammeret i Oise er i stand til at sikre, at SAGEB's indgåelse af aftaler med luftfartsselskaberne er i overensstemmelse med selskabets interesser, og iii) at disse transaktioner således er blevet gennemført af en privat markedsøkonomisk aktør og dermed på markedsvilkår.
- (300) Til støtte for denne konklusion bemærker Kommissionen også, at SAGEB gennemførte økonomiske analyser forud for undertegnelsen af RYAN4-, RYAN5- og WIZZ3-aftalerne for at sikre rentabiliteten af disse aftaler, og at disse analyser blev valideret af Comité des Associés. Kommissionen bemærker også til støtte for sin konklusion, at SAGEB havde en fortjeneste på driften af lufthavnen fra 2008 til 2011, hvilket illustrerede SAGEB's forsvarlige forvaltning.
- (301) Konklusionen er, at analysen af SAGEB's vedtægter og SAGEB's aktionæraftale bekræfter konklusionen i betragtning 290 om, at de aftaler, som SAGEB har indgået med luftfartsselskaberne, ikke giver disse luftfartsselskaber fordele som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i TEUF og derfor ikke udgør statsstøtte.

#### 8.2.2. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (302) Kommissionen konkluderer, at de aftaler om lufthavnstjenester, der blev indgået af handelskammeret i Oise og SAGEB, jf. tabel 9, ikke gav luftfartsselskaberne en økonomisk fordel, idet de blev indgået i overensstemmelse med MEOP-princippet.
- (303) Derfor udgør aftalerne om lufthavnstjenester ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Investeringstilskuddene fra departementet Oise, kommunesammenslutningen Beauvaisis og regionen Picardie til handels- og industrikammeret i Oise på 1 110 669 mio. EUR i 2001 og på 567 782 mio. EUR i 2006 til dækning af omkostningerne i forbindelse med Beauvais lufthavns statslige opgaver samt investeringstilskuddene til Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais på 14,5 mio. EUR i 2008 fra Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillé udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
2. Investeringstilskuddene fra departementet Oise, kommunesammenslutningen Beauvaisis og regionen Picardie til handels- og industrikammeret i Oise på 3,20 mio. EUR i 2001 og på 6,23 mio. EUR i 2006 udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
3. Driftstilskuddene til handels- og industrikammeret i Oise og de kontante forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handels- og industrikammeret i Oise ydede sin lufthavnsafdeling før den 12. december 2000, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. De kontante forskud, som afdelingen for generelle anliggender under handels- og industrikammeret i Oise ydede sin lufthavnsafdeling fra 2001 til 2004, udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Denne statsstøtte blev ydet ulovligt af Frankrig i strid med artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
5. Syndicat mixte de l'aéroport de Beauvais-Tillés delvise afholdelse af udgifter i forbindelse med gennemførelsen af en plan for udvikling af turismen udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
6. Den i stk. 2 til 4 omhandlede statsstøtte er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

#### Artikel 2

1. Aftalerne om lufthavnstjenester indgået mellem handels- og industrikammeret i Oise og Ryanair henholdsvis den 8. september 1998, den 16. marts 2001 og den 12. februar 2002 samt de aftaler om lufthavnstjenester, som Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais indgik med Ryanair den 4. februar 2010 og den 27. juli 2010, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
2. Aftalerne om lufthavnstjenester indgået mellem handels- og industrikammeret i Oise og Wizz Air henholdsvis den 11. juni 2004 og den 1. juli 2005 samt de aftaler om lufthavnstjenester, som Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais indgik med Wizz Air den 1. juni 2009, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.
3. Aftalerne om lufthavnstjenester indgået af handels- og industrikammeret i Oise med Goodjet den 14. december 2001, med Ciaofly den 24. april 2002, med Berlin Jet den 30. januar 2003, med Volare den 13. februar 2003, med Sterling den 15. juli 2004, med Norwegian Air Shuttle den 7. april 2005, med Air Horizon den 12. juli 2004, med Air Polonia den 20. oktober 2004, med Blue Air den 11. oktober 2005 og den 28. august 2007, med FlyMe den 30. marts 2006 og med Centralwings den 18. februar 2007 udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

#### Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Republikken Frankrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. juli 2022.

