

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2017/1861 DER KOMMISSION

vom 29. Juli 2016

über die staatliche Beihilfe SA33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italien — Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 4862)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 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 nach den vorgenannten Bestimmungen⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 30. November 2011 meldete Italien eine Ausgleichsregelung für sardische Flughafenbetreiber für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (im Folgenden „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“) mit dem Ziel an, den Luftverkehr auszubauen und zu entwickeln. Die Anmeldung erfolgte über das elektronische Anmeldesystem der Kommission.
- (2) Die Kommission ersuchte Italien mit Schreiben vom 30. Januar 2012, 24. April 2012 und 12. Juli 2012 um zusätzliche Auskünfte zu der Anmeldung. Italien antwortete hierauf mit Schreiben vom 24. Februar 2012, 30. Mai 2012 und 9. August 2012.
- (3) Da Italien die Maßnahme nach den übermittelten Informationen möglicherweise vor der Genehmigung durch die Kommission durchgeführt hat, beschloss die Kommission, sie nach Maßgabe des Kapitels III der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates⁽²⁾ betreffend rechtswidrige Beihilfen zu untersuchen.
- (4) Am 30. November 2012 bat Italien die Kommission um einige Klarstellungen hinsichtlich Zeitplan und Ablauf des Verfahrens. Die Kommission antwortete mit Schreiben an Italien vom 7. Dezember 2012.
- (5) Mit Schreiben vom 23. Januar 2013 informierte die Kommission Italien über ihren Beschluss, hinsichtlich der angemeldeten Ausgleichsregelung das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten („Einleitungsbeschluss“).

⁽¹⁾ ABl. C 152 vom 30.5.2013, S. 30.

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

- (6) Italien reichte am 21. März 2013 seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss ein (die Anhänge gingen am 22. März 2013 ein).
- (7) Der Einleitungsbeschluss wurde am 30. Mai 2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Stellungnahme zu den mutmaßlichen Beihilfemaßnahmen auf.
- (8) Am 10. April 2013 erhielt die Kommission von der Beteiligten Ryanair Ltd. eine Stellungnahme zu dem Fall. Die Kommission übermittelte diese Stellungnahme an Italien mit Schreiben vom 3. Mai 2013. Italien übermittelte keine Bemerkungen zu der Stellungnahme von Ryanair.
- (9) Danach erhielt die Kommission Stellungnahmen von den folgenden Beteiligten:
- a) Ryanair und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen, am 28. Juni 2013;
 - b) GEASAR S.p.A., Betreiber des Flughafens Olbia, am 1. Juli 2013;
 - c) SOGEAAL S.p.A., Betreiber des Flughafens Alghero, am 29. Juli 2013;
 - d) SOGAER S.p.A., Betreiber des Flughafens Cagliari, am 30. Juli 2013 und 2. August 2013;
 - e) easyJet, am 30. Juli 2013.
- (10) Am 31. Juli 2013 übermittelte die Kommission die nicht vertraulichen Fassungen der Stellungnahmen von GEASAR und SOGEAAL an Italien, das damit die Möglichkeit zur Äußerung erhielt. Die Kommission übermittelte die Stellungnahme von SOGAER und Ryanair am 2. August 2013 und die Stellungnahme von easyJet am 7. August 2013 an Italien.
- (11) Am 27. September 2013 teilte Italien der Kommission mit, dass es keine Bemerkungen zu den Stellungnahmen der drei Flughafenbetreiber abzugeben beabsichtigte. Am 20. und 21. November 2013 übermittelte Italien seine Bemerkungen zu der Stellungnahme von Ryanair an die Kommission. Italien reichte keine Bemerkungen zur Stellungnahme von easyJet ein.
- (12) Am 20. Dezember 2013 übermittelte Ryanair eine weitere Stellungnahme, die am 9. Januar 2014 an Italien weitergeleitet wurde. Italien reichte keine Bemerkungen zu dieser Stellungnahme ein.
- (13) Am 17. Januar 2014 und 31. Januar 2014 übermittelte Ryanair eine weitere Stellungnahme, die am 12. Januar 2015 an Italien weitergeleitet wurde. Italien reichte keine Bemerkungen zu dieser Stellungnahme ein.
- (14) Mit Schreiben vom 25. Februar 2014 informierte die Kommission Italien über die Annahme der Luftverkehrsleitlinien von 2014 ⁽³⁾ am 20. Februar 2014 und darüber, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* für den vorliegenden Fall galten. Die Kommission gab Italien die Gelegenheit, innerhalb von 20 Werktagen ab der Veröffentlichung im *Amtsblatt* eine Stellungnahme zu den Leitlinien und deren Anwendung abzugeben.
- (15) Mit Schreiben vom 24. Februar 2014 informierte die Kommission ebenfalls die Beteiligten über die Annahme der Luftverkehrsleitlinien von 2014 und darüber, dass diese Leitlinien ab dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* für den vorliegenden Fall galten. Die Kommission gab den Beteiligten die Gelegenheit, innerhalb von 20 Werktagen ab der Veröffentlichung im *Amtsblatt* eine Stellungnahme zu den Leitlinien und deren Anwendung abzugeben.
- (16) Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 wurden am 4. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Sie ersetzen die Luftverkehrsleitlinien von 1994 ⁽⁴⁾ sowie die Luftverkehrsleitlinien von 2005 ⁽⁵⁾.
- (17) Am 15. April 2014 wurde eine Mitteilung im *Amtsblatt* veröffentlicht, in der die Mitgliedstaaten und die Beteiligten aufgefordert wurden, zur Anwendbarkeit der Luftverkehrsleitlinien von 2014 auf diesen Fall Stellung zu nehmen ⁽⁶⁾.

⁽³⁾ Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

⁽⁴⁾ Anwendung der Artikel 92 und 93 des EG-Vertrags sowie des Artikels 61 des EWR-Abkommens auf staatliche Beihilfen im Luftverkehr (ABl. C 350 vom 10.12.1994, S. 5.).

⁽⁵⁾ Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen (ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1).

⁽⁶⁾ ABl. C 113 vom 15.4.2014, S. 30.

- (18) Am 13. Juni 2014 reichte SOGAER eine Stellungnahme zu dem Fall im Zusammenhang mit der Annahme der neuen Leitlinien ein. GEASAR und SOGEAAL reichten am 16. Juni 2014 und easyJet am 4. Juli 2014 Stellungnahmen ein. Die Kommission übermittelte die Stellungnahmen von SOGAER, GEASAR, SOGEAAL und easyJet am 9. Juli 2014 an Italien. Italien reichte zu diesen Stellungnahmen keine Bemerkungen ein.
- (19) Am 12. und 26. September 2014 reichte Ryanair weitere Stellungnahmen zu dem Fall ein. Die Kommission leitete diese Stellungnahmen am 28. Oktober 2014 an Italien weiter. Italien reichte zu diesen Stellungnahmen keine Bemerkungen ein.
- (20) Am 26. Januar 2015 reichten Ryanair und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen eine weitere Stellungnahme ein, die am 4. Februar 2015 an Italien weitergeleitet wurde. Italien reichte zu diesen Stellungnahmen keine Bemerkungen ein.
- (21) Am 27. Februar 2015 und 2. März 2015 reichten Ryanair und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen weitere Stellungnahmen ein, die am 24. März 2015 an Italien weitergeleitet wurden. Italien reichte zu diesen Stellungnahmen keine Bemerkungen ein.
- (22) Am 18. März 2015 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft zu dem Fall. Italien antwortete am 11., 18. und 19. Mai 2015.
- (23) Am 31. März 2015 reichte easyJet eine weitere Stellungnahme zur Vervollständigung ihrer Stellungnahme vom 30. Juli 2013 ein. Am 1. und 14. Mai 2015 reichten easyJet und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen eine weitere Stellungnahme zu dem Fall ein. Am 1. Juni 2015 reichte easyJet eine weitere Stellungnahme zu dem Fall ein. Diese Stellungnahmen wurden zusammen am 6. Juli 2015 an Italien weitergeleitet. Am 17. September 2015 übermittelte Italien seine Bemerkungen zu den Stellungnahmen von easyJet und dem in ihrem Namen handelnden Beratungsunternehmen.
- (24) Am 29. Juni 2015 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft. Italien antwortete teilweise am 14. Juli 2015 und reichte am 10. September 2015 Anlagen zu dieser Antwort nach.
- (25) Am 17. Juli 2015 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft. Italien antwortete am 11. September 2015.
- (26) Am 8. und 14. Oktober 2015 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft. Italien antwortete am 5. November 2015.
- (27) Am 24. November 2015 reichte Italien weitere Informationen zu dem Fall ein.
- (28) Am 24. November 2015 bat die Kommission Italien um weitere Klarstellungen. Italien antwortete am 27. November 2015.
- (29) Am 4. Dezember 2015 reichten Ryanair und ein in ihrem Namen handelndes Beratungsunternehmen weitere Informationen zu dem Fall ein, die am 8. Dezember 2015 an Italien weitergeleitet wurden. Italien antwortete am 16. Dezember 2015 und gab an, dass es keine Bemerkungen zu diesen Dokumenten habe.
- (30) Am 11., 16. und 17. Dezember 2015 reichte Italien eine weitere Stellungnahme zu dem Fall ein.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1. BEZEICHNUNG UND ZIELE DER MAßNAHME

- (31) Die angemeldete Regelung bietet einen Ausgleich für Flughafenbetreiber in Sardinien für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und soll den Luftverkehr stärken und entwickeln. Italien ist der Auffassung, dass sich diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWT“) beziehen. Die Regelung wurde gemäß Artikel 3 des Regionalgesetzes von Sardinien Nr. 10 vom 13. April 2010⁽⁷⁾ (im Folgenden „Gesetz 10/2010“) eingeführt.
- (32) In diesem Artikel wird das Ziel der Regelung genannt, dass darin besteht, den Luftverkehr von und nach Sardinien durch Ausweitung des Flugbetriebs, sowohl in Bezug auf die Frequenz in der Wintersaison als auch die Anzahl der neu angeflogenen Ziele, zu erweitern. Zu diesem Zweck sollten die sardischen Flughäfen diese öffentlichen Finanzmittel an die Luftverkehrsunternehmen als Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen weiterleiten.

⁽⁷⁾ Legge Regionale 13 aprile 2010, n.10 — Misure per lo sviluppo del trasporto aereo — Art. 3: Incentivi alla destagionalizzazione dei collegamenti aerei isolani.

- (33) Das umfassendere Ziel der Regelung besteht in der Stärkung der regionalen Wirtschaft durch höhere Touristenströme, insbesondere außerhalb der Sommersaison.

2.2. BEWILLIGUNGSBEHÖRDE

- (34) Bewilligungsbehörde ist die Region Sardinien (im Folgenden „die Region“). Die Region profitiert von ihrem Sonderstatus als autonome Region in Italien.

2.3. RECHTSRAHMEN

- (35) Artikel 3 des Gesetzes 10/2010 sieht die Förderung der sardischen Flughafenbetreiber in Form eines Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Zeitraum von 2010 bis 2013 vor. Das Gesetz 10/2010 wurde durch Beschlüsse der regionalen Regierung eingeführt.
- (36) Im Regionalerlass Nr. 122/347 vom 17. Mai 2010 ⁽⁸⁾ wird festgelegt, dass die im Gesetz 10/2010 vorgesehenen Beträge aus dem regionalen Haushalt gezahlt werden.
- (37) Die sardische Regionalregierung nahm die folgenden Durchführungsrechtsakte für die Festlegung der Bedingungen und Bestimmungen für den Zugang zu der Förderung gemäß dem Gesetz 10/2010 an:
- a) Sardinien Beschluss Nr. 29/36 vom 29. Juli 2010 ⁽⁹⁾ bestimmt die Kriterien, die Art und Dauer des Verkehrsdienstes, für den eine Förderung gewährt werden kann und legt die Leitlinien für die Erstellung und Prüfung der Maßnahmenpläne der Flughäfen fest („*programmi di attività*“).
 - b) Sardinien Beschluss Nr. 43/37 vom 6. Dezember 2010 ⁽¹⁰⁾ genehmigt die von den Flughafenbetreibern für 2010 eingereichten Maßnahmenpläne und die jeweiligen Beträge, die jedem Flughafenbetreiber für 2010 gewährt wurden.
 - c) Sardinien Beschluss Nr. 52/117 vom 23. Dezember 2011 ⁽¹¹⁾ legt die jährlichen Beträge fest, die den Flughafenbetreibern für den Zeitraum 2011-2013 von der Region auf Grundlage der von den Flughafenbetreibern im Jahr 2011 vorgelegten Maßnahmenpläne gewährt wurden.
- (38) Das Regionalgesetz Nr. 1 vom 19. Januar 2011 ⁽¹²⁾ reduzierte die von der Region nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Beiträge für Flughäfen für das Jahr 2011 auf 21 100 000 EUR und für die Jahre 2012 und 2013 auf 21 500 000 EUR.
- (39) Das Regionalgesetz Nr. 12 vom 30. Juni 2011 ⁽¹³⁾ führt einen Mechanismus für finanzielle Vorleistungen ein, der durch die Schaffung eines Ad-hoc-Finanzfonds innerhalb der SFIRS ⁽¹⁴⁾ bedient wird. SFIRS ist das regionseigene Finanzunternehmen von Sardinien, das als Finanzmakler und operative Niederlassung der Region von der Region damit betraut wurde, den regionalen Fonds zur Gewährung von finanziellen Vorleistungen als verzinsliche Förderung für Anteilseigner einzurichten und zu verwalten ⁽¹⁵⁾. SFIRS ist der Region direkt unterstellt und wird von ihr verwaltet. Sie soll die von der Region erstellten Pläne, politischen Maßnahmen und Programme zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Gebiets verwalten. Ihr Vorstand wird von der Region ernannt. Der Betrauungsakt Nr. 15 vom 9. August 2011 ⁽¹⁶⁾ betraut SFIRS mit der Einrichtung und Verwaltung des „regionalen Flughafenfonds“ ⁽¹⁷⁾ („dem Regionalfonds“) zur Gewährung finanzieller Vorleistungen für die Beiträge der Region. Mit dem Beschluss Nr. 500 vom 9. August 2011 ⁽¹⁸⁾ werden die detaillierten Vorschriften zur Durchführung des Regionalfonds genehmigt. Mit dem Beschluss Nr. 22 vom 30. Januar 2012 ⁽¹⁹⁾ werden die im Beschluss Nr. 500 vom 9. August 2011 festgelegten Vorschriften vervollständigt.

⁽⁸⁾ Decreto Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio n.122 del 17.5.2010.

⁽⁹⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 29/36 del 29.7.2010 — Attuazione dell'art. 3 della L.R. 13 aprile 2010, n.10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo.

⁽¹⁰⁾ Deliberazione della Giunta regionale No 43/37 del 6.12.2010 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10, art. 3. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività degli aeroporti.

⁽¹¹⁾ Deliberazione No 52/117 del 23.12.2011 — Legge regionale 13 aprile 2010, No 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Programmi di attività triennio 2011-2013.

⁽¹²⁾ Legge Regionale 19 gennaio 2011, n.1 — Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale della Regione (Legge finanziaria 2011).

⁽¹³⁾ Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.

⁽¹⁴⁾ Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna SpA — www.sfirs.it — Finanzmakler gemäß Artikel 106 und 107 des Gesetzesdekrets Nr. 385 vom 1. September 1993.

⁽¹⁵⁾ „Anticipazioni finanziarie a titolo di finanziamento soci oneroso“.

⁽¹⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽¹⁷⁾ Fondo regionale aeroporti.

⁽¹⁸⁾ Determinazione del Direttore del Servizio Pianificazione e Programmazione Sistemi di trasporto No 694 del 2 ottobre 2012 di integrazione del regolamento di attuazione del Fondo aeroporti a seguito della legge regionale No 15/2012.

⁽¹⁹⁾ Determinazione No 22 del 30.1.2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Art. 4, commi 32 e 33 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Regolamento attuativo.

- (40) Das Regionalgesetz Nr. 15 vom 7. August 2012 ⁽²⁰⁾ ändert das Regionalgesetz vom 30. Juni 2011. Mit dem Beschluss Nr. 694 vom 2. Oktober 2012 ⁽²¹⁾ wird das Regionalgesetz vom 7. August 2012 eingeführt und die Vorschriften für die Durchführung des Regionalfonds durch Erweiterung des Anwendungsbereichs des Gesetzes vom 30. Juni 2011 auf die Jahre 2012 und 2013 vervollständigt und geändert.
- (41) Mit dem Beschluss Nr. 4/34 vom 5. Februar 2014 ⁽²²⁾ wird die Zuteilung der regionalen Beiträge für das Jahr 2013, unter Berücksichtigung der Reduzierung der regionalen Beiträge, die im Kontext des Regionalhaushalts beschlossen und zur Finanzierung der Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 und der effektiven Kosten der drei Flughafenbetreiber zugewiesen wurden, geändert.

2.4. DIE REGELUNG

- (42) Die angemeldete Regelung soll den Luftverkehr entwickeln und die Flugverbindungen von und nach Sardinien saisonunabhängiger machen, was zum übergeordneten Ziel beiträgt, den Tourismus zu erhöhen und die regionale Wirtschaft zu stärken. Zu diesem Zweck sieht das Gesetz 10/2010 eine Förderung der sardischen Flughafenbetreiber in Form eines Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Zeitraum von 2010 bis 2013 vor.
- (43) Die Durchführungsbeschlüsse stellen klar, dass das Ziel des Gesetzes 10/2010, nämlich die Saisonabhängigkeit zu beenden, darin besteht, den Zeitraum auszuweiten, in dem Flüge durchgeführt werden. Dazu gehört die Erhöhung der Flugfrequenz in der sogenannten Zwischensaison (d. h. in den Monaten vor und nach der Sommersaison — April, Mai, September und Oktober) bzw. der Wintersaison sowie die Einrichtung neuer Strecken von und nach Sardinien. Begründet wird die Regelung durch die Förderung einer regionalen Luftverkehrspolitik, mit der der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt der betreffenden Gemeinden gestärkt wird, indem die Nachteile der schlechten Anbindung der Insel Sardinien angegangen werden.
- (44) In den in Abschnitt 2.3 aufgeführten Beschlüssen werden die drei folgenden Maßnahmen festgelegt:
- a) *Erhöhung des Luftverkehrs durch die Luftverkehrsunternehmen („Maßnahme 1“)*. Luftverkehrsunternehmen und Flughafenbetreiber müssen in ausführlichen „Maßnahmenplänen“ Strategien zur Erhöhung des Luftverkehrs und zur Steigerung der Touristenzahlen in der Nebensaison durch Festlegung von Flugstrecken von strategischem Interesse sowie der Ziele hinsichtlich der Frequenz, der angebotenen Kapazitäten und des entsprechenden Verkehrs festlegen. Wenn diese Ziele erreicht werden, wird der finanzielle Ausgleich gezahlt; werden die Ziele nicht erreicht, sind Strafen zu zahlen.
 - b) *Förderung von Sardinien als Reiseziel durch die Luftverkehrsunternehmen („Maßnahme 2“)*. In den vorgenannten „Maßnahmenplänen“ sollen die Luftverkehrsunternehmen und Flughafenbetreiber auch spezifische Marketing- und Werbemaßnahmen zur Erhöhung der Passagierzahlen und zur Förderung des Einzugsgebiets des Flughafens festlegen.
 - c) Weitere Fördermaßnahmen der Flughafenbetreiber, die im Namen der Region von anderen Dienstleistungsanbietern als den Luftverkehrsunternehmen ⁽²³⁾ durchgeführt werden („Maßnahme 3“).
- (45) Sobald die Maßnahmenpläne von der Region genehmigt und die darin vorgeschlagenen Maßnahmen auf Grundlage ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen für den Flughafen und die sardische Wirtschaft insgesamt geprüft wurden, verteilt die Region die für das Jahr und den Flughafen verfügbaren Finanzmittel entsprechend.
- (46) Der Ausgleich für die Flughafenbetreiber wird auf der Grundlage der geschätzten Kosten, die den Luftverkehrsunternehmen durch die Bedienung der strategischen nationalen oder internationalen Strecken und das Erreichen der Passagierziele im Jahr entstehen, berechnet. Sobald die Passagierziele festgelegt wurden, bestimmen die Flughafenbetreiber die Luftverkehrsunternehmen, die die entsprechenden Dienste durchführen. Ausgewählte Luftverkehrsunternehmen erhalten als Ausgleich die Differenz zwischen ihren Betriebskosten und den tatsächlichen oder angenommenen Einnahmen durch Flugtickets.
- (47) Im italienischen Anmeldedokument wird angeführt, dass die Region das Ausschreibungsverfahren der Flughafenbetreiber zur Auswahl der interessierten Luftverkehrsunternehmen genehmigen sollte. Die Kommission wurde

⁽²⁰⁾ Legge Regionale 7 agosto 2012, No 15, Art. 2.

⁽²¹⁾ Determinazione Prot. No 7641 Rep. No 694 del 2 ottobre 2012 — Legge regionale 30 giugno 2011, No 12 — Art. 4, commi 32 e 33, modificata e integrata dalla legge regionale 7 agosto 2012, No 15, art. 2 — Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Rimodulazione e integrazione Regolamento attuativo.

⁽²²⁾ Deliberazione No 4/34 del 5.2.2014 — Legge regionale 13 aprile 2010, n. 10. Misure per lo sviluppo del trasporto aereo. Ripartizione risorse annualità 2013.

⁽²³⁾ Zum Beispiel Werbe- oder Reiseagenturen.

nicht über Ausschreibungen von Flughafenbetreibern informiert. Italien zufolge seien die Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage des günstigsten wirtschaftlichen Angebots, das den Flughafenbetreibern nach Veröffentlichung von Mitteilungen auf ihren Webseiten übermittelt wurde, ausgewählt worden. In Bezug auf die Flughäfen wurde die Beihilferegelung so konzipiert, dass die Entwicklung des regionalen Flughafensystems dadurch koordiniert wird, dass die regionalen Flughäfen in eine konkurrierende Position zueinander gesetzt werden ⁽²⁴⁾.

2.5. MARKETINGMAßNAHMEN DER LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

- (48) Gemäß dem Gesetz 10/2010 müssen Flughafenbetreiber im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 Marketingvereinbarungen mit Luftverkehrsunternehmen zur Förderung Sardinens als Reiseziel abschließen. In den Maßnahmenplänen müssen daher spezifische Marketing- und Werbestrategien zur Erhöhung der Passagierzahlen und zur Förderung des Einzugsgebiets des Flughafens festgelegt werden.
- (49) Zwei Arten von Vereinbarungen wurden von den Flughafenbetreibern in Abhängigkeit vom Luftverkehrsunternehmen abgeschlossen: entweder eine einzelne Vereinbarung mit Flughafendienstleistungen und Marketingdienstleistungen oder zwei separate Verträge, wie im Fall von Ryanair, in dem eine Vereinbarung über Flughafendienstleistungen mit Ryanair und eine Vereinbarung über Marketingdienstleistungen mit der Marketinggesellschaft von Ryanair AMS (Airport Marketing Services) abgeschlossen wurde. Die Vereinbarungen kombinieren und verbinden die Erhöhung des Flugverkehrs mit den Marketingmaßnahmen und basieren auf einem Prämiensystem für erfolgreiche Maßnahmen zur Erhöhung des Luftverkehrs. Das Luftverkehrsunternehmen muss gemäß den Vereinbarungen ein festgelegtes Flugprogramm durchführen und gleichzeitig einen Marketing- und Werbeplan entwickeln.
- (50) Das Marketing basiert auf einer speziellen Seite über den Zielflughafen auf der Webseite des Luftverkehrsunternehmens, die manchmal auch einen Reiseführer enthält. Mit dem Marketing sollen touristische Attraktionen und der Wirtschaftsstandort der Region gefördert und der Anteil des aus dem Ausland ankommenden Reiseverkehrs maximiert werden.

2.6. BETROFFENE FLUGHÄFEN

- (51) 2010 gab es in Sardinien fünf Flughäfen:
- Alghero mit dem Flughafenbetreiber SO.GE.A.AL S.p.A. („SOGAAL“)
 - Cagliari-Elmas mit dem Flughafenbetreiber So.G.Aer. S.p.A. („SOGAER“)
 - Olbia mit dem Flughafenbetreiber GEASAR S.p.A. („GEASAR“)
 - Tortoli mit dem Flughafenbetreiber GE.AR.TO. S.p.A. („GEARTO“)
 - Oristano mit dem Flughafenbetreiber SO.GE.A.OR. S.p.A. („SOGAOR“)
- (52) All diese Unternehmen sind Gesellschaften mit beschränkter Haftung. SOGAAAL und SOGAER sind Publikumsgesellschaften. GEASAR wird von dem Luftverkehrsunternehmen Meridiana kontrolliert.
- (53) Italien bestätigte, dass, obwohl das Gesetz 10/2010 für alle sardischen Flughäfen gilt, die beiden kleineren Flughäfen der Insel, Oristano und Tortoli-Arbatax (die weniger als 200 000 Passagiere im Jahr abfertigen ⁽²⁵⁾), keine Finanzmittel gemäß dem Gesetz 10/2010 erhielten.
- (54) Alghero befindet sich im Nordwesten von Sardinien, Olbia im Nordosten und Cagliari im Süden. Folgende Entfernungen und Reisezeiten über die Straße liegen zwischen diesen Flughäfen ⁽²⁶⁾:

Cagliari-Alghero 247 km — 2h40

Cagliari-Olbia 273 km — 2h51

Olbia-Alghero 136 km — 1h53

⁽²⁴⁾ Deliberazione Nr. 29/36 vom 29. Juli 2010, S. 1.

⁽²⁵⁾ Der Flughafen Oristano, auf dem der Flugverkehr 2011 eingestellt wurde, hatte im Jahr 2010 rund 7 000 Passagiere und im Jahr 2011 rund 1 300 Passagiere. Der Flughafen Tortoli-Arbatax hatte 2010 rund 13 500 Passagiere und 2011 rund 2 800 Passagiere.

⁽²⁶⁾ Quelle: Google Maps.

2.6.1. FLUGHAFEN CAGLIARI

- (55) Der Flughafenbetreiber SOGAER steht in öffentlichem Eigentum, da die Handelskammer von Cagliari (C.C.I.A. Cagliari) die Mehrheit der Geschäftsanteile besitzt, wie Tabelle 1 zeigt. Die Handelskammer von Cagliari ⁽²⁷⁾ wird nicht von der Region kontrolliert; sie finanziert sich selbst über die jährlichen Beiträge ihrer Mitglieder. Die Handelskammer ist eine autonome öffentliche Einrichtung, die ihren Mitgliedern verschiedene Dienstleistungen bietet ⁽²⁸⁾.

Tabelle 1

Anteilsverhältnisse von SOGAER ⁽¹⁾

	(in %)
C.C.I.A. Cagliari	94,35
S.F.I.R.S. SpA	3,43
Banco di Sardegna SpA	1,05
Regione Autonoma Sardegna	0,72
Meridiana SpA	0,21
C.C.I.A.A. Oristano	0,10
Corsorzio Sardegna Costa Sud	0,06
Associazione Industriali Province della Sardegna Meridionale	0,04
CONFAPI Sardegna	0,03
Editorial Airon	0,01
Fima SpA	0,01

(¹) Der Hauptanteilseigner des Flughafens möchte in sehr naher Zukunft 40 % seiner Anteile verkaufen (*Quelle*: Jahresbericht 2013).

- (56) 2014 fertigte der Flughafen 3 639 627 Passagiere ab ⁽²⁹⁾. Er liegt im südlichen Teil der Insel und ist in Bezug auf den Luftverkehr der größte Flughafen der Insel. SOGAER besitzt seit 2007 die gesamte Konzession für die Verwaltung des Flughafens. Der Flughafen wickelt inländische und internationale Flüge ab; die wichtigsten Luftverkehrsunternehmen des Flughafens sind Ryanair, Meridianafly, Alitalia CAI, Airone, easyJet, Volotea und AirBerlin. Von 2007 bis 2009 wurden 69 % der Passagiere von April bis Oktober abgefertigt.
- (57) Am 31. Dezember 2013 verzeichnete SOGAER einen Umsatz von 26,8 Mio. EUR und ein positives Nettoergebnis von 1,7 Mio. EUR. Das Gesamtvermögen belief sich auf 125,5 Mio. EUR.

2.6.2. FLUGHAFEN ALGHERO

- (58) Der Flughafenbetreiber des Flughafens Alghero, SOGEAAL, ist zu 80,2 % im Besitz der Region Sardinien und zu 19,8 % im Besitz der SFIRS SpA (einem regionseigenen Unternehmen) ⁽³⁰⁾. SOGEAAL begann seine Tätigkeit im Jahr 1995 mit einer befristeten Teilkonzession, die 2007 in eine Vollkonzession umgewandelt wurde ⁽³¹⁾.

⁽²⁷⁾ *Quelle*: Mitteilung Italiens an die Kommission vom 5. Mai 2016.

⁽²⁸⁾ Das Gesetz Nr. 580 vom 29. Dezember 1993 regelt den Status der Handelskammern in Italien.

⁽²⁹⁾ *Quelle*: Wikipedia.

⁽³⁰⁾ Diese Anteilsverhältnisse von SOGEAAL spiegeln die Änderungen wieder, die im Verlauf des Jahres 2010 stattfanden. Der Flughafen wird derzeit privatisiert.

⁽³¹⁾ Concessione di gestione totale.

- (59) Der Flughafen befindet sich im nordwestlichen Teil der Insel. Laut Italien deckt das Einzugsgebiet des Flughafens etwa 35 % der Insel ab und umfasst 450 000 bis 600 000 Einwohner in den Provinzen Sassari, Oristano und Nuoro. In Bezug auf den gewerblichen Passagierverkehr war Alghero mit insgesamt 1 639 374 Passagieren im Jahr 2014 der drittgrößte Flughafen Sardiniens ⁽³²⁾.
- (60) Drei Arten von Luftverkehrsunternehmen fliegen den Flughafen an: traditionelle Unternehmen wie Alitalia, Meridiana, Iberia und Lufthansa, Billigfluggesellschaften wie easyJet und Ryanair und Charterunternehmen wie Tui Fly und Jet Time. Von 2007 bis 2009 wurden 75 % der Passagiere an diesem Flughafen von April bis Oktober abgefertigt.
- (61) Am 31. Dezember 2013 verzeichnete SOGEAAL einen Umsatz von 15,9 Mio. EUR und ein negatives Nettoergebnis von 1,5 Mio. EUR. Das Gesamtvermögen belief sich auf 42,0 Mio. EUR.

2.6.3. FLUGHAFEN OLBIA

- (62) Der Betreiber des Flughafens Olbia, GEASAR, ist mehrheitlich in privater Hand ⁽³³⁾, wie Tabelle 2 zeigt.

Tabelle 2

Anteilsverhältnisse von GEASAR

	(in %)
Meridiana S.p.A.	79,79
C.C.I.A.A. di Sassari (Camera di Commercio)	10,00
C.C.I.A.A. di Nuoro (Camera di Commercio)	8,42
Regione Sardegna	1,59
Consorzio Costa Smeralda	0,20

- (63) GEASAR begann seine Tätigkeit im Jahr 1989 mit einer Teilkonzession für die Verwaltung des Flughafens Olbia. Olbia befindet sich im nordöstlichen Teil Sardiniens. Der Flughafen wird von traditionellen Unternehmen wie Alitalia und Lufthansa, Billigfluggesellschaften wie easyJet und Vueling und Charterunternehmen wie Smartwings und Mistral Air angeflogen.
- (64) 2014 wurden an diesem Flughafen 2 127 718 Passagiere abgefertigt ⁽³⁴⁾. Er wickelt hauptsächlich inländischen und internationalen kommerziellen Passagierluftverkehr ab. Der Flughafen hat eine touristische Ausrichtung, da er das Touristengebiet *Costa Smeralda* bedient. Daher findet der Flugverkehr vor allem zwischen Mai und Oktober statt: Von 2007 bis 2009 wurden 84 % der Passagiere an diesem Flughafen von April bis Oktober abgefertigt.
- (65) Am 31. Dezember 2013 verzeichnete GEASAR einen Umsatz von 27,0 Mio. EUR und ein positives Nettoergebnis von 2,8 Mio. EUR. Das Gesamtvermögen belief sich auf 57,3 Mio. EUR.

2.7. FUNKTIONSWEISE UND STRUKTUR DER VON DER REGION SARDINIEN EINGEFÜHRTEN FÖRDERUNG

2.7.1. GESAMTBETRAG DER VON DER REGION SARDINIEN VORGESEHENEN BEITRÄGE

- (66) Ursprünglich erlaubte Artikel 3 des Gesetzes 10/2010 der Region, den Flughafenbetreibern 19 700 000 EUR für das Jahr 2010 und jeweils 24 500 000 EUR für die folgenden Jahre 2011, 2012 und 2013 zu gewähren.

⁽³²⁾ Quelle: Offizielle Webseite des Flughafens.

⁽³³⁾ Società per azioni costituita nel 1985.

⁽³⁴⁾ Quelle: Wikipedia.

- (67) Während dieses Zeitraums reduzierte die Region die ursprünglich vorgesehenen Beträge zur Finanzierung der Regelung, unter Berücksichtigung der eigenen Mittel und der von den Flughäfen vorgelegten Maßnahmenpläne, wie in Tabelle 3 angegeben.

Tabelle 3

Vorgesehener Ausgleich für sardische Flughäfen — 2010-2013

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Alghero	9 960 000	10 559 913,00	9 094 919,77	8 029 737,87	37 644 570,64
Cagliari	5 000 000	4 777 320,33	8 405 080,23	9 261 925,37	27 444 325,93
Olbia	4 000 000	3 057 654,00	4 000 000,00	4 208 336,76	15 265 990,76
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Gesamt	19 260 000	18 394 887,33	21 500 000	21 500 000	80 654 887,33

- (68) Mit dem Beschluss Nr 4/34 vom 5. Februar 2014 wurde der regionale Beitrag für das Jahr 2013 geändert und ein Gesamtbetrag von 17 500 000 EUR für das Jahr 2013 für die drei Flughafenbetreiber wie in Tabelle 4 festgelegt.

Tabelle 4

Vorgesehener Ausgleich für sardische Flughäfen — 2013 (gemäß dem Beschluss Nr. 4/34 vom 5. Februar 2014)

(EUR)

	2013
Alghero	8 235 603
Cagliari	5 264 397
Olbia	4 000 000
Gesamt	17 500 000

- (69) Die sich aus den verschiedenen Änderungen ergebenden endgültigen Beiträge, die von der Region Sardinien an die drei Flughäfen gezahlt wurden, sind in Tabelle 5 ⁽³⁵⁾ aufgeführt.

Tabelle 5

Endgültig vorgesehener Ausgleich für sardische Flughäfen — 2010-2013

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Alghero	9 960 000	10 559 913	9 094 920	8 235 603	37 850 436
Cagliari	5 000 000	4 777 320	8 405 080	5 264 397	23 446 797
Olbia	4 000 000	3 057 654	4 000 000	4 000 000	15 057 654
Oristano	300 000	—	—	—	300 000
Gesamt	19 260 000	18 394 887	21 500 000	17 500 000	76 654 887

⁽³⁵⁾ Wie in Erwägungsgrund 53 erklärt, war der Ausgleich ursprünglich für alle sardischen Flughäfen vorgesehen, einschließlich dem Flughafen Oristano; dies wurde jedoch nachträglich geändert.

- (70) Die Maßnahme erfolgt in Form von Direktzuschüssen, die von der Region an die sardischen Flughafenbetreiber gezahlt werden, welche dann die entsprechenden Beträge an die Luftverkehrsunternehmen und andere beteiligte Unternehmen weitergeben. Die Beihilfe wird direkt aus dem regionalen Haushalt finanziert. Die Flughafenbetreiber müssen separate Konten führen, um die erhaltenen Beträge nachzuverfolgen.

2.7.2. MAßNAHMENPLÄNE UND STRECKEN VON STRATEGISCHEM INTERESSE

- (71) Die Betreiber der sardischen Flughäfen müssen Maßnahmenpläne entwerfen und sie der Region zur Genehmigung vorlegen. In diesen Maßnahmenplänen sind die Maßnahmen zur Eröffnung von Punkt-zu-Punkt-Flugverbindungen zwischen nationalen und europäischen Flughäfen und den sardischen Flughäfen, die mittels Vereinbarungen mit den Luftverkehrsunternehmen erreicht werden soll, aufzuführen. Hierzu muss im Maßnahmenplan selbst angegeben werden, welche der aufgeführten Initiativen⁽³⁶⁾ die Flughafenbetreiber in Bezug auf die Ziele der Stärkung des Luftverkehrs und der Saisonunabhängigkeit, wie in Gesetz 10/2010 vorgesehen, als realisierbar betrachten.
- (72) In den Maßnahmenplänen müssen die Strecken von strategischem Interesse (inländisch und international) sowie die jährlichen Ziele im Hinblick auf die Flugfrequenz, die Auslastung, neue Strecken, die Anzahl der Passagiere und die Marketingmaßnahme aufgeführt werden.
- (73) Bei den Maßnahmenplänen sind folgende Grundsätze zu beachten:
- a) Die Strecken von strategischem Interesse dürfen sich nicht mit den bereits im Rahmen der gemeinschaftlichen Verpflichtungen durchgeführten Strecken⁽³⁷⁾ gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁸⁾ überschneiden.
 - b) Die streckengebundenen Subventionen müssen im Laufe der Zeit abnehmen.
 - c) Die mit den Luftverkehrsunternehmen getroffenen finanziellen Vereinbarungen müssen einen Plan zur Förderung des Umlands umfassen, der mit der Kommunikationsstrategie zur Förderung des Fremdenverkehrs der Region im Einklang ist.
 - d) Wenn der von den Flughäfen beantragte Gesamtausgleich die im Haushaltsplan der Region genehmigte Summe übersteigt, sind internationale Flugverbindungen (gegenüber inländischen Strecken mit Ausnahme von Flugzielen, die mehr als 3 Mio. Einwohner bedienen), Strecken zu wichtigen Drehkreuzen, Strecken mit hohem Verkehrspotenzial, Strecken, die das ganze Jahr über bedient werden können und nicht nur saisonal ausgelastet sind, und Unternehmen, die am lokalen Flughafen einen Standort aufbauen möchten, zu bevorzugen.
- (74) Die Bedienung der Strecken von strategischem Interesse stellt eine DAWI dar, die Luftverkehrsunternehmen als Gegenleistung für den Ausgleich anbieten müssen (vorausgesetzt, die für den Passagierverkehr gesetzten Ziele werden erreicht). Den Maßnahmenplänen sind entsprechende wirtschaftliche und finanzielle Prognosen beizulegen, in denen die Rentabilitätsaussichten der betreffenden Initiativen dargelegt werden und der Finanzbedarf für die Maßnahmen der jeweiligen Jahre aufgeführt ist. In diesem Finanzbedarf sind die Höhe der vom Flughafenbetreiber investierten Eigenmittel sowie die Investitionen durch Dritte, die von der Erhöhung des Flugverkehrs profitieren, anzugeben.
- (75) Die während des förmlichen Verfahrens von Italien eingereichten tatsächlichen Maßnahmenpläne müssen den Anforderungen in Erwägungsgrund 73 entsprechen. Sie enthalten die von der Region geforderten Pflichtangaben, wie eine Darstellung des subventionierten Verkehrsangebots, eine detaillierte Berechnung des zu zahlenden Ausgleichs und den erwarteten wirtschaftlichen Nutzen der öffentlichen Förderung.
- (76) Sobald die Maßnahmenpläne genehmigt wurden, entscheidet die Region entsprechend über die jährlichen Mittel, die den jeweiligen Flughäfen gewährt werden, und prüft die durchgeführten Maßnahmen auf Grundlage einer Bewertung der wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Wirtschaftstätigkeit in Sardinien.

⁽³⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 44.

⁽³⁷⁾ Seit 2000 bestehen für inländische Strecken zwischen sardischen Flughäfen und Flughäfen auf dem italienischen Festland gemäß den Luftverkehrsvorschriften der Union gemeinschaftliche Verpflichtungen.

⁽³⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

- (77) Die Finanzierung der Pläne erfolgt folgendermaßen:
- a) der begünstigte Flughafenbetreiber erhält eine erste Rate als Vorschuss, die 20 % des insgesamt in den Plänen vorgesehenen Betrags entspricht;
 - b) 60 % des gesamten Förderbetrags werden als Zwischenzahlung nach Erhalt eines Quartalsberichts gezahlt;
 - c) die Zahlung der letzten Rate erfolgt innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt der entsprechenden Dokumentation sowie nach Prüfung der durchgeführten Maßnahme, der erreichten Ziele und der entsprechenden Kosten durch die Region.
- (78) Die Maßnahmenpläne wurden mit zwei Beschlüssen der Region genehmigt:
- a) Der sardische Beschluss Nr. 43/37 vom 6. Dezember 2010 genehmigt die von den Betreibern der Flughäfen Cagliari, Olbia, Alghero und Oristano für 2010 eingereichten Maßnahmenpläne und die spezifischen Beträge, die den jeweiligen Flughafenbetreibern gewährt werden ⁽³⁹⁾.
 - b) Der sardische Beschluss Nr. 52/117 vom 23. Dezember 2011 genehmigt die Maßnahmenpläne der Betreiber der Flughäfen Cagliari, Olbia und Alghero für den Zeitraum 2011-2013. Die jährlichen Passagierziele je Flughafen und die Aufteilung des Ausgleichs auf die drei Flughäfen werden angegeben. Der Beschluss stellt außerdem klar, dass die Pläne für 2011 als endgültig zu betrachten sind, da sie Maßnahmen betreffen, die bereits durchgeführt wurden, während die Pläne für die folgenden beiden Jahre 2012 und 2013 noch geändert werden können.

2.7.3. DAS ÜBERWACHUNGSVERFAHREN

- (79) Die Flughafenbetreiber müssen die Maßnahmenpläne gemäß den Bestimmungen im Gesetz 10/2010 und den entsprechenden Durchführungsrechtsakten vorbereiten. Sie müssen bei der Vorbereitung der Pläne mit den Luftverkehrsunternehmen zusammenarbeiten und die endgültigen Pläne müssen von der Region genehmigt werden. Sollte die Region mit den Plänen nicht einverstanden sein oder Unstimmigkeiten mit den Bestimmungen des Gesetzes 10/2010 feststellen, kann sie eine Änderung der Maßnahmenpläne verlangen.
- (80) Die Flughafenbetreiber werden von der Region aufgefordert, die Leistungen der Luftverkehrsunternehmen zu überwachen und Sanktionen für die Nichterfüllung der vorab festgelegten Ziele, insbesondere in Bezug auf Frequenzen und Passagiere, zu verhängen. Dieser Sanktionsmechanismus ist in den Vereinbarungen mit den Luftverkehrsunternehmen festzulegen.
- (81) Die Beschlüsse der Regionalregierung zur Umsetzung des Gesetzes 10/2010 sehen vor, dass die Region einen Überwachungsmechanismus erstellt, um eine Überkompensation für die jährlich prognostizierten Kosten für die betreffenden Maßnahmen zu vermeiden. Die Region muss vorab Maßnahmen zur Kontrolle, Prüfung und für eventuelle Rückforderung zu viel gezahlter Beträge festlegen, insbesondere durch Überwachung der tatsächlichen Anzahl der Flüge und Passagiere.
- (82) Die Region überwacht die tatsächlichen Kosten der Flughafenbetreiber zur Umsetzung der betreffenden Maßnahmen durch Prüfung der aussagekräftigen Dokumentation und Berichte über die jährlichen Kosten (Rechnungen der Luftverkehrsunternehmen an die Flughafenbetreiber). Die Flughafenbetreiber müssen einen Bericht über die Finanzierung der Maßnahmen auf Basis der von den Vertragspartnern (Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahmen 1 und 2 und andere Unternehmen für die Maßnahme 3) erhaltenen Rechnungen an die Region übermitteln. Sie prüft außerdem, ob die Strecke, für die der Ausgleich gezahlt wird, keine Strecke ist, die gemeinschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegt.
- (83) Die regionale Finanzierung gemäß dem Gesetz 10/2010 kann nur im Zusammenhang mit den vorgenannten Maßnahmenplänen, die von der Region genehmigt werden müssen, gewährt werden. Da diese Pläne vor der Durchführung der Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 erstellt wurden, kann es gewisse Abweichungen bei ihrer Umsetzung geben. Daher sieht der von der Region organisierte Mechanismus vor, dass der endgültige Beitrag an die Änderungen bei der Umsetzung der Maßnahmen bzw. an die tatsächlichen Kosten der Flughäfen angepasst werden kann ⁽⁴⁰⁾. Daher werden beim endgültigen Beitrag, der von der Region beschlossen wird, die

⁽³⁹⁾ Hinsichtlich Tortoli-Arbatax wird in dem Rechtsakt darauf hingewiesen, dass der Flughafenbetreiber den Plan nur für den Dreijahreszeitraum eingereicht hat (nicht für 2010).

⁽⁴⁰⁾ In der Mitteilung an die Kommission vom 11. September 2015 (Erwägungsgrund 14) nennt Italien das Beispiel des Betreibers GEASAR, der 2013 seine Marketingmaßnahmen im Vergleich zu den ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen reduziert hat (im Rahmen der von der Region finanzierten Maßnahme 2). Die Region senkte daraufhin ihren endgültigen Beitrag.

tatsächliche Umsetzung der Maßnahmenpläne und die Kohärenz der Maßnahmen, für die Mittel für die Ziele des Gesetzes 10/2010 und des touristischen Marketingplans der Region beantragt wurden, berücksichtigt. Bei Unstimmigkeiten wird der endgültige Beitrag von der Region angepasst ⁽⁴¹⁾.

- (84) Die von Italien eingereichte Dokumentation zeigt, dass die Flughafenbetreiber tatsächlich gegenüber der Region Berichte über die erhaltenen öffentlichen Mittel (einschließlich Belegen wie Rechnungen über entstandene Kosten) und Belege über Marketing- und Fördermaßnahmen vorgelegt haben. Die Region hat diese Informationen geprüft und die restlichen Raten an die Flughafenbetreiber gezahlt.

2.7.4. FINANZIELLE VORLEISTUNGEN UND DIE ROLLE DES REGIONALFONDS

- (85) Wie bereits in Abschnitt 2.3 erwähnt, wird mit dem Regionalgesetz vom 30. Juni 2011 der Regionalfonds ⁽⁴²⁾ eingeführt, der von SFIRS verwaltet und von der Region finanziert wird.

- (86) Folgender Finanzierungsmechanismus wurde von der Region gemäß dem Gesetz 10/2010 erstellt:

- a) Die Finanzmittel für die Durchführung der drei Maßnahmen werden von den Flughafenbetreibern an die Luftverkehrsunternehmen an den entsprechenden Flughäfen (im Falle der Maßnahmen 1 und 2) und die anderen betroffenen Dienstleister (im Falle der Maßnahme 3) im Voraus gezahlt.
- b) Die Region entscheidet jährlich nach Anträgen der Flughafenbetreiber auf Vorfinanzierung darüber, ob SFIRS — über den Regionalfonds — den Flughafenbetreibern finanzielle Vorleistungen gewährt. Der Regionalfonds gewährt dann den Flughafenbetreibern, auf Antrag, eine entgeltliche Finanzierung (Provision und Zinsen) als Vorauszahlung für den gemäß dem Gesetz 10/2010 zugeteilten Betrag. Diese Vorauszahlung darf maximal 85 % ⁽⁴³⁾ des von der Region für Flughafenbetreiber festgelegten Beitrags betragen. Für die Vorauszahlung werden Zinsen (Euribor 6 M + 2 % für 2010 und Euribor 6 M + 1,5 % für 2011-2013) und eine Provision (1 % für 2010 und 0,5 % für 2011-2013) berechnet, die von den Flughafenbetreibern an SFIRS zu zahlen sind.
- c) Die Region bestätigt daraufhin die endgültigen Beträge, die den Flughafenbetreibern („die Beiträge“ der Region) im Rahmen ihrer verfügbaren Mittel und unter Berücksichtigung der tatsächlich von den Flughafenbetreibern für die Durchführung der drei Maßnahmen gezahlten Beträge, gewährt werden. Hierzu übermitteln die Flughafenbetreiber geeignete Berichte, die i) die erreichten Ergebnisse aufführen und eine Folgenabschätzung enthalten; ii) detailliert die tatsächlich von dem Flughafen für die durchgeführten Initiativen gezahlten Kosten aufführen und auch die notwendigen Belege enthalten (Rechnungen oder Ähnliches).
- d) Der Regionalfonds zieht von dem Betrag des regionalen Beitrags einen Rückbehalt von 4 % ab, der an die Region zurückgezahlt wird. Sobald über den endgültigen Beitrag entschieden wurde, gewährt der Regionalfonds den restlichen Teil der Finanzmittel ⁽⁴⁴⁾ für den Flughafenbetreiber. Der Fonds soll dem Flughafenbetreiber den restlichen Betrag innerhalb von höchstens sechs Monaten nach Abschluss der Maßnahmenpläne gewähren.

2.8. FINANZFLÜSSE

2.8.1. FINANZFLÜSSE VON DER REGION AN DIE FLUGHAFENBETREIBER

- (87) Obwohl die Region zugesagt hatte, einen Gesamtbetrag von 76 654 887 EUR für den Zeitraum von 2010 bis 2013 zu gewähren (siehe Tabelle 5), überwies sie 68 510 256 EUR an die Flughafenbetreiber zur Finanzierung der drei Maßnahmen nach dem Gesetz 10/2010 ⁽⁴⁵⁾ (siehe Tabelle 6 Spalte A): 35 516 988 EUR für SOGEAAL, 19 250 617 EUR für SOGAER und 13 742 651 EUR für GEASAR.

⁽⁴¹⁾ Italien nennt hierfür das Beispiel des Flughafens Oristano, für den die Region eine spezifische Strecke, die in den Maßnahmenplänen des Flughafens vorgesehen war, ablehnte — Mitteilung von Italien an die Kommission vom 5. Mai 2015, S. 5-6.

⁽⁴²⁾ Fondo regionale per anticipazioni finanziarie — Legge Regionale 30 giugno 2011, n.12 Art.4, commi 32 e 33.

⁽⁴³⁾ Maximal 90 % für 2011 — Vgl. Determinazione prot. No 7641 rep. No 694 del 2/10/2012.

⁽⁴⁴⁾ Dieser Betrag entspricht dem von der Region festgelegten Beitrag, abzüglich des Rückhalts von 4 % und der bereits an die Flughafenbetreiber gezahlten finanziellen Vorleistung.

⁽⁴⁵⁾ Italien legte der Kommission Tabellen mit Angaben zu dem endgültigen von der Region gewährten Betrag vor.

- (88) Die Gesamtsumme der vom Regionalfonds an die Flughafenbetreiber überwiesenen Vorleistungen beträgt 42 987 645 EUR (Tabelle 6 Spalte B). Die Provision und die Zinsen werden von der Vorleistung berechnet und vom Fonds abgezogen, wenn die Vorleistung an den Flughafenbetreiber ausgezahlt wird. Der Rückbehalt beträgt 4 % des von der Region zugesagten Beitrags; er wird vom Fonds von der Beitragssumme abgezogen, wenn der restliche Teil der von der Region gewährten Summe an den Flughafen (nach Zahlung der Vorleistungen) gezahlt wird ⁽⁴⁶⁾.
- (89) Daher kann der Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber erhalten (Tabelle 6 Spalte C) als Beitrag der Region, abzüglich der drei Finanzkosten (Provision, Zinsen und Rückbehalt) betrachtet werden. Die Beträge, die Italien als tatsächlich an die Flughafenbetreiber gezahlten Beträge übermittelt hat (Tabelle 6 Spalte D), weichen leicht von den theoretischen Beträgen ab:
- a) Im Falle von SOGEAAL erklärt Italien, dass der Flughafenbetreiber noch 167 661 EUR von der Region als Beitrag für 2013 zu erhalten habe.
 - b) Über die regionalen Beiträge an SOGAER und GEASAR für 2013 (4 946 576 EUR bzw. 3 795 930 EUR) wurde am 19. Juni 2014 bzw. am 10. Juni 2014 entschieden; sie sind jedoch nie gezahlt worden ⁽⁴⁷⁾: Italien erkennt an, dass der regionale Beschluss eine rechtlich bindende Zusage für die Zahlung der betreffenden Beträge darstellt, die vor einem nationalen Gericht eingeklagt werden können. Dennoch hat Italien entschieden, abzuwarten bis das laufende Beihilfungsverfahren abgeschlossen ist.

⁽⁴⁶⁾ Die Kommission stellt fest, dass die italienischen Behörden nicht erklären, warum die finanziellen Vorleistungen in den Tabellen in manchen Fällen den von der Region festgelegten Beitrag übersteigen. Diese Differenzen sind jedoch nicht relevant für die Prüfung der Beihilfemaßnahme, da die Kommission nur die Mittelbindung (Spalte A) und den tatsächlich von den Flughafenbetreibern erhaltenen Betrag (Spalte D) berücksichtigt — siehe Tabelle 14.

⁽⁴⁷⁾ „*Disposti ma non erogati*“.

Tabelle 6

Effektive Finanzflüsse von der Region zu den Flughafenbetreibern

SOGEAAL — ALGERO

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Von der Region festgelegter Beitrag (A)		Vorleistung (B)		Finanzkosten			Betrag, den der Flughafenbetreiber erhalten soll (C)	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Differenz (C)-(D)
	Betrag	Tag der Zusage	Betrag	Zahlungsdatum	Rückbehalt von 4 %	Provision	Zinsen			
2010	8 517 963	7.11.2012	[...] (*)	20.9.2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011	9 041 162	12.11.2012	(...)	8.2.2012 und 23.8.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012	9 062 413	3.6.2013	(...)	22.10.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013	8 895 449	27.10.2014	(...)	17.10.2013	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Gesamt	35 516 988		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

(*) Geschäftsgeheimnis.

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Von der Region festgelegter Beitrag (A)		Vorleistung (B)		Finanzkosten			Betrag, den der Flughafenbetreiber erhalten soll (C)	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Differenz (C)-(D)
	Betrag	Tag der Zusage	Betrag	Zahlungsdatum	Rückbehalt von 4 %	Provision	Zinsen			
2010	4 657 311	7.11.2012	(...)	10.9.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2011	4 777 320	7.11.2012	(...)	15.6.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2012	4 869 410	13.6.2013	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
2013	4 946 576	19.6.2014	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
Gesamt	19 250 617		(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Von der Region festgelegter Beitrag (A)		Vorleistung (B)		Finanzkosten			Betrag, den der Flughafenbetreiber erhalten soll (C)	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Differenz (C)-(D)
	Betrag	Tag der Zusage	Betrag	Zahlungs- datum	Rückbehalt von 4 %	Provision	Zinsen			
2010	3 972 223	7.11.2012	(...)	19.9.2011	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2011	2 945 363	7.11.2012	(...)	1.6.2012	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	0
2012	3 029 135	12.6.2013	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	0
2013	3 795 930	10.6.2014	—	—	(...)	—	—	(...)	(...)	(...)
Gesamt	13 742 651		(...)	—	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

2.8.2. FINANZFLÜSSE VON DEN FLUGHAFENBETREIBERN AN DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN UND DRITTE DIENSTLEISTUNGSANBIETER ZUR FINANZIERUNG DER DREI MAßNAHMEN

- (90) Die Betreiber der Flughäfen Alghero, Cagliari und Olbia haben Luftverkehrsunternehmen und dritte Dienstleistungsanbieter für die Durchführung der Maßnahmen 1, 2 und 3 für den Zeitraum 2010 bis 2013 finanziert. Laut Italien sind die Beiträge der Region, die die Flughafenbetreiber im Zeitraum von 2010 bis 2013 zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3 erhalten haben, an die Luftverkehrsunternehmen und dritte Dienstleistungsanbieter weitergegeben worden. Die Luftverkehrsunternehmen erhielten Finanzmittel für die Maßnahmen 1 und 2 und wurden nach dem Grundsatz des „günstigsten wirtschaftlichen Angebots“ ausgewählt⁽⁴⁸⁾. Die für Marketingmaßnahmen zuständigen Dienstleistungsanbieter, wie Werbe- oder Reiseagenturen, erhielten Finanzmittel für die Maßnahme 3.
- (91) Tabelle 7 fasst die Finanzflüsse von den Flughafenbetreibern zu den Luftverkehrsunternehmen und dritten Dienstleistungsanbietern zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3 zusammen.

Tabelle 7

Finanzflüsse von den Flughafenbetreibern zu den Luftverkehrsunternehmen und dritten Dienstleistungsanbietern zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2010	(...)	(...)	8 517 963
2011	(...)	(...)	9 041 162
2012	(...)	(...)	9 062 413
2013	(...)	(...)	8 895 449
Gesamt	(...)	(...)	35 516 987 (100 %)

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2010	(...)	(...)	4 657 311
2011	(...)	(...)	4 977 946
2012	(...)	(...)	4 869 410
2013	(...)	(...)	4 946 576
Gesamt	(...)	(...)	19 451 243 (100 %)

⁽⁴⁸⁾ Siehe Erwägungsgrund 47: Obwohl im sardischen Rechtsrahmen Ausschreibungen vorgesehen waren, wurden keine Ausschreibungen zur Auswahl der Luftverkehrsunternehmen durchgeführt.

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2010	(...)	(...)	3 972 223
2011	(...)	[...] ⁽¹⁾	2 945 500
2012	(...)	(...)	3 029 160
2013	(...)	(...)	3 795 935
Gesamt	(...)	(...)	13 742 818 (100 %)

⁽¹⁾ Italien gibt in seiner Mitteilung vom 11. September 2015 einen Betrag von [...] EUR zur Finanzierung der Maßnahme 3 für 2011 an. Italien nennt in seiner Mitteilung vom 16. Dezember 2015 (Bericht von Deloitte Financial Advisory S.r.l.) den Betrag von [...] EUR anstatt [...] EUR ohne eine Begründung für die Differenz.

- (92) In Tabelle 8 sind die Zahlungen der Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 zusammengefasst.

Tabelle 8

Finanzflüsse von den Flughafenbetreibern zu den Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2

SOGEAAL — ALGHERO

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Ryanair	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	—	—	(...)	(...)	(...)
Volotea	—	—	—	(...)	(...)
Alitalia	(...)	—	—	—	(...)
Meridiana	(...)	—	(...)	—	(...)
Wizzair	—	—	(...)	(...)	(...)
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	35 221 513

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Ryanair	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
AMS	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Germanwings	—	—	(...)	—	(...)
Tourparade	—	—	(...)	—	(...)

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Air Berlin	—	—	—	(...)	(...)
Vueling	—	—	—	(...)	(...)
Volotea	—	—	(...)	(...)	(...)
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	19 018 170

GEASAR — OLBIA

(EUR)

	2010	2011	2012	2013	Gesamt
Meridiana Fly	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Air Italy	(...)	(...)	—	—	(...)
Air Berlin	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
easyJet	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Norwegian	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Jet2.com	—	(...)	(...)	(...)	(...)
NIKI	—	—	(...)	—	(...)
Vueling	—	—	—	(...)	(...)
Air Baltic	—	—	—	(...)	(...)
Volotea	—	—	(...)	(...)	(...)
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	12 683 623

2.8.3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (93) Wie in Tabelle 6 angegeben, wurden die von der Region bereitgestellten Finanzmittel vollständig an die Flughafenbetreiber weitergegeben, die ihrerseits mehr Finanzmittel zur Durchführung der Maßnahmen 1, 2 und 3 gemäß den Maßnahmenplänen zur Verfügung stellten, als sie von der Region erhielten. (Die Differenz zwischen der tatsächlich zur Durchführung der Maßnahmen 1, 2 und 3 bereitgestellten Mittel (Tabelle 9 Spalte B) und dem von den Flughafenbetreibern von der Region tatsächlich erhaltenen Betrag zur Durchführung der Maßnahmen (Tabelle 9 Spalte C) beträgt 12 733 760 EUR.)

Tabelle 9

Vergleich zwischen den von der Region bereitgestellten Finanzmitteln und den von den Flughafenbetreibern finanzierten Beträge zur Durchführung der drei Maßnahmen nach dem Gesetz 10/2010

(EUR)

	Von der Region festgelegter Beitrag (A)	Von den Flughäfen für die drei Maßnahmen finanzierte Gesamtsumme (B)	Differenz (A)-(B)	Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten haben (C)	Differenz (B)-(C)
Alghero	35 516 988	35 516 987	1	33 028 346	2 488 641
Cagliari	19 250 617	19 451 243	- 200 625	13 607 197	5 844 045

(EUR)

	Von der Region festgelegter Beitrag (A)	Von den Flughäfen für die drei Maßnahmen finanzierte Gesamtsumme (B)	Differenz (A)-(B)	Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten haben (C)	Differenz (B)-(C)
Olbia	13 742 651	13 742 818	- 167	9 341 744	4 401 074
GESAMT	68 510 256	68 711 048	- 200 792	55 977 287	12 733 760

(94) Darüber hinaus wurden in Bezug auf die Luftverkehrsunternehmen, wie in Tabelle 8 angegeben, die von der Region bereitgestellten und über die Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen gezahlten Finanzmittel für die Maßnahmen 1 und 2 an folgende Unternehmen weitergeleitet:

- (1) Ryanair
- (2) AMS
- (3) Meridiana Fly
- (4) Air Italy
- (5) Air Berlin
- (6) easyJet
- (7) Norwegian
- (8) Jet2.com
- (9) NIKI
- (10) Vueling
- (11) Air Baltic
- (12) Volotea
- (13) Tourparade
- (14) Alitalia
- (15) Wizzair
- (16) Germanwings.

3. GRÜNDE FÜR DAS EINLEITEN DES VERFAHRENS UND ERSTE BEWERTUNG DURCH DIE KOMMISSION

(95) Gemäß dem Einleitungsbeschluss umfasst das förmliche Prüfverfahren die folgenden Maßnahmen:

- a) Finanzausgleich von der Region an die drei Flughafenbetreiber (SOGAAL, GEASAR und SOGAER) im Zeitraum 2010-2013 zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3;
- b) Finanzausgleich von den drei Flughafenbetreibern an die Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 im Zeitraum 2010-2013 ⁽⁴⁹⁾.

(96) Im Einleitungsbeschluss wird festgestellt, dass die vorliegende Sache nur die Beihilfemaßnahmen, die in dieser Sache nicht untersucht wurden, umfasst ⁽⁵⁰⁾, da die Kommission eine vom Betreiber des Flughafens Alghero möglicherweise rechtswidrig gewährte Beihilfe in der Beihilfesache SA.23098 ⁽⁵¹⁾ untersucht.

⁽⁴⁹⁾ Der Einleitungsbeschluss umfasst nicht die von den Flughafenbetreibern an andere Dienstleistungsanbieter als Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahme 3 gezahlte potentielle Beihilfe. Daher kann die Kommission zu diesem Aspekt nicht Stellung nehmen.

⁽⁵⁰⁾ Siehe Erwägungsgründe 48-52.

⁽⁵¹⁾ Beschluss (EU) 2015/1584 der Kommission vom 1. Oktober 2014 in der Beihilfesache SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) zugunsten der Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. und mehreren Luftfahrtunternehmen, die am Flughafen Alghero tätig sind (ABl. L 250 vom 25.9.2015, S. 38).

- (97) Hinsichtlich des Finanzausgleichs von den Regionen an die drei Flughafenbetreiber, ist die Kommission zu dem vorläufigen Schluss gekommen, dass der den sardischen Flughäfen gewährte Ausgleich eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt und dass Italien das Durchführungsverbot in Artikel 108 Absatz 3 AEUV im Hinblick auf diesen Ausgleich nicht eingehalten hat.
- (98) Die Kommission äußert Zweifel an der Vereinbarkeit der Ausgleichsregelung für die Flughafenbetreiber mit dem Binnenmarkt. Die Kommission kam insbesondere zu der vorläufigen Auffassung, dass der fragliche Ausgleich nicht als Ausgleich für die tatsächlichen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, mit denen Flughafenbetreiber betraut sind, betrachtet werden kann.
- (99) Hinsichtlich des Finanzausgleichs der drei Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 ist die Kommission der Ansicht, dass dieser Ausgleich eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV enthalten könnte und dass er gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV als unzulässig betrachtet werden kann, da es scheint, dass er den Begünstigten unter Verletzung des Durchführungsverbots gewährt wurde. Die Kommission stellt insbesondere fest, dass die Region die Kontrolle über die fraglichen Mittel ausübt, die im regionalen Haushalt für diesen spezifischen Zweck vorgesehen waren, unter anderem zur Subventionierung der Luftverkehrsstrecken von und zu den Flughäfen. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die Zahlungen der Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen dem Staat zuzurechnen sind und staatliche Mittel betreffen. Die Kommission ist auch der Auffassung, dass die Förderung, die die Luftverkehrsunternehmen erhielten, die Kosten senken, die sie anderenfalls aus eigenen Mitteln bei gleichem Flugplan hätten aufbringen müssen; sie stellt abschließend fest, dass es einen wirtschaftlichen Vorteil für die Luftverkehrsunternehmen gab.
- (100) Darüber hinaus hegt die Kommission Zweifel daran, ob der an die Luftverkehrsunternehmen an den Flughäfen Alghero, Cagliari und Olbia gezahlte Finanzausgleich als mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV vereinbar betrachtet werden kann. Insbesondere äußert die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit gemäß dem DAWI-Beschluss von 2011 ⁽⁵²⁾ in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, dem DAWI-Rahmen von 2011 ⁽⁵³⁾ in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und den Luftverkehrsleitlinien von 2005.

4. STELLUNGNAHME ITALIENS ZU DEM EINLEITUNGSBESCHLUSS

4.1. DAS GESETZ 10/2010

- (101) Italien rechtfertigt seine finanzielle Intervention gemäß dem Gesetz 10/2010 im Zeitraum 2010-2013 mit der Entwicklung des Luftverkehrs zwischen Sardinien und inländischen und europäischen Flughäfen mit dem Ziel, den Tourismus zu fördern, insbesondere außerhalb der Sommersaison, was für die Wirtschaft Sardiniens von großer Bedeutung sei.
- (102) Das Gesetz übertrage den Flughafenbetreibern eine besondere Verantwortung bei der Erfüllung des Ziels und der Gestaltung der Bedingungen und Kriterien. Insbesondere müssen die Flughafenbetreiber „Maßnahmenpläne“ erstellen, die von der Region genehmigt werden, und in denen die Maßnahmen zur Förderung der Nebensaison und Erhöhung des Luftverkehrs aufgeführt sind. Diese „Maßnahmenpläne“ beinhalten einen finanziellen Wirtschaftsplan mit den erwarteten Ergebnissen und den erforderlichen Finanzmitteln, um diese Ziele zu erreichen.
- (103) Bei den Maßnahmenplänen seien folgende Bedingungen zu beachten:
- a) Die Strecken in den Plänen dürfen nicht solche sein, für die bereits Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gezahlt werden;
 - b) Im Falle von neuen Strecken oder einer Verlängerung des Flugzeitraums ist ein angemessenes Marketing für die Insel vorzusehen.
- (104) Wenn die erforderlichen Finanzmittel den Haushalt der Region übersteigen, sollten die notwendigen Mittel gemäß den Kriterien des Beschlusses Sardiniens Nr. 29/36 vom 29. Juli 2010 ⁽⁵⁴⁾ zugewiesen werden (Bevorzugung internationaler Strecken, wichtige Drehkreuze, Förderung der Nebensaison, höchste Flugfrequenzen usw.).

⁽⁵²⁾ Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

⁽⁵³⁾ Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011), ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15.

⁽⁵⁴⁾ Siehe Fußnote 4.

- (105) Das Gesetz 10/2010 sehe drei Kategorien von Maßnahmen zur Finanzierung durch die Region vor; siehe Erwägungsgründe 44 ff.
- (106) Die verschiedenen von den Flughafenbetreibern vorbereiteten Maßnahmen werden detailliert in den Maßnahmenplänen der Flughäfen beschrieben; Italien legte der Kommission Tabellen mit einer Zusammenfassung der durchgeführten Maßnahmen und der entsprechenden regionalen Finanzierung vor. Italien argumentiert, dass die Maßnahmen positive Auswirkungen für die Region hatten, da in dem betreffenden Zeitraum der Luftverkehr und die Zahlen der ankommenden Passagiere gestiegen sei.
- (107) Italien gibt an, dass die Hauptbegünstigten der regionalen Finanzierung nach dem Gesetz 10/2010 die Luftverkehrsunternehmen seien: tatsächlich sehe das Gesetz 10/2010 vor, dass Luftverkehrsunternehmen über die sardischen Flughäfen finanziert werden, die bereit sind, neue Strecken einzurichten oder zu verstärken und die Nebensaison für bestehende Strecken im Zeitraum 2010-2013 zu fördern.

4.2. FINANZIELLE VORLEISTUNGEN

- (108) Im Regionalgesetz Nr. 12 vom 30. Juni 2011 ⁽⁵⁵⁾ ist festgelegt, dass für die finanziellen Vorleistungen gemäß dem Gesetz 10/2010 Zinsen zu entrichten sind. Zu diesem Zweck hat die Region am 9. August 2011 ⁽⁵⁶⁾ SFIRS mit der Einrichtung und Verwaltung eines Regionalfonds zur Verwaltung dieser finanziellen Vorleistungen betraut.
- (109) Italien argumentiert, dass diese Vorleistungen Darlehen zu Marktkonditionen seien: gemäß den für den Fonds geltenden Richtlinien sei für Finanzdarlehen ein Zinssatz von Euribor 6M zuzüglich 2 % für 2010 und 1,5 % für 2011 und 2012 zu berechnen. Darüber hinaus müssen die Flughafenbetreiber eine Verwaltungsgebühr von 1 % der finanziellen Vorleistung für 2010 und 0,5 % für 2011 zahlen. Italien ist der Auffassung, dass die Marktkonditionen der finanziellen Vorleistungen nach dem synthetischen Kostenindikator (ISC) ⁽⁵⁷⁾ zu prüfen seien, der alle Kosten in Verbindung mit den Darlehen für den Flughafen berücksichtigt. Italien übermittelte der Kommission eine Tabelle mit den Details des ISC für jede gewährte finanzