

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**vom 20. Oktober 2004****über die Beihilferegulung des Königreichs Spanien zugunsten des Luftfahrtunternehmens Intermediación Aérea SL***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2004) 3938)***(Nur der spanische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2005/351/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Bestimmungen ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 11. April 2002 (S(2002) 4231), registriert unter der Nummer NN/110/02, wurde die Kommission unterrichtet, dass das Königreich Spanien dem Luftfahrtunternehmen Intermediación Aérea SL (im Folgenden „Intermed“) eine Beihilfe für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten auf der Strecke Gerona–Madrid–Gerona gewährt hatte. Mit Schreiben vom 23. Mai 2002 ersuchte die Kommission die spanische Regierung um alle einschlägigen Informationen. Die spanische Regierung antwortete mit Schreiben vom 1. Juli 2002, registriert am 5. Juli 2002.
- (2) Mit Schreiben vom 13. Dezember 2002 unterrichtete die Kommission die spanische Regierung von ihrem Beschluss, im Zusammenhang mit dieser Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zu eröffnen.
- (3) Die Entscheidung der Kommission zur Eröffnung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ veröffentlicht. Die Kommission hat die Beteiligten zur Stellungnahme hinsichtlich der Beihilfe aufgefordert.
- (4) Mit Schreiben der Ständigen Vertretung Spaniens bei der Europäischen Union vom 9. Januar 2003 beantragte die spanische Regierung eine Verlängerung der Frist für die Beantwortung des Schreibens vom 13. Dezember 2002. Mit Schreiben vom 20. Januar 2003 (TREN/A4(2003) 838) gewährte die Kommission eine zusätzliche Frist von 15 Werktagen.
- (5) Die spanische Regierung übermittelte ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 18. März 2003 (Aktenzeichen A24-3996), die beim Generalsekretariat der Kommission am 19. März 2003 registriert wurde.
- (6) Die Kommission erhielt in dieser Angelegenheit auch Bemerkungen der Betroffenen. Sie übermittelte diese mit Schreiben vom 13. März 2003 und vom 2. April 2003 an das Königreich Spanien, um ihm Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, und erhielt diese mit Schreiben vom 7. Mai 2003.

⁽¹⁾ ABl. C 32 vom 11.2.2003, S. 2.

⁽²⁾ Vgl. Fußnote 1.

II. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

Rechtsgrundlage der Beihilfe

- (7) Nach den der Kommission vorliegenden Informationen sind die von der spanischen Regierung vorgesehenen Maßnahmen im „Vertrag über Luftverkehrsdienste zwischen den Städten Gerona und Madrid“ festgehalten, der am 26. März 2002 zwischen der Generalitat de Catalunya, der Diputació de Girona, der Industrie- und Handelskammer von Gerona sowie dem Vertreter von Intermed geschlossen wurde (nachstehend „der Vertrag“).

Ziele der Beihilfe

- (8) Ziel der Beihilfe ist die Förderung eines wettbewerbsfähigen und hochwertigen Luftverkehrsdienstes auf der Strecke Gerona–Madrid–Gerona unter Einsatz von Flugzeugen, die den Ansprüchen an Komfort und Zuverlässigkeit entsprechen, sowie die Gewährleistung einer angemessenen Rentabilität bei der Bedienung dieser Strecke.

Verfahren für die Auswahl des Dienstleistungserbringers

- (9) Da zwischen den Städten Gerona und Madrid keine regelmäßige Verbindung bestand und kein Luftfahrtunternehmen diese anbot, wandte sich die autonome Regierung von Katalonien im Zeitraum Juli–November 2001 in Einzelschreiben an mehrere nationale Luftfahrtunternehmen sowie an Luftfahrtunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft (Aerolíneas de Baleares (AeBal), Spanair S.A. (Spanair), Air Europa Líneas Aéreas (Air Europa), KLM UK Limited, Intermed, Air Catalunya S.A. (Air Catalunya), Ibertrans Aérea S.A. (Ibertrans) und Navegación y Servicios Canarios S.A. (Naysa), um ihre Absicht zur Förderung dieser Luftverkehrsverbindung bekannt zu machen und die betreffenden Unternehmen aufzufordern, Angebote vorzulegen oder ihre Bereitschaft zur Bedienung dieser Verbindung zu bekunden.
- (10) Am Ende des Verfahrens stellte die autonome Regierung von Katalonien fest, dass Intermed als einziges Luftfahrtunternehmen seine Verfügbarkeit und Fähigkeit für die Bedienung dieser Linienflugverbindung und die Übernahme damit verbundener gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nachgewiesen hatte und schloss folglich mit diesem Unternehmen den Vertrag.

Die Flugverbindung Gerona–Madrid–Gerona

- (11) Die Flugverbindung Gerona–Madrid–Gerona wurde nach Angaben der spanischen Regierung seit dem 15. April 2002 durch einen Linienflug des Unternehmens Intermed (Flugzeug des Typs ATR 42-300 mit 48 Plätzen) und seit dem 3. April 2002 gleichfalls durch einen Charterflug des Beschwerdeführers (Flugzeug des Typs SA-227) bedient.
- (12) Der Flughafen von Gerona ist ein kleiner Flughafen, bei dem sich das Fluggastaufkommen wie folgt entwickelt hat ⁽³⁾:

Entwicklung des Fluggastaufkommens

Jahr	Zahl der Fluggäste	Jahr	Zahl der Fluggäste
1994	399 070	1999	631 235
1995	547 739	2000	651 402
1996	480 506	2001	622 410
1997	533 445	2002	557 187
1998	610 607	2003	1 448 796

⁽³⁾ Internetseite: www.aena.es von Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, September 2004.

Inhalt des Vertrags

- (13) Laut Vertrag soll Intermed für seine Flugdienste eine Turboprop-Maschine des Typs ATR 42-300 mit folgenden Hauptmerkmalen verwenden:
- 48 Sitze in 12 Reihen mit einer Sitzneigung von 30 °;
 - max. Nutzlast 4 687 kg;
 - Gepäckraum 8,94 m³;
 - max. Flughöhe 5 485 m (18 000 Fuß);
 - Reisegeschwindigkeit 300 kt (556 km/h).
- (14) Zunächst sind zwei Flüge täglich von Montag bis Freitag zu folgenden Zeiten vorgesehen:
- Vormittag: Abflug von Gerona um 7 Uhr/Abflug von Madrid um 9 Uhr.
 - Nachmittag: Abflug von Gerona um 17 Uhr/Abflug von Madrid um 19 Uhr 30.
- (15) Grundsätzlich muss der Flugplan dem von Gerona abfliegenden Reisenden in Madrid einen Aufenthalt von mindestens 5 Stunden ab seiner Ankunft am Zielort ermöglichen.

Finanzierung des Dienstes

- (16) Der Gesamtbetrag der Beihilfe für den im Vertrag festgelegten Zeitraum beträgt 4 337 086,18 EUR. Die autonome Regierung von Katalonien und der Regionalrat von Gerona verpflichten sich, die Finanzierung des Flugdienstes zwischen Gerona und Madrid innerhalb folgender Jahresgrenzen zu übernehmen:
- Haushaltsjahr 2002: Für dieses Haushaltsjahr übernehmen Generalitat de Catalunya (autonome Regierung von Katalonien) und Diputació de Girona (Regionalrat von Gerona) in den ersten sechs Monaten des Betriebs der Flugverkehrsverbindung zu gleichen Teilen einen Höchstbetrag von jeweils 410 582,34 EUR. Für den verbleibenden Teil des Haushaltsjahres 2002 übernimmt die autonome Regierung von Katalonien bei der Finanzierung einen Anteil in Höhe von 34 166,62 EUR und der Regionalrat von Gerona einen Anteil von 135 227,75 EUR.
 - Haushaltsjahr 2003: Für diesen Zeitraum liegt die Obergrenze einschließlich einer etwaigen Regulierung für das Haushaltsjahr 2002 bei 1 182 883,13 EUR, dabei übernimmt die autonome Regierung von Katalonien einen Anteil von 641 972,13 EUR und der Regionalrat von Gerona einen Anteil von 540 911 EUR.
 - Haushaltsjahre 2004 und 2005: Für diesen Zeitraum beträgt die Obergrenze 1 081 822 EUR, davon übernimmt der Regionalrat von Gerona bei der Finanzierung des ersten Halbjahres der beiden Haushaltsjahre jeweils 540 911 EUR und die autonome Regierung von Katalonien bei der Finanzierung des zweiten Halbjahres der einzelnen Haushaltsjahre jeweils 540 911 EUR.
- (17) Die an Intermed gezahlte Beihilfe wird berechnet aufgrund des jährlichen Anteils der durchschnittlich belegten Sitze in den Flugzeugen auf der Strecke Gerona–Madrid–Gerona nach der in Anhang V des Vertrags aufgeführten Formel.

- (18) Nach den Informationen der spanischen Behörden betragen die Kosten pro Flug bei einer durchschnittlichen Belegung mit 32 Fluggästen 3 980,55 EUR, die sich wie folgt zusammensetzen:

Bezeichnung	EUR
Abschreibung des Flugzeugs	353,16
Versicherung	480,00
Wartungskosten (einschließlich Prüfung des elektrischen Systems, der Elektronik, des Fahrwerks und der Inspektion der Kraftstoffeinspritzung)	250,00
Kraftstoff	623,37
Personalkosten (Kabinen- und Bodenpersonal, einschließlich Sozialabgaben)	1 067,93
Flughafen- und Flugsicherungsgebühren	447,81
Abfertigung ⁽¹⁾	364,09
Eurocontrol (Streckengebühren)	52,89
Catering (Verpflegung, Zeitungen usw.)	372,00
Insgesamt	3 980,55

⁽¹⁾ Das Unternehmen verfügte über eine Genehmigung für die Selbstabfertigung, folglich kann diese als internes Kostenelement betrachtet und bei den allgemeinen Kosten verbucht werden.

Werbemaßnahmen

- (19) Der Regionalrat von Gerona verpflichtet sich darüber hinaus zur Konzeption und Finanzierung aller Marketing- und Werbemaßnahmen für diese Flugverbindung während der Laufzeit des Vertrags in Höhe von maximal 120 202 EUR.
- (20) Auch die Industrie- und Handelskammer verpflichtet sich, in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignete Maßnahmen durchzuführen, um das gute Funktionieren der Flugverbindung zu unterstützen und zu gewährleisten, die Gegenstand des Vertrags ist.

Kündigung des Vertrags

- (21) Der Vertrag soll von Rechts wegen gekündigt werden, falls z. B. ein anderes Luftfahrtunternehmen ohne öffentliche Unterstützung oder staatliche Beihilfe eine Flugverbindung zwischen Gerona und Madrid einrichtet, die die gleichen Merkmale aufweist wie im Vertrag festgelegt, insbesondere im Hinblick auf Flugzeugtyp, Frequenz, Tarife und Zeitplan.

Dauer der Beihilfe

- (22) Der Vertrag gilt für den Zeitraum vom 26. März 2002 bis zum 31. Dezember 2005. Die Verbindung wurde jedoch im Dezember 2002 nach Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens durch die Kommission ausgesetzt.

Sonstige Bestimmungen

- (23) Der Vertrag enthält auch Bestimmungen für Auslastung, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Bodendienste und geltende Tarife.

Gründe für die Entscheidung zur Eröffnung des Verfahrens

- (24) In ihrer Entscheidung, das förmliche Prüfverfahren zu eröffnen, äußerte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der betreffenden Beihilfe mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag, insbesondere wegen Nichtdurchführung des Verfahrens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs⁽⁴⁾.
- (25) Die Kommission forderte Spanien insbesondere auf, ihr Informationen vorzulegen, aus denen die Notwendigkeit der Ausgleichsleistung sowie die Nettokosten der betreffenden Dienstleistung von gemeinwirtschaftlichem Interesse hervorgehen, sie verlangte ferner Angaben zur Grundlage für die Berechnung des Umfangs der Ausgleichsleistung sowie die Angabe der Gründe für den Verzicht auf das Verfahren nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.

III. BEMERKUNGEN DER BETROFFENEN

- (26) Das Unternehmen Air Catalunya weist darauf hin, dass die Verbindung zwischen Gerona und Madrid sowohl vom Beihilfeempfänger als auch seit dem 3. April 2002 von ihm bedient wird, und zwar ohne öffentliche Unterstützung. Das Unternehmen verweist auf die Nachteile, die ihm durch diese eindeutigen Wettbewerbsverzerrungen entstanden sind. Es weist ferner darauf hin, dass für die Verbindung Gerona–Madrid–Gerona keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach dem Verfahren gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 festgelegt wurden. Die betreffende Beihilfe kann nach seiner Einschätzung nicht mit dem Vertrag vereinbar sein, da sie nicht die Voraussetzungen der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit erfüllt, wie dies bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwangsläufig der Fall ist. Auch Air Catalunya stellte seine Dienste im Dezember 2002 ein.
- (27) Austrian Airlines A.G. (Austrian Airlines) weist außerdem darauf hin, dass die Regeln der Leitlinien für die Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr im vorliegenden Fall nicht eingehalten wurden.

IV. STELLUNGNAHME DES KÖNIGREICHS SPANIEN

- (28) Nach den Angaben der spanischen Regierung wurde die Zahlung der Beihilfe an Intermed mit Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens im Dezember 2002 ausgesetzt, und das Unternehmen sah sich dadurch gezwungen, den Flug Gerona–Madrid ebenfalls im Dezember 2002 einzustellen, da es nicht mehr in der Lage war, die damit verbundenen Kosten zu tragen — dies beweist nach Auffassung der spanischen Regierung, dass der betreffende Flug für kein Unternehmen rentabel ist.
- (29) Die Teilfinanzierung der Verbindung Gerona–Madrid soll nur so lange erfolgen, bis der Betrieb dieser Verbindung konsolidiert und aus eigener Kraft rentabel ist.
- (30) Nach Einschätzung der spanischen Regierung verlangt das Vorgehen bei der Auswahl des Unternehmens Intermed nicht die Durchführung des Verfahrens nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei einer Flugverbindung.
- (31) Die autonome Regierung von Katalonien hat beim spanischen Ministerium für Inlandsentwicklung für die Verbindung Gerona–Madrid die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 offiziell beantragt. Dieser Antrag wurde jedoch von dem Ministerium mit der Begründung abgelehnt, es seien keine ausreichenden Gründe für die Anwendung von Artikel 4 der genannten Verordnung vorhanden.

⁽⁴⁾ ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

Gemeinwirtschaftliches Interesse

- (32) Die spanische Regierung ist der Auffassung, dass die in der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 festgelegten materiellen Bedingungen erfüllt sind, um der betreffenden Verbindung gemeinwirtschaftliches Interesse zuzusprechen.
- (33) Die Tatsache, dass kein Luftfahrtunternehmen für die Bedienung dieser Strecke vorhanden war, beweist den geringen wirtschaftlichen Reiz dieser Verbindung. Die Bedienung der Verbindung Gerona–Madrid konnte daher nur durch öffentliche Intervention mit gewissen Garantien für Stabilität und Regelmäßigkeit sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, dass Air Catalunya den Betrieb auf der Strecke Gerona–Madrid gleichzeitig mit Intermed aufgenommen hatte, d. h. im April 2002. Vor diesem Datum und seit dem 28. Oktober 2001, an dem das Vorgängerunternehmen seinen Betrieb eingestellt hatte, führte kein Unternehmen Flüge auf der Strecke Gerona–Madrid durch. Da diese als wesentlich eingestufte Verbindung fünf Monate lang nicht bedient wurde, mussten die Behörden angesichts der Bedeutung dieser Verbindung für die Bürger handeln.
- (34) Die spanische Regierung unterstreicht die Bedeutung der Verbindung zwischen Gerona und Madrid für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Folgen des Verstoßes gegen Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92

- (35) Da jedoch die formellen Bedingungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nicht erfüllt sind, d. h. Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung, die sich an alle Luftfahrtunternehmen richtet und von der die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten in Kenntnis gesetzt werden, kann bei der in Rede stehenden Unterstützung nicht von der Abwesenheit staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag ausgegangen werden, und sie muss folglich nach den allgemeinen diesbezüglichen Bestimmungen des Vertrags beurteilt werden. Diese Analyse wird auch bestätigt durch die Leitlinien für die Bewertung von staatlichen Beihilfen für Luftfahrtunternehmen in der Mitteilung der Kommission zur Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr⁽⁵⁾, wo es in Erwägungsgrund 23 heißt: „Ausgleichsleistungen für Verluste von Luftverkehrsunternehmen, denen nicht gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 der Zuschlag erteilt worden ist, werden auch weiterhin gemäß den allgemeinen Bestimmungen betreffend staatliche Beihilfen bewertet werden. Das Gleiche gilt für Ausgleichsleistungen, deren Höhe nicht auf der Grundlage in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung aufgeführten Kriterien berechnet worden ist“.
- (36) Nach Einschätzung der spanischen Regierung stellt das Fehlen einer förmlichen Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in keiner Weise das gemeinwirtschaftliche Interesse der betreffenden Verbindung in Frage.

Vereinbarkeit der Ausgleichsleistung mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag

- (37) Nach Meinung der spanischen Regierung kann die Ausgleichsleistung für Intermed als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag angesehen werden, die zwar unrechtmäßig ist aufgrund der unterlassenen Mitteilung an die Kommission und der Nichtbeachtung der Bestimmungen von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, sich aber aufgrund von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag dennoch mit dem Gemeinsamen Markt vereinbaren lässt. Obwohl dieser Artikel nicht der angemessene Rahmen für die Finanzierung von Luftverkehrsdiensten mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist, könnten die besonderen Umstände dieses Falles, insbesondere die geringen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel, die sofortige Aussetzung der Beihilfe nach Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens, die anschließende Einstellung des Flugbetriebs durch Intermed, die geringe Beihilfeintensität und die auf acht Monate begrenzte kurze Laufzeit der Regelung ausnahmsweise eine Anwendung der betreffenden Bestimmungen rechtfertigen.
- (38) Eine Berufung auf Artikel 86 Absatz 2 setzt die Notwendigkeit und die Verhältnismäßigkeit der Ausgleichsleistung voraus.

⁽⁵⁾ ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5.

Notwendigkeit der Ausgleichsleistung

- (39) Die Intermed auferlegten Bedingungen im Hinblick auf Regelmäßigkeit, Kontinuität, Kapazität und Tarifgestaltung für die Dienstleistungen haben zur Folge, dass der Flugbetrieb für jedes Luftfahrtunternehmen unwirtschaftlich wäre. In der Tat führen die behördlichen Auflagen zu zusätzlichen Kosten, die ein gewerblich operierendes Unternehmen nicht selbst tragen könnte.
- (40) Der Beweis dafür ist das völlige Fehlen nennenswerter Konkurrenten für die Verbindung Geroná-Madrid zu den für Intermed geltenden Bedingungen im Hinblick auf Frequenz, Kapazität und Kontinuität. Das Unternehmen, das die Strecke in der Vergangenheit bedient hatte, musste den Betrieb wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit einstellen. Außerdem haben mehrere Luftfahrtunternehmen, denen von der autonomen Regierung die Durchführung eines solchen Dienstes vorgeschlagen wurde, kein Interesse gezeigt und vielmehr deutlich erkennen lassen, dass sie diesen Dienst für unwirtschaftlich halten.
- (41) Was Air Catalunya betrifft, so kann dieses Unternehmen kaum als nennenswerter Konkurrent gelten. Air Catalunya war zwar zur Teilnahme an dem Auswahlverfahren eingeladen worden, aber das Angebot des Unternehmens konnte nicht akzeptiert werden, weil es weder über ein Luftverkehrsbesreiberzeugnis (AOC) noch über eine Betriebsgenehmigung für Spanien verfügt⁽⁶⁾. Aber selbst bei Einhaltung des Verfahrens nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen hätte Air Catalunya sich an der Ausschreibung nicht beteiligen können, da zu diesem Verfahren nur Unternehmen zugelassen sind, die über eine Betriebsgenehmigung für Linienverbindungen verfügen. Außerdem wichen die Bedingungen, zu denen das Unternehmen seine (nicht regelmäßigen) Flüge anbot, im Hinblick auf Frequenz und Kapazitäten stark von den für Intermed geltenden Auflagen ab. Wenn zum Beispiel die Auslastung eines Flugzeugs von Air Catalunya zu gering war, wurde der Flug annulliert und die betroffenen Fluggäste standen vor dem Problem, keine Möglichkeit einer raschen und effizienten Beförderung nach Madrid mehr zu haben.
- (42) Auch wird die mangelnde Rentabilität der betreffenden Verbindung dadurch belegt, dass seit Streichung der Intermed-Flüge kein anderes Unternehmen, nicht einmal Air Catalunya, den Dienst übernommen hat.

Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (43) Die Beihilfe für Intermed ist nicht höher als die minimale Ausgleichsleistung, die zur Deckung der entstandenen Mehrkosten für die Erfüllung der behördlichen Auflagen notwendig ist. Die Intermed gewährten Ausgleichleistungen belaufen sich auf 919 879,98 EUR. Wie aus Anhang III des Vertrags hervorgeht, betragen die Kosten pro Flug bei Auslastung mit 32 Fluggästen 3 980,55 EUR. Im Zeitraum der Gültigkeit des Vertrags wurden von Intermed 640 Flüge durchgeführt, aus denen Einnahmen in Höhe von 876 934,30 EUR entstanden. Damit entsteht bei der Dienstleistung ein Defizit von ca. 1 670 608,70 EUR. Diese Zahl ergibt sich aus den Kosten je Flug (3 980,55 EUR), multipliziert mit der Zahl der durchgeführten Flüge, also 2 547 552,00 EUR, abzüglich der Einnahmen in Höhe von 876 934,30 EUR. Folglich war die von der öffentlichen Hand gewährte Beihilfe (919 879,98 EUR) geringer als das dem Unternehmen für die Bedienung der Verbindung Geroná-Madrid entstandene Defizit zwischen April und Dezember 2002.
- (44) In der Rechtsprechung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften heißt es: „Die Zahlung einer staatlichen Beihilfe fällt gemäß Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags dann nicht unter das Verbot des Artikels 87, wenn diese Beihilfe nur die Mehrkosten ausgleichen soll, die dem mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen durch die Erfüllung der ihm übertragenen besonderen Aufgabe entstehen, und wenn ihre Gewährung erforderlich ist, um diesem Unternehmen die Erfüllung seiner Verpflichtungen als öffentlicher Dienstleistungserbringer unter wirtschaftlich ausgewogenen Bedingungen zu ermöglichen“⁽⁷⁾.

⁽⁶⁾ Air Catalunya führte seinen Betrieb zunächst (während zwei Monaten) mit einer Chartersgenehmigung der Generaldirektion Zivilluftfahrt für das dänische Luftverkehrsunternehmen North Flying, danach mit der Genehmigung des Unternehmens Oestavi durch.

⁽⁷⁾ Rechtssache C-174/97, La Poste, Slg. 1998, S. I-1303.

Begrenzte Auswirkungen auf den Wettbewerb und auf den innergemeinschaftlichen Handel

- (45) Die Intermed gewährte Beihilfe ist von schwacher Intensität, da sie unter 1 Mio. EUR liegt. Hinzu kommt der relativ kurze Zeitraum des Vertrags (nur 8 Monate, von April bis Dezember 2002).
- (46) Air Catalunya oder anderen potenziellen Konkurrenten bei der betreffenden Verbindung wird in Zukunft keinerlei Nachteil entstehen, da die Beihilfe mit Eröffnung des Verfahrens eingestellt wurde und die autonome Regierung sowie der Generalrat von Gerona sich verpflichtet haben, den Vertrag mit Intermed formell zu kündigen.
- (47) Aufgrund all dieser Umstände können die mit der Beihilfe für Intermed verbundenen negativen Auswirkungen für den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel nur minimal sein.

Anwendung der Rechtsprechung Altmark

- (48) Nach Auffassung der spanischen Regierung ist die Rechtsprechung in der Rechtssache Altmark (zum Zeitpunkt der Übermittlung der Bemerkungen der spanischen Regierung vor dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften anhängig) im vorliegenden Fall nicht anwendbar, denn es geht dabei um die Anwendung von Artikel 73 EG-Vertrag hinsichtlich der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen außerhalb des Rahmens, der durch die geltenden Regelungen für den Landverkehr vorgesehen ist.

Verzicht auf die Rückforderung der Beihilfe

- (49) Nach Einschätzung der spanischen Regierung könnte das Verfahren betreffend die Beihilfen zugunsten von Intermed durch eine Entscheidung der Kommission so abgeschlossen werden, dass die Beihilfe zwar für unrechtmäßig erklärt wird und eingestellt werden muss, jedoch auf eine Rückforderung der Beihilfe verzichtet und diese für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt gemäß Artikel 86 Absatz 2 erklärt wird.

V. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**Bewertung der vorliegenden Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag**

- (50) Laut Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

Finanzieller Vorteil

- (51) Laut Randnr. 18 der Mitteilung der Kommission zur Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr kann davon ausgegangen werden, dass keine Beihilfe vorliegt, wenn die Auferlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Berechnung der entsprechenden Ausgleichsleistung in Übereinstimmung mit den Verfahren gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs erfolgt ist. Die Kriterien für die Feststellung des Vorhandenseins von Beihilfen bei Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen wurden später im Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache Altmark⁽⁸⁾ präzisiert.
- (52) Wie in den Erwägungen 9 bis 23 dieser Entscheidung erläutert, haben die zuständigen Stellen der autonomen Regierung von Katalonien bei der Auswahl des Unternehmens nicht die Vorschriften in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 beachtet, was jedoch Voraussetzung für die Einhaltung des Prinzips der Gleichbehandlung und einen guten Ablauf des Verfahrens ist.

⁽⁸⁾ Rechtssache C-280/00, Altmark, Slg. 2003, S. I-7747.

- (53) Insbesondere
- wurde die Kommission nicht von der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei der Verbindung Gerona–Madrid–Gerona unterrichtet,
 - wurden diese Verpflichtungen nicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht,
 - wurden die übrigen Mitgliedstaaten nicht konsultiert,
 - wurde die Ausschreibung nicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und
 - die von den Luftfahrtunternehmen eingereichten Angebote wurden weder den übrigen Mitgliedstaaten noch der Kommission übermittelt.
- (54) Die spanische Regierung betrachtet die Maßnahme jedoch als Ausgleich für die dem Unternehmen Intermed auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- (55) Für die Kommission hingegen besteht die einzige Möglichkeit zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Luftverkehr in der Anwendung von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92. In dieser Verordnung hat der Rat einheitliche und diskriminierungsfreie Vorschriften für die Erteilung von Luftverkehrsrechten für Verbindungen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festgelegt. Die Kriterien für die Berechnung der Ausgleichszahlungen wurden genau definiert. Bei Berechnung der Rückerstattung gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h dieser Verordnung hätte — soweit kein Anlass zu gegenteiligen Annahmen vorhanden — davon ausgegangen werden können, dass dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen kein finanzieller Vorteil gewährt wurde⁽⁹⁾.
- (56) In Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 heißt es: „Ein Mitgliedstaat darf einem Luftfahrtunternehmen, das den Zuschlag gemäß Buchstabe f erhalten hat, einen Ausgleich für die Einhaltung der Standards der nach diesem Absatz auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung leisten; die Höhe dieser Ausgleichsleistung richtet sich nach den mit dem Flugdienst verbundenen Kosten und Einnahmen.“ Nach Auffassung der Kommission entspricht die von der spanischen Regierung vorgesehene Maßnahme zugunsten des Unternehmens Intermed nicht den Bestimmungen von Artikel 4 der genannten Verordnung.
- (57) Folglich kann in diesem Fall nicht davon ausgegangen werden, dass kein Beihilfeelement vorhanden ist.
- (58) In Randnr. 23 der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Luftverkehr wird ausgeführt: „Ausgleichsleistungen für Verluste von Luftverkehrsunternehmen, denen nicht gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 der Zuschlag erteilt wurde, werden auch weiterhin gemäß den allgemeinen Bestimmungen betreffend staatliche Beihilfen bewertet werden. Das Gleiche gilt für Ausgleichsleistungen, deren Höhe nicht auf der Grundlage der in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe h der Verordnung aufgeführten Kriterien berechnet worden ist.“ In Randnr. 17 heißt es dazu außerdem: „Ob eine Erstattung zulässig ist, muss daher anhand der für staatliche Beihilfen geltenden Grundsätze, wie sie der Gerichtshof in seinen verschiedenen Urteilen ausgelegt hat, untersucht werden.“

⁽⁹⁾ Das Gericht erster Instanz befand in seinem Urteil vom 5. August 2003 in den verbundenen Rechtsachen T-116/01 und T-118/01, P & O European Ferries, Slg. 2003, Randnr. 118: „Nach ständiger Praxis der Kommission wird ein solches einem Erwerb durch einen Mitgliedstaat vorangehendes Ausschreibungsverfahren üblicherweise als ausreichend angesehen, um auszuschließen, dass der betreffende Staat versucht, einem bestimmten Unternehmen einen Vorteil zu gewähren (vgl. insbesondere Mitteilung der Kommission über den Gemeinschaftsrahmen für staatliche Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen (ABl. 1996, C 45, S. 5), Nr. 2.5, und in diesem Sinne Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. 1997, C 205, S. 5], Kapitel 9).“

- (59) Wenn die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften in einem bestimmten Sektor die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen einer Ausschreibung vorschreiben, ergibt sich nach Auffassung der Kommission aus der Nichteinhaltung dieser Vorschriften, dass die gewährte Ausgleichszahlung eine Beihilfe im Sinne von 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt. Die Kommission prüft jedoch, ob die fragliche Maßnahme einen finanziellen Vorteil für das Unternehmen Intermed bedeutet und ob die betreffende Ausgleichszahlung die Kriterien erfüllt, die der Gerichtshof in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache Altmark formuliert hat.
- (60) Dieses Urteil bestätigt, dass die Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen keine staatlichen Beihilfen sind. Aus dieser Rechtsprechung⁽¹⁰⁾ folgt, „dass eine staatliche Maßnahme nicht unter Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag fällt, soweit sie als Ausgleich anzusehen ist, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zugute kommt, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, so dass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen. Ein derartiger Ausgleich ist im konkreten Fall jedoch nur dann nicht als staatliche Beihilfe zu qualifizieren, wenn eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sind.“⁽¹¹⁾
- (61) Der Gerichtshof hat vier Voraussetzungen formuliert. Die drei ersten gelten grundsätzlich. Bei der vierten sind zwei Alternativen vorgesehen, um jede Möglichkeit eines finanziellen Vorteils durch die Ausgleichsleistung auszuschließen.
- (62) Die erste Voraussetzung besagt, dass das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein muss und dass diese Verpflichtungen klar definiert sein müssen. Zweitens sind die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufzustellen.
- (63) Im vorliegenden Fall wurden dem begünstigten Unternehmen bestimmte Verpflichtungen auferlegt, die in dem Vertrag definiert wurden. Diese Verpflichtungen sowie die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung, die in den Anhängen III, IV und V aufgeführt werden, sind das Ergebnis von Verhandlungen zwischen den zuständigen Regionalbehörden und dem Unternehmen, das bereits für die Durchführung des Luftverkehrsdienstes ausgewählt worden war. Zwar hatte die autonome Regierung von Katalonien im Zeitraum Juli bis November 2001 in Einzelschreiben Kontakt mit mehreren Unternehmen aufgenommen, um ihre Absicht mitzuteilen, die Einrichtung dieser Luftverkehrsverbindung zu unterstützen und die Unternehmen aufzufordern, ihre Angebote vorzulegen oder sich zur Durchführung der betreffenden Flugverbindung bereit zu erklären. Dabei beschränkten sich die Regionalbehörden jedoch darauf, die kontaktierten Luftverkehrsunternehmen zur Einreichung von Angeboten aufzufordern. Die Einzelschreiben enthalten keinerlei Einzelheiten zu den Verpflichtungen der Luftverkehrsunternehmen oder zu den Parametern für die Ausgleichszahlungen. Unter Umständen hätten die Luftfahrtunternehmen, die das Angebot der regionalen Behörden abgelehnt haben, für einen Vertrag gewonnen werden können, wenn schon die Anfrageschreiben der Regionalbehörden genauere Einzelheiten zu den Verpflichtungen und zu den Parametern für die Berechnung der Ausgleichsleistung enthalten hätten.

Die Kommission ist der Auffassung, dass im vorliegenden Fall die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht klar und transparent definiert waren und dass folglich die erste im Urteil Altmark formulierte Voraussetzung nicht erfüllt ist.

- (64) Zudem wurde der am 26. März 2002 zwischen der Generalitat de Catalunya, der Diputació de Gerona, der Industrie- und Handelskammer Gerona und dem Vertreter des Unternehmens Intermediación Aérea SL (Intermed) geschlossene Vertrag lediglich in einer Pressemitteilung, aber nicht in einer offiziellen Verlautbarung bekannt gegeben und war nach den Informationen der Kommission nicht für interessierte Dritte zugänglich. Auch sind für den Luftverkehr die Parameter für eine objektive und transparente Vorabberechnung der Ausgleichsleistung nach dem im Gemeinschaftsrecht bestimmten Verfahren in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 festgelegt, der jedoch nicht beachtet wurde.

⁽¹⁰⁾ Vgl. Urteil vom 7. Februar 1985 in der Rechtssache 240/83, ADBHU, Slg. 1985, S. 531, Randnr. 3 letzter Satz und Randnr. 18 sowie Urteil vom 22. November 2001 in der Rechtssache C-53/00, Ferring, Slg. 2001, S. I-9067, Randnr. 27.

⁽¹¹⁾ Randnummern 87 und 88 des Urteils Altmark.

- (65) Ferner wurden nach Auffassung der Kommission die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung im vorliegenden Fall nicht auf objektive und transparente Weise vorab definiert. Damit ist die zweite Voraussetzung des Urteils Altmark nicht erfüllt.
- (66) Die dritte vom Gerichtshof formulierte Voraussetzung besagt, dass der Ausgleich nicht über das hinausgehen darf, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Diese Voraussetzung muss unbedingt eingehalten werden, damit garantiert ist, dass dem begünstigten Unternehmen kein Vorteil gewährt wird, der den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht, indem er die Wettbewerbsposition dieses Unternehmens stärkt. Der Zweck dieser Voraussetzung besteht darin, übermäßige Ausgleichsleistungen auszuschließen und zu vermeiden, dass dem begünstigten Unternehmen aufgrund der Form oder des Betrags dieser Leistung keine überschüssigen Liquiditäten zur Verfügung stehen, die es für wettbewerbsverzerrende Praktiken verwenden könnte. Im Luftverkehrssektor ist das vom Gesetzgeber vorgegebene Verfahren für die Vermeidung solcher übermäßigen Ausgleichsleistungen sowie für eine möglichst effektive Begrenzung der schädlichen Auswirkungen einer Beschränkung des Marktzugangs die strikte Einhaltung des Ausschreibungsverfahrens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.
- (67) Die Kommission geht davon aus, dass ein solches Ausschreibungsverfahren vor einer Erwerbstransaktion eines Mitgliedstaats in der Regel ausreicht, um auszuschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat einem Unternehmen einen Vorteil gewährt. Das Gericht erster Instanz bestätigte diesen Ansatz ⁽¹²⁾. Ohne Ausschreibungsverfahren lässt sich nach ihrer Einschätzung nur schwer mit Sicherheit festzustellen, ob der dem Unternehmen Intermed gewährte Betrag den durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstandenen Kosten entspricht oder ob er einen übermäßigen Ausgleich zu seinen Gunsten darstellt.
- (68) Nach Darstellung der spanischen Regierung ist die gewährte Beihilfe geringer als das in den Monaten der Durchführung des Dienstes entstandene Defizit, und folglich keine Überkompensation. Nach Auffassung der Kommission kann in Abwesenheit objektiver Grundlagen für die Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistung anhand der vom Rat aufgestellten verbindlichen Regeln nicht ausgeschlossen werden, dass andere Unternehmen die betreffende Dienstleistung mit einer geringeren Beihilfe hätten erbringen können.
- (69) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die dritte Voraussetzung des Urteils Altmark im vorliegenden Fall nicht erfüllt ist.
- (70) Für die Erfüllung der vierten Voraussetzung bestehen zwei Alternativen:
- a) Entweder erfolgt „die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann“,
 - b) oder es ist „die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.“

⁽¹²⁾ Urteil des Gerichtshofes vom 5. August 2003 in den verbundenen Rechtssachen T-116/01 und T-118/01, P & O European Ferries, Slg. 2003, Randnr. 118. Vgl. Fußnote 9.

- (71) Die erste Alternative für die Erfüllung der vierten Voraussetzung wurde im vorliegenden Fall nicht befolgt. Das von den spanischen Behörden durchgeführte Auswahlverfahren entspricht nicht den Anforderungen an Transparenz und Objektivität, deren Einhaltung für jede öffentliche Ausschreibung unabdingbar ist, wie bereits in den Erwägungsgründen 51 und 52 dieser Entscheidung ausgeführt, damit das Verfahren als echtes Ausschreibungsverfahren gelten kann, und kann daher nicht als ausreichend transparent angesehen werden, um die „geringsten Kosten für die Allgemeinheit“ zu gewährleisten.
- (72) Die in Erwägungsgrund 70 Buchstabe b genannte zweite Alternative scheint im Prinzip nur anwendbar zu sein, wenn keine Verpflichtung zur Durchführung einer Ausschreibung vorhanden ist — nicht aber, wenn die Verpflichtung besteht und nicht beachtet wurde. Sollte jedoch die zweite Alternative auf den vorliegenden Fall anwendbar sein, muss die Kommission zu dem Schluss kommen, dass diese Voraussetzung nicht erfüllt wurde. Die Berechnung der Ausgleichsleistung erfolgte nämlich nicht „auf der Grundlage einer Analyse der Kosten, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.“ Wie bei der Betrachtung der zweiten Alternative ausgeführt wurde, haben die Behörden vorab keinerlei Analyse der Kosten oder ihrer Vereinbarkeit mit dieser Auflage durchgeführt, sondern haben sich darauf beschränkt, dem Betreiber die tatsächlich entstandenen Kosten zu erstatten. Die spanische Regierung hat der Kommission keine Daten vorgelegt, die es ihr ermöglichen, eine solche Prüfung vorzunehmen. Somit liegt es auf der Hand, dass auch die vierte Voraussetzung des Urteils Altmark nicht erfüllt ist.
- (73) Die Kommission stellt damit fest, dass keine einzige der Voraussetzungen des Urteils Altmark im vorliegenden Fall erfüllt ist. Aufgrund der vorausgehenden Ausführungen verschafft die Maßnahme dem Begünstigten einen Vorteil.

Übertragung öffentlicher Mittel

- (74) Der Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Vertrags bezieht sich nach der Auslegung des Gerichtshofes auf jeden Vorteil, der direkt oder indirekt mit Hilfe staatlicher Mittel gewährt wird oder eine zusätzliche Belastung für den Staat oder die zu diesem Zweck benannten oder eingesetzten Stellen bedeutet.
- (75) Im vorliegenden Fall ist vertraglich festgelegt, dass das begünstigte Unternehmen einen Höchstbetrag von 4 337 086,18 EUR für die gesamte Laufzeit des Vertrags erhält, der von der Generalitat de Catalunya und der Diputació de Girona finanziert wird. Nach Bestätigung der spanischen Regierung beläuft sich die Höhe der tatsächlich gezahlten Beihilfe auf 919 879,98 EUR. Dieser direkt von den spanischen Behörden gewährte Betrag bestätigt eindeutig das Vorhandensein staatlicher Mittel.

Selektiver Charakter der Maßnahme

- (76) Die in Rede stehende Maßnahme betrifft nur den Verkehrssektor, insbesondere den Luftverkehr, und kommt ausschließlich Dienstleistungen für die Verbindung Gerona–Madrid–Gerona zugute.
- (77) Der Vertrag wurde mit einem einzigen Luftfahrtunternehmen geschlossen. Aus den Angaben der spanischen Regierung lässt sich nicht ableiten, dass gleichartige Maßnahmen auch für andere Luftfahrtunternehmen gegolten hätten, die sich eventuell entschlossen hätten, regelmäßige Flugdienste zwischen Madrid und Gerona anzubieten.
- (78) Die fragliche Maßnahme muss daher als selektiv angesehen werden.

Auswirkungen auf den Wettbewerb und den innergemeinschaftlichen Handel

- (79) Um auf Wettbewerbsverzerrungen schließen zu können, reicht es aus, dass die staatliche Maßnahme bestimmte Elemente der Produktionskosten eines Unternehmens künstlich beeinflusst und die Stellung dieses Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel verstärkt ⁽¹³⁾. Nach Einschätzung des Gerichtshofes ⁽¹⁴⁾ ist es durchaus möglich, dass eine staatliche Beihilfe für ein Unternehmen, das lediglich lokale und regionale Verkehrsdienste anbietet und keinerlei solche Dienste außerhalb seines Ursprungslandes durchführt, Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten hat. Außerdem betonte der Gerichtshof, dass eine Beihilfe Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten haben und den Wettbewerb verfälschen kann, auch wenn das begünstigte Unternehmen, das im Wettbewerb mit Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten steht, selbst keinerlei grenzüberschreitende Tätigkeiten verfolgt. So kann die Beihilfe eines Staates für ein Unternehmen zur Stützung oder zur Stärkung des Binnenangebots führen, wodurch Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten geringere Chancen haben, ihre Dienste auf dem Markt dieses Staates anzubieten ⁽¹⁵⁾.
- (80) Die Verordnung (EG) Nr. 69/2001 der Kommission vom 12. Januar 2001 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen ⁽¹⁶⁾ gilt gemäß ihrer dritten Erwägung und ihrem Artikel 1 Buchstabe a nicht für den Verkehrssektor. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes gibt es keine Schwelle oder keinen Prozentsatz, unterhalb derer/dessen man davon ausgehen kann, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt wird. Auch die relativ geringe Höhe einer Beihilfe oder der relativ bescheidene Umfang des begünstigten Unternehmens schließen nicht von vornherein die Gefahr aus, dass der Wettbewerb und der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt werden ⁽¹⁷⁾.
- (81) Im vorliegenden Falle wird die Luftverkehrsverbindung zwischen Gerona und Madrid von zwei Betreibern bedient, von denen der eine öffentliche Mittel erhält und der andere nicht.
- (82) In der Tat enthält der Vertrag eine Klausel, die seine Kündigung vorsieht, falls z. B. ein anderes Luftfahrtunternehmen ohne öffentliche Unterstützung oder staatliche Beihilfe eine Flugverbindung zwischen Gerona und Madrid einrichtet, die die gleichen Merkmale aufweist wie die in dem Vertrag festgelegten, insbesondere im Hinblick auf Flugzeugtyp, Frequenz, Tarife und Zeitplan.
- (83) Aber selbst wenn die von dem potenziellen Konkurrenten angebotenen Dienste nicht die vorgenannten Merkmale aufweisen (z. B. Verwendung eines kleineren Flugzeugs), so bleibt doch der selektive Charakter der Maßnahme bestehen, da beide Betreiber die gleiche Verbindung bedienen, und einer eine Beihilfe erhält, der andere jedoch nicht. So bedient der Beschwerdeführer in dieser Rechtssache die Luftverkehrsverbindung Gerona–Madrid–Gerona ohne öffentliche Beihilfen. Nach den Angaben der spanischen Regierung hat der Beschwerdeführer einen Charterflug Gerona–Madrid–Gerona mit Flugzeugen eingerichtet, die weniger als 20 Sitze haben, was den Anforderungen des Vertrags nicht entspricht.
- (84) Darüber hinaus wirken sich die in Rede stehenden Maßnahmen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten aus, da sie ein Unternehmen betreffen, dessen Beförderungstätigkeit, die zwangsläufig in direktem Zusammenhang mit dem Handel steht, einen Teil des Binnenmarkts abdeckt. Sie verfälschen zudem den Wettbewerb auf diesem Markt, da sie nur einem einzigen Unternehmen zugute kommen, das im Wettbewerb mit einem anderen gemeinschaftlichen Luftfahrtunternehmen steht, insbesondere seit Inkrafttreten des dritten Liberalisierungspakets im Luftverkehr („drittes Paket“) am 1. Januar 1993. Unter diesen Voraussetzungen ist die Gewährung von Vorteilen für Intermed durch die spanische Regierung eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag.

⁽¹³⁾ Urteile des Gerichtshofes vom 2. Juli 1974 in der Rechtssache 173/73, Italien/Kommission, Slg. 1974, S. 709, und vom 17. September 1980 in der Rechtssache 730/79, Philip Morris, Slg. 1980, S. 2671.

⁽¹⁴⁾ Randnummern 77 bis 82 des Urteils Altmark.

⁽¹⁵⁾ Urteil des Gerichtshofes vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, S. I-1433, Randnr. 27, Urteil vom 13. Juli 1988 in der Rechtssache 102/87, Frankreich/Kommission, Slg. 1988, S. I-4067, Randnr. 19, und Urteil vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-305/89, Italien/Kommission, Slg. 1991, S. I-1603, Randnr. 26.

⁽¹⁶⁾ Abl. L 10 vom 13.1.2001, S. 30.

⁽¹⁷⁾ Urteil Altmark, Randnr. 81; Urteil vom 21. März 1990 in der Rechtssache 142/87, Belgien/Kommission, sog. „Tubemeuse“, Slg. 1990, S. I-959, Randnr. 43, und Urteil vom 14. September 1994 in den Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, Spanien/Kommission, Slg. 1994, S. I-4103, Randnr. 42.

Werbe- und Marketingaktionen

- (85) Die vom Regionalrat von Gerona beschlossenen Maßnahmen zur Konzeption und Finanzierung aller Marketing- und Werbemaßnahmen für diese Flugverbindung während der Laufzeit des Vertrags in Höhe von maximal 120 202 EUR müssen ebenfalls als staatliche Beihilfen angesehen werden. Diese aus öffentlichen Mitteln finanzierten Maßnahmen dienen dazu, die breite Öffentlichkeit über die Einrichtung eines neuen Luftverkehrsdienstes zu unterrichten.

Schlussfolgerung

- (86) Da die Voraussetzungen von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag erfüllt sind, muss die Kommission zu dem Schluss kommen, dass es sich um eine staatliche Beihilfe handelt, die im Hinblick auf ihre Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des Vertrags zu prüfen ist.

Rechtmäßigkeit der Beihilfe

- (87) Die Kommission stellt mit Bedauern fest, dass Spanien die Beihilfe im Widerspruch zu den Bestimmungen von Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag gewährt hat.

Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem EG-Vertrag

Anwendung von Artikel 87 Absätze 2 und 3

- (88) Nach Feststellung des Beihilfecharakters der in Rede stehenden staatlichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, die auch die Zustimmung der spanischen Regierung findet, hat die Kommission zu prüfen, ob die Maßnahmen im Sinne von Artikel 87 Absätze 2 und 3 EG-Vertrag sowie von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden können.
- (89) Die Kommission muss die Vereinbarkeit der Beihilfe aufgrund von Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe a EG-Vertrag beurteilen, wonach Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, wenn sie ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gewährt werden. Gemäß der Mitteilung der Kommission über staatliche Beihilfen im Luftfahrtsektor muss die Beihilfe sozialer Art sein, das heißt, sie muss im Prinzip nur bestimmten Fluggastkategorien auf dieser Flugverbindung zugute kommen (Kinder, Behinderte, Einkommensschwache). Wenn es sich um eine Verbindung nach einer strukturschwachen Region handelt, insbesondere Inseln, könnte die Beihilfe der gesamten Bevölkerung zugute kommen. Nach der genannten Mitteilung muss die Beihilfe ferner diskriminierungsfrei im Hinblick auf den Ursprung der Dienstleistungen gewährt werden, das heißt unabhängig davon, welche Luftfahrtunternehmen des europäischen Wirtschaftsraums diese Dienstleistungen erbringen. Das bedingt auch die Abwesenheit jeglicher Beschränkung des Zugangs zu der betreffenden Verbindung für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft.
- (90) Im vorliegenden Fall wurden die Beihilfen ausschließlich einem Luftfahrtunternehmen gewährt, das diese Verbindung bediente, nicht aber dem Konkurrenzbetreiber. Die rechtliche Grundlage der fraglichen Beihilfe ermöglicht offenbar keinem anderen Luftfahrtunternehmen den Zugang zur Beihilfe. Folglich erfüllt die Beihilfe die erste Voraussetzung nicht, nämlich keine Diskriminierung zwischen den Betreibern.
- (91) Die in Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b vorgesehene Ausnahme findet keine Anwendung, denn es handelt sich im vorliegenden Fall nicht um Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind.
- (92) Artikel 87 Absatz 3 enthält eine Aufstellung der Beihilfen, die als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können.

- (93) Um das gute Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu wahren und unter Berücksichtigung der Grundsätze von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe g EG-Vertrag müssen Ausnahmen von den Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 1, wie sie in Artikel 87 Absatz 3 festgelegt sind, bei der Prüfung einer Beihilferegulierung oder jeder sonstigen Einzelmaßnahme streng geprüft werden. Außerdem muss die Kommission in Anbetracht des stärkeren Wettbewerbs im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Luftverkehrs eine konsequente Politik der Kontrolle staatlicher Beihilfen verfolgen, um zu verhindern, dass diese Beihilfen dem gemeinsamen Interesse zuwider laufende Nebenwirkungen entfalten.
- Die Buchstaben a und c gestatten Ausnahmen für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung bestimmter Gebiete⁽¹⁸⁾. Die Kommission stellt fest, dass die Region von Gerona nicht den Kriterien von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a entspricht und dass diese Ausnahme folglich nicht anwendbar ist. Die Kommission stellt außerdem fest, dass die Provinz Gerona ebenfalls nicht für eine Ausnahme nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag in Frage kommt — ausgenommen die in den Pyrenäen gelegenen Bezirke, die für den in Rede stehenden Fall nicht relevant sind.
 - Die Buchstaben b und d sind nicht anwendbar, denn es handelt sich nicht um Beihilfen zur Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischem Interesse oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats, ebenfalls nicht um Beihilfen zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes — allerdings hat sich die spanische Regierung auch nicht auf diese Ausnahme berufen.
 - Die Ausnahme gemäß Buchstabe c betrifft Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete. Nach Auffassung der Kommission können Betriebsbeihilfen, deren Zweck nicht die Förderung einer Investition ist, nur in Ausnahmefällen gewährt werden können. Sie stellt in diesem Zusammenhang fest, dass die Beihilfen weder Umweltzielen noch der Ausbildung zugute kommen. Die Kommission kann diese Ausnahme außerdem für die Umstrukturierung eines Unternehmens genehmigen. Aber auch das trifft nicht auf den Fall von Intermed zu.
- (94) Die Beihilfe könnte jedoch als Anlaufbeihilfe eingestuft werden, deren Merkmale in Erwägungsgrund 101 dargestellt sind.

Anwendung von Artikel 86 Absätze 2 EG-Vertrag

- (95) Die einzige von der spanischen Regierung geltend gemachte Begründung betrifft die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag. Um Beihilfen auf der Grundlage dieser Bestimmung des Vertrags für rechtmäßig erklären zu können, müssen nach Einschätzung der Kommission zwei Bedingungen erfüllt sein: Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe.
- (96) Die Kommission erinnert daran, dass die spanische Regierung die Nichteinhaltung der Bestimmungen von Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 nicht bestreitet. Aus diesem Umstand könnte abgeleitet werden, dass die spanische Regierung es nicht für notwendig erachtet, für die betreffende Luftverkehrsverbindung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen. Nachdem das Verwaltungsverfahren durch die Kommission bereits eingeleitet worden war, wurde dies bestätigt, da die zuständigen spanischen Behörden es auf Anfrage der katalonischen Regionalbehörden vom 13. Juni 2002 ablehnten, das Verfahren für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen einzuleiten, „da keine ausreichenden Gründe für die Anwendung von Artikel 4 der genannten Verordnung vorlagen“⁽¹⁹⁾. Unter diesen Umständen erscheint es widersprüchlich, einerseits darauf zu bestehen, dass der Dienst im Rahmen von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag notwendig ist, und andererseits die Auffassung zu vertreten, dass dieser Dienst es nicht erfordert, den üblichen Rechtsrahmen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Luftverkehr anzuwenden.

⁽¹⁸⁾ Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (Abl. C 74 vom 10.3.1998). Auf diese Beihilfen wird auch Bezug genommen in Ziffer 36 der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Luftverkehr. Vgl. auch Fußnote 5.

⁽¹⁹⁾ Bemerkungen der spanischen Regierung, übermittelt mit Schreiben vom 18. März 2003, beim Generalsekretariat der Kommission registriert am 19. März 2003.

- (97) In Anbetracht der Nichteinhaltung des Verfahrens nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 kann auch die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe nicht bestätigt werden. Nach Darstellung der spanischen Regierung ist die gewährte Beihilfe geringer als das in den Monaten der Durchführung des Dienstes entstandene Defizit und ist folglich keine übermäßige Ausgleichsleistung. Die Kommission stellt nicht in Abrede, dass die Beihilfe geringer ist als das entstandene Defizit, aber nach ihrer Auffassung kann in Abwesenheit objektiver Grundlagen für die Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistung anhand der vom Rat aufgestellten verbindlichen Regeln nicht ausgeschlossen werden, dass andere Unternehmen die betreffende Dienstleistung mit einer geringeren Beihilfe hätten erbringen können.
- (98) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes⁽²⁰⁾ ist die Rechtmäßigkeit in der Gesamtsicht zu beurteilen, da bestimmte Modalitäten einer Beihilfe, die einen etwaigen Verstoß gegen andere besondere Vertragsbestimmungen als die Artikel 92 und 93 enthalten, derart untrennbar mit dem Zweck der Beihilfe verknüpft sein können, dass sie nicht für sich allein beurteilt werden können. Unter diesem Blickwinkel kommen die Voraussetzungen dieser anderen Bestimmungen zu den aus Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag abzuleitenden Voraussetzungen für die Rechtmäßigkeit hinzu. Daneben liegt natürlich auf der Hand, dass ein Verfahren zur Prüfung staatlicher Beihilfen niemals zu einem Ergebnis führen darf, das den spezifischen Bestimmungen des Vertrags⁽²¹⁾ oder den auf diesen Bestimmungen aufbauenden gemeinschaftlichen Vorschriften zuwider läuft.
- (99) Im vorliegenden Fall ist das Verfahren des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 untrennbar mit der Beihilfe verbunden. Diese Rechtsprechung macht es unmöglich, eine Beihilfe für rechtmäßig zu erklären, bei deren Gewährung Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 nicht beachtet wurde. Ferner ist im letzten Satz von Artikel 86 Absatz 2 des EG-Vertrags eine weitere Anforderung enthalten: „Die Entwicklung des Handelsverkehrs darf nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft.“ Nach Auffassung der Kommission würde es dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderlaufen, wenn in einem Fall wie dem vorliegenden Beihilfen genehmigt würden, die im Widerspruch zu der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 gewährt wurden.
- (100) Die in Rede stehende Beihilfe kann daher nicht für vereinbar mit Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag erklärt werden.

Anlaufbeihilfen

- (101) In ihrer Entscheidung vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi⁽²²⁾ führt die Kommission in Erwägungsgrund 278 aus, dass Beihilfen, die es ermöglichen, regionale Flughafeninfrastrukturen, die derzeit un ausgelastet sind und der Allgemeinheit Kosten verursachen, zu fördern und besser zu nutzen, ein gewisses gemeinschaftliches Interesse aufweisen und im Rahmen der Ziele der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik gesehen werden können.
- (102) In dieser Entscheidung vertrat die Kommission die Auffassung, dass bestimmte Betriebsbeihilfen für die Eröffnung neuer Verbindungen oder die Erhöhung bestimmter Frequenzen ein notwendiges Instrument zur Förderung der Entwicklung kleiner Regionalflughäfen sein können. Diese Beihilfen können interessierte Unternehmen überzeugen, das Risiko einer Investition in neue Strecken einzugehen. Um diese Beihilfen für vereinbar mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag erklären zu können, muss im Einzelfall festgestellt werden, ob die Beihilfen im Hinblick auf das angestrebte Ziel notwendig und verhältnismäßig sind und ob sie nicht den Handel in einem Maße beeinträchtigen, das dem gemeinschaftlichen Interesse entgegensteht.
- (103) Betriebsbeihilfen lassen sich selten für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklären, da sie in der Regel den Wettbewerb in den Bereichen verfälschen, für die sie gewährt werden, und naturgemäß kaum die im EG-Vertrag festgelegten Ausnahmeregelungen erfüllen. Sie verlangen weder technische noch strukturelle Veränderungen bei dem begünstigten Unternehmen und ermöglichen es ihm durch einseitige Förderung seiner wirtschaftlichen Entwicklung, seinen Kunden künstlich günstige Bedingungen zu bieten und seine Gewinnspannen ohne jegliche Begründung zu verbessern.

⁽²⁰⁾ Urteil vom 22. März 1977, Rechtssache 74/76, Iannelli, Slg. 1977, S. 557.

⁽²¹⁾ Urteil vom 15. Juni 1993, Rechtssache C-225/91, Matra gegen Kommission, Slg. 1993, S. I-3203.

⁽²²⁾ ABl. L 137 vom 30.4.2004, S. 1.

- (104) Bestimmte Ausnahmen sind jedoch dennoch möglich und die Kommission hat mitunter diese Art von Beihilfen vorbehaltlich der Einhaltung bestimmter Bedingungen für rechtmäßig erklärt ⁽²³⁾.
- (105) Um diese Beihilfen für vereinbar mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag erklären zu können, muss festgestellt werden, ob die im vorliegenden Fall gewährten Beihilfen im Hinblick auf das angestrebte Ziel notwendig und verhältnismäßig sind und ob sie nicht den Handel in einem Maße beeinträchtigen, das dem gemeinschaftlichen Interesse entgegensteht.

Ziel der Beihilfe und Vorliegen eines gemeinschaftlichen Interesses

- (106) Die erste Voraussetzung für die Gewährung einer Anlaufbeihilfe ist, dass sie sich in eine kohärente Politik der Flughafenförderung einfügt und durch das offensichtliche Bestreben, die Rentabilität von bisweilen unrentablen Infrastrukturen zu fördern, gekennzeichnet ist.
- (107) Die Folge dieser kohärenten Politik, die in erster Linie der nachhaltigen Entwicklung der Flughafentätigkeit dient, wird dann die Förderung der regionalen Entwicklung, des Fremdenverkehrs, der lokalen Wirtschaft oder des Images einer Region sein.
- (108) Regionalflughäfen könnten darüber hinaus auch ein verkehrspolitisches Problem lösen, nämlich dass die größeren Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen ⁽²⁴⁾.
- (109) Im vorliegenden Fall deutet nichts darauf hin, dass andere Luftfahrtunternehmen, die Verbindungen zwischen Gerona und anderen Verbindungen eröffnen wollten, Zugang zu ähnlichen Beihilfen hatten. Der Kommission wurden keine derartigen Projekte zur Entwicklung der Flughafentätigkeit mitgeteilt. Die spanische Regierung hat lediglich erklärt, dass am Flughafen von Gerona vor der Einrichtung der Verbindung Gerona–Madrid keinerlei Linienflüge stattfanden.

Notwendigkeit der Beihilfe

- (110) Die Kommission hat das Kriterium der Notwendigkeit in der Entscheidung „Ryanair“ definiert ⁽²⁵⁾. Die Anlaufbeihilfe muss unverzichtbar für die Entwicklung des Flughafens sein. Bestimmte Bedingungen sind zu erfüllen:
- (111) Erstens dürfen die Beihilfen den Luftfahrtunternehmen nur für die Eröffnung neuer Flugverbindungen oder für neue Frequenzen gezahlt werden, die einen Anstieg des vom Regionalflughafen aus fliegenden Nettofluggastaufkommens bewirken, so dass ein Teil des Risikos, das das Unternehmen eingeht, übernommen wird.
- (112) Zweitens dürfen Beihilfen grundsätzlich nicht gezahlt werden, wenn die Strecke bereits beflogen wird; in diesem Fall trägt das Luftfahrtunternehmen ein geringeres oder gar kein Risiko, so dass die Notwendigkeit einer Beihilfe nicht gegeben ist. Wenn ein Luftfahrtunternehmen eine Strecke bereits von einem Flughafen aus betreibt, kann es dafür keine staatliche Unterstützung beanspruchen.
- (113) Drittens dürfen einem Luftfahrtunternehmen keine Beihilfen für eine neue Verbindung gezahlt werden, die eine andere, zuvor bediente Verbindung ersetzt, für die bei der Eröffnung Anlaufbeihilfen gewährt wurden. Da zudem die übrigen Parameter unverändert bleiben, hätte dies für den Flughafen unter dem Strich keine positiven Auswirkungen auf die Zahl der abgefertigten Fluggäste. Andererseits können die Beihilfen auch nicht für eine Verbindung gezahlt werden, wenn diese durch das betreffende Unternehmen von einem anderen Unternehmen übernommen wird, das diese Verbindung zuvor von einem anderen Flughafen im gleichen wirtschaftlichen Einzugsbereich oder Bevölkerungsgebiet aus bediente. Nach Ansicht der Kommission ist es wesentlich, dass die Anlaufbeihilfen nicht dazu führen, dass es nach dem Ausschöpfen des Höchstbetrags der Beihilfe über derartige Verlegungen von Flugverbindungen zu einem Subventionswettbewerb kommt. Eine solche Praxis würde dem Ziel der Anlaufbeihilfe, das in der Förderung des betreffenden Flughafens entsprechend dem gemeinsamen Interesse besteht, zuwiderlaufen.

⁽²³⁾ Entscheidung Ryanair, Randnr. 281.

⁽²⁴⁾ Entscheidung Ryanair, Randnrn. 287 bis 296.

⁽²⁵⁾ Entscheidung Ryanair, Randnrn. 298 bis 307.

- (114) Viertens dürfen Beihilfen auch nicht dazu verwendet werden, einen neuen Anbieter dabei zu unterstützen, eine bereits existierende Flugverbindung zu eröffnen und sich damit in einen unmittelbaren Wettbewerb mit einem Unternehmen zu begeben, das diese Verbindung bereits von demselben Flughafen aus bedient. Der neue Anbieter muss sich im Wettbewerb mit dem bestehenden Unternehmen aus eigener Kraft und nicht mit öffentlichen Beihilfen behaupten.
- (115) Mit Blick auf die erste, die zweite und die dritte Bedingung ist darauf zu verweisen, dass die die Verbindung Gerona–Madrid–Gerona bis zum 28. Oktober 2001 von einem anderen Unternehmen bedient wurde, das jedoch seine Dienste wegen mangelnder Rentabilität eingestellt hatte. Zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zwischen den zuständigen öffentlichen Behörden und Intermed am 26. März 2002 wurde die Verbindung nicht von einem anderen Luftfahrtunternehmen bedient. Allerdings hatte ein anderes Unternehmen, nämlich Air Catalunya, die Bedienung der Strecke einige Tage später aufgenommen (am 3. April 2002). Intermed nahm seinen Betrieb am 15. April 2002 auf. Da die beiden zwei Unternehmen den Betrieb auf der Strecke Gerona–Madrid–Gerona in einem Abstand von 12 Tagen aufgenommen haben, lässt sich nicht klar und definitiv sagen, ob der von Intermed angebotene Dienst als neue Verbindung angesehen werden kann.
- (116) Die dritte Bedingung ist im vorliegenden Fall erfüllt, da die Verbindung Gerona–Madrid die erste von Intermed bediente war.
- (117) Die Marketing- und Werbeausgaben, die zunächst zur Bekanntmachung der Verbindung anfielen, können aufgrund ihres Ziels, die breite Öffentlichkeit über die Einrichtung der betreffenden Luftverkehrsverbindung zu unterrichten, als notwendig angesehen werden.

Anreizcharakter der Beihilfe

- (118) Eine Beihilfe muss einen Anreiz schaffen, d. h., sie soll es einem Unternehmen ermöglichen, eine Tätigkeit zu entfalten, die es ohne staatliche Unterstützung nicht in Angriff genommen hätte. Diese Tätigkeit muss jedoch langfristig ohne Beihilfe rentabel sein. Deshalb müssen Beihilfen zur Aufnahme neuer Flugverbindungen oder zur Verstärkung von Frequenzen befristet sein. Die Beihilfe dient der Aufnahme einer neuen Strecke, darf diese Strecke aber nicht künstlich aufrechterhalten, d. h., die Strecken müssen wirtschaftlich lebensfähig sein.
- (119) Die Kommission ist der Auffassung, dass bei Anlaufbeihilfen im Luftverkehr⁽²⁶⁾ ein Zeitraum von maximal fünf Jahren nach der Eröffnung einer Verbindung, insbesondere bei innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, angemessen wäre.
- (120) Im vorliegenden Fall waren sowohl die Teilfinanzierung der Verbindung Gerona–Madrid als auch die Werbemaßnahmen befristet (der Vertrag hatte eine Laufzeit von drei Jahren), und zwar bis zu dem Zeitpunkt, an dem der Betrieb dieser Verbindung konsolidiert und aus eigener Kraft rentabel war oder an dem ein anderes Unternehmen ohne öffentliche Unterstützung oder sonstige staatliche Mittel eine Verbindung zwischen Gerona und Madrid eingerichtet hätte, die den Bedingungen des Vertrags im Hinblick auf Flugzeugtyp, Frequenz, Tarife und Zeitplan entspricht.

Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (121) Die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe ist nach ihrem Kontext in zweifacher Hinsicht zu bestimmen. Erstens muss zwischen dem Ziel der Flughafenförderung, das die Nettoentwicklung des Fluggastverkehrs bedingt, und der Höhe der an das Luftfahrtunternehmen gezahlten Beihilfe ein direkter Bezug bestehen. Der Beihilfebetrag muss daher je Fluggast berechnet werden. So wird ein Luftfahrtunternehmen, das einem Flughafen nicht die zu seiner Entwicklung erforderlichen Fluggastzahlen verschaffen kann, nicht ungerechtfertigterweise begünstigt. Ein Unternehmen, das die Ziele zur Förderung des Flughafens erfüllt, profitiert dagegen.

⁽²⁶⁾ Entscheidung Ryanair, Randnrn. 312 bis 314.

- (122) Zweitens muss die Verhältnismäßigkeit der Beihilfe anhand der vom Beihilfeempfänger bestrittenen Kosten beurteilt werden. Die Kommission erinnert daran, dass die die von ihr für Anlaufbeihilfen auf 50 % begrenzte Beihilfeintensität nicht für alle Betriebskosten abzüglich der Einnahmen des betreffenden Luftfahrtunternehmens gilt.
- a) Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen und einen öffentlichen Beitrag erfordern, um das Risiko, dass die Verbindung nach der Anlaufzeit nicht bestandsfähig sein sollte, zu teilen. Im Fall von Intermed betreffen sie zum Beispiel die zu Anfang unumgänglichen Marketing- und Werbekosten zur Bekanntmachung der neuen Verbindung sowie die für Intermed entstehenden Kosten für die Ansiedlung in Gerona.
- b) Nicht beihilfefähig sind dagegen regelmäßige Betriebskosten von Intermed, z. B. Anmietung oder Abschreibung der Flugzeuge, Kraftstoff, Gehälter der Besatzungen und Catering-Kosten.

Transparenz, Gleichbehandlung der Betreiber und Diskriminierungsfreiheit bei der Gewährung der Beihilfen

- (123) Die Beihilfe für ein Luftfahrtunternehmen zur Entwicklung von Luftverkehrsdiensten muss transparent sein und sollte z. B. je einsteigenden Fluggast berechnet werden, um eindeutig feststellbar zu sein, und festgestellt werden.
- (124) Wenn ein Flughafen bereit ist, als Gegenleistung für wirtschaftliche Leistungen wie die Aufnahme neuer Flugverbindungen Beihilfen zu gewähren, so muss dies so bekannt gemacht werden, dass alle interessierten Luftfahrtunternehmen Interesse bekunden und Beihilfen erhalten können. Die Regeln und Grundsätze für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen sind dabei gegebenenfalls zu beachten.
- (125) Ein Flughafen, der die Entwicklung von Luftverkehrsdiensten fördern möchte, muss objektive Kriterien für den Höchstbetrag und die Dauer der Beihilfen aufstellen, damit die Gleichbehandlung der Luftfahrtunternehmen gewährleistet ist.
- (126) In den einzelnen Mitgliedstaaten müssen Nachprüfungsverfahren vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass bei der Gewährung der Beihilfen nicht diskriminiert wird und kein Luftfahrtunternehmen an einem Flughafen unangemessen bevorzugt wird.

Sanktionen und Modalitäten der Rückerstattung

- (127) Für den Fall, dass ein Luftfahrtunternehmen den Verpflichtungen, die es gegenüber einem Flughafen bei der Zahlung der Beihilfe eingegangen ist, nicht nachkommen sollte, müssen Sanktionsmechanismen vorgesehen werden. Über ein System zur Rückforderung der Beihilfe kann der Flughafen sicherstellen, dass das Luftfahrtunternehmen seinen Verpflichtungen nachkommt. Im vorliegenden Vertrag ist in der Tat ein solches System für den Fall vorgesehen, dass Intermed seinen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Kumulierung

- (128) Die Luftfahrtunternehmen können die gewährten Beihilfen im Prinzip nicht mit anderen von ihnen erhaltenen Unterstützungen kumulieren, z. B. Beihilfen sozialer Art oder Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, wenn diese als Beihilfen eingestuft werden. Entsprechend den oben aufgeführten Verhältnismäßigkeitsregeln dürfen sie auch nicht mit anderen Beihilfen für dieselben Kosten kumuliert werden, auch dann nicht, wenn diese Beihilfen in einem anderen Mitgliedstaat gezahlt werden. Der Gesamtumfang der Beihilfen für eine neue Verbindung darf keinesfalls 50 % der Anlaufkosten für den betreffenden Zielort übersteigen.
- (129) Um den Anreizcharakter der Anlaufbeihilfen für Flugverbindungen als Instrument zur Förderung der gezielten Entwicklung von Regionalflughäfen zu wahren, muss nach Ansicht der Kommission sichergestellt werden, dass derartige Beihilfen den großen Flughäfen, die dem internationalen Flugverkehr und dem Wettbewerb bereits in hohem Maße geöffnet sind, keinerlei indirekte Vorteile verschaffen können. Besonders genau muss daher auf die Begrenzung der beihilfefähigen Kosten geachtet werden, wenn eine Luftverkehrsverbindung Gerona wie im vorliegenden Fall mit einem großen Flughafen wie Madrid verbindet.
- (130) Derartige Beihilfen dürfen auch dann nicht gewährt werden, wenn der Zugang zu einer Strecke nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92, insbesondere Absatz 1 Buchstabe d, einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten wird.

- (131) Im vorliegenden Fall erhält Intermed für seine Verbindungen ab Gerona keine Beihilfen sozialer Art oder Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, wie vorstehend ausgeführt. Der Zugang zu der von Intermed betriebenen Verbindung ab Gerona wurde auch nicht im Rahmen des in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgesehenen Verfahrens einem einzigen Unternehmen vorbehalten.

Beschreibung der Maßnahmen, die von dem betroffenen Mitgliedstaat zu ergreifen sind, um die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt herzustellen

- (132) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfen von Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona sowie Industrie- und Handelskammer von Gerona an Intermed bestimmte Voraussetzungen für Anlaufbeihilfen erfüllen, mit denen von Regionalflughäfen ausgehende Luftverkehrsdienste gefördert werden sollen; andere Voraussetzungen sind hingegen nicht erfüllt, und in bestimmten Fällen müssen die Beihilfen an Bedingungen geknüpft werden, um ihre Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Markt zu ermöglichen.
- (133) Die von Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona sowie Industrie- und Handelskammer Gerona gewährten Mittel zur Finanzierung der Luftverkehrsverbindung zwischen Gerona und Madrid sind unter folgenden Voraussetzungen als Anlaufbeihilfen für neue Flugverbindungen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar:
- a) Die Beiträge müssen in einen Entwicklungsplan für den Flughafen von Gerona einbezogen werden.
 - b) Alle Beiträge müssen zeitlich befristet sein. Die Laufzeit darf höchstens fünf Jahre nach Eröffnung der betreffenden Verbindung betragen.
 - c) Die Beiträge dürfen nicht gezahlt werden, wenn die Beihilfen es einem neuen Marktteilnehmer erleichtern sollen, bereits bestehende Verbindungen aufzunehmen und damit in einen unmittelbaren Wettbewerb mit einem Unternehmen zu treten, das diese Verbindung unter vergleichbaren Bedingungen bereits von Flughafen Gerona aus bedient.
 - d) Die Beiträge müssen durch einen von Intermed aufgestellten und von den für die Verbindung zuständigen Behörden genehmigten Entwicklungsplan begründet werden. Dieser Plan muss genaue Angaben zu den entstandenen und beihilfefähigen Kosten enthalten, die in direktem Zusammenhang mit der Förderung der Verbindung stehen müssen, wobei diese nach Vertragsabschluss wirtschaftlich ohne Beihilfen erreicht haben sollte. Beihilfefähig sind die Kosten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Aufnahme der Verbindung stehen, wie in Erwägungsgrund 122 dieser Entscheidung beschrieben. Die zuständigen Behörden nehmen bei Bedarf die Unterstützung durch einen unabhängigen Rechnungsprüfer in Anspruch.
 - e) Der Gesamtumfang der Beihilfen für eine neue Verbindung darf keinesfalls 50 % der Anlauf- und Werbekosten für den Zielort übersteigen. Ebenso dürfen die Beihilfen nicht über 50 % der effektiven Kosten für dieses Flugziel betragen.
 - f) Die Beiträge von Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona sowie Industrie- und Handelskammer Gerona, die am Ende der vertraglich vorgesehenen Anlaufphase den in den Kriterien festgelegten Umfang übersteigen, müssen von Intermed zurückgezahlt werden.
 - g) Spanien führt eine nichtdiskriminierende und transparente Beihilferegulierung in Übereinstimmung mit den objektiven Kriterien dieser Entscheidung ein, um die Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen sicherzustellen, die neue Verbindungen ab dem Flughafen von Gerona bedienen wollen.
- (134) Wenn diese Bedingungen nicht erfüllt werden, muss Spanien die in der vorhergehenden Erwägung bezeichneten Beihilfen in ihrer Gesamtheit zurückfordern.

VI. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission stellt fest, dass Spanien dem Luftfahrtunternehmen Intermediación Aérea SL unrechtmäßig und im Widerspruch zu Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag Beihilfen gewährt hat. In Anbetracht der positiven Auswirkungen, die diese Beihilfen jedoch für die Einführung neuer Luftverkehrsdienste und die nachhaltige Entwicklung eines Regionalflughafens haben können, kann ein Teil dieser Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt für vereinbar erklärt werden, wenn die in Erwägungsgrund 133 genannten Bedingungen erfüllt werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatlichen Beihilfen des Königreichs Spanien zugunsten des Luftfahrtunternehmens Intermediación Aérea SL in Höhe von 919 879,98 EUR einerseits und 120 202 EUR andererseits sind auf der Grundlage von Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c als Anlaufbeihilfen für neue Luftfahrtunternehmen mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn die in Artikel 2 aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden. Trifft das nicht zu, sind die Beihilfen unrechtmäßig.

Artikel 2

- (1) Die Beiträge müssen in einen Entwicklungsplan für den Flughafen von Gerona einbezogen werden.
- (2) Alle Beiträge müssen zeitlich befristet sein. Die Laufzeit darf höchstens fünf Jahre nach Eröffnung der betreffenden Verbindung betragen.
- (3) Die Beiträge dürfen nicht gezahlt werden, wenn die Beihilfen es einem neuen Marktteilnehmer erleichtern sollen, bereits bestehende Verbindungen aufzunehmen und damit in einen unmittelbaren Wettbewerb mit einem Unternehmen zu treten, das diese Verbindung unter vergleichbaren Bedingungen bereits von Flughafen Gerona aus bedient.
- (4) Die Beiträge müssen durch einen von Intermed aufgestellten und von den für die Verbindung zuständigen Behörden genehmigten Entwicklungsplan begründet werden. Dieser Plan muss genaue Angaben zu den entstandenen und beihilfefähigen Kosten enthalten, die in direktem Zusammenhang mit der Förderung der Verbindung stehen müssen, wobei diese Wirtschaftlichkeit ohne Beihilfen erreicht haben sollte, wenn der Vertrag zwischen Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona, Industrie- und Handelskammer von Gerona und Intermed ausläuft.
- (5) Die beihilfefähigen Kosten, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Aufnahme der Verbindung stehen, müssen folgenden Kriterien entsprechen:
 - a) Sie müssen die zusätzlichen Anlaufkosten decken, die dem Luftfahrtunternehmen nicht entstanden wären, wenn es sich bereits in einem normalen Betrieb befunden hätte, und bei denen eine öffentliche Unterstützung erforderlich ist, um das Risiko der Unwirtschaftlichkeit in der Anlaufphase abzufedern;
 - b) sie dürfen hingegen nicht zur Deckung der Kosten für den regulären Betrieb wie Anmietung und Amortisierung von Flugzeugen, Kraftstoff, Gehälter der Besatzungen oder Catering verwendet werden.

Die zuständigen Behörden nehmen bei Bedarf die Unterstützung durch einen unabhängigen Rechnungsprüfer in Anspruch.

- (6) Der Gesamtumfang der Beihilfen für eine neue Verbindung darf keinesfalls 50 % der Anlaufkosten und Werbekosten für den Zielort übersteigen. Ebenso dürfen die Beihilfen nicht über 50 % der effektiven Kosten für dieses Flugziel betragen.
- (7) Die Beiträge von Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona, Industrie- und Handelskammer Gerona, die am Ende der vertraglich vorgesehenen Anlaufphase den in den Kriterien festgelegten Umfang übersteigen, müssen von Intermed zurückgezahlt werden.

(8) Spanien führt eine nichtdiskriminierende und transparente Beihilferegelung in Übereinstimmung mit den objektiven Kriterien dieser Entscheidung ein, um die Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen sicherzustellen, die neue Verbindungen ab dem Flughafen von Gerona bedienen wollen.

Artikel 3

(1) Das Königreich Spanien ergreift alle notwendigen Maßnahmen, um die im Sinne von Artikel 2 nicht mit dem Gemeinsamen Markt zu vereinbarenden Beihilfen zurückzufordern, die dem begünstigten Unternehmen rechtswidrig zur Verfügung gestellt wurden.

(2) Die Rückforderung der Beihilfen erfolgt unverzüglich nach den nationalen Verfahren, sofern diese die sofortige, tatsächliche Vollstreckung dieser Entscheidung ermöglichen. Die zurückzufordernden Beihilfen umfassen Zinsen und Zinseszinsen von dem Zeitpunkt an, ab dem sie dem Empfänger zur Verfügung standen, bis zu ihrer Rückzahlung. Die Zinsen werden auf der Grundlage des für die Berechnung des Subventionsäquivalents der Regionalbeihilfen verwendeten Bezugssatzes berechnet.

Artikel 4

Innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieser Entscheidung teilt das Königreich Spanien der Kommission mit, welche Maßnahmen es getroffen hat, um dieser Entscheidung nachzukommen.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Brüssel, den 20. Oktober 2004

Für die Kommission
Loyola DE PALACIO
Vizepräsidentin