På Kommissionens vegne  
Margrethe VESTAGER  
Medlem af Kommissionen

---

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2023/106****af 11. januar 2023****fastsættelse af de vejledende tildelinger af EU-støtte til medlemsstaterne til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk for perioden den 1. august 2023-31. juli 2029**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EU) nr. 1370/2013 af 16. december 2013 om foranstaltninger til fastsættelse af støtte og restitutioner i forbindelse med den fælles markedsordning for landbrugsprodukter <sup>(1)</sup>, særlig artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I artikel 23a i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 <sup>(2)</sup> fastsættes den samlede EU-støtte pr. skoleår under skoleordningen for Unionen som helhed og objektive kriterier for fordelingen af dette samlede beløb mellem medlemsstaterne.
- (2) I bilag I til forordning (EU) nr. 1370/2013 fastsættes de vejledende tildelinger af EU-støtte pr. medlemsstat til skolefrugt og -grøntsager og til skolemælk for perioden den 1. august 2017-31. juli 2023. Efter denne seksårige overgangsperiode fastsætter Kommissionen fra den 1. august 2023 de vejledende tildelinger af EU-støtte til hver medlemsstat på grundlag af kriterierne i artikel 23a, stk. 2, første afsnit, i forordning (EU) nr. 1308/2013. Ved fastsættelsen af de vejledende tildelinger skal der tages hensyn til det minimumsbeløb for EU-støtte, som medlemsstaterne har ret til, således at medlemsstater med en begrænset demografisk størrelse kan gennemføre en omkostningseffektiv ordning.
- (3) I henhold til artikel 23, stk. 8, i forordning (EU) nr. 1308/2013 og artikel 2, stk. 3, i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/40 <sup>(3)</sup> skal medlemsstaterne udarbejde deres strategier for den seksårige periode den 1. august 2023-31. juli 2029 og meddele dem til Kommissionen senest den 30. april 2023. For at give medlemsstaterne mulighed for effektivt at planlægge gennemførelsen af ordningen i den periode, der er omfattet af deres strategier, bør de vejledende tildelinger af EU-støtte dække samme periode. Disse vejledende tildelinger foregriber ikke fremtidige afgørelser vedrørende Unionens flerårige finansielle ramme for perioden efter 2027.
- (4) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Komitéen for den Fælles Markedsordning for Landbrugsprodukter —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

De vejledende tildelinger af EU-støtte til skolefrugt og -grønt og til skolemælk for hver medlemsstat pr. skoleår i perioden fra den 1. august 2023 til den 31. juli 2029 er fastsat i bilaget.

<sup>(1)</sup> EUT L 346 af 20.12.2013, s. 12.<sup>(2)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 af 17. december 2013 om en fælles markedsordning for landbrugsprodukter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 922/72, (EØF) nr. 234/79, (EF) nr. 1037/2001 og (EF) nr. 1234/2007 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 671).<sup>(3)</sup> Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/40 af 3. november 2016 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1308/2013 for så vidt angår EU-støtte til uddeling af frugt og grøntsager, bananer og mælk i uddannelsesinstitutioner og om ændring af Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 907/2014 (EUT L 5 af 10.1.2017, s. 11).

*Artikel 2*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. januar 2023.

*På Kommissionens vegne*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Medlem af Kommissionen*

---

## BILAG

**VEJLEDENDE TILDELINGER AF EU-STØTTE PR. SKOLEÅR I PERIODEN DEN 1. AUGUST 2023-  
31. JULI 2029, JF. ARTIKEL 1**

Medlemsstat	Vejledende tildelinger til skolefrugt og -grøntsager i EUR	Vejledende tildelinger til skolemælk i EUR
Belgien	3 648 727	1 600 475
Bulgarien	2 110 411	1 800 090
Tjekkiet	3 349 886	3 048 057
Danmark	1 671 583	1 632 431
Tyskland	20 373 277	8 910 720
Estland	396 340	754 955
Irland	1 889 775	826 537
Grækenland	3 149 503	1 464 086
Spanien	13 407 407	6 023 462
Frankrig	22 720 501	9 979 209
Kroatien	1 278 964	610 533
Italien	15 293 816	6 910 347
Cypern	290 000	252 652
Letland	649 309	868 581
Litauen	891 870	1 236 781
Luxembourg	290 000	193 000
Ungarn	2 894 429	2 970 122
Malta	290 000	193 000
Nederlandene	4 977 290	2 176 932
Østrig	2 320 736	1 015 027
Polen	12 138 186	12 791 591
Portugal	2 804 412	1 301 261
Rumænien	6 178 236	11 303 390
Slovenien	665 306	305 638
Slovakiet	1 851 325	1 659 402
Finland	1 672 943	2 731 455
Sverige	3 404 234	7 635 935
<b>I alt</b>	<b>130 608 466</b>	<b>90 195 669</b>





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



Den Europæiske Unions  
Publikationskontor  
L-2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

DA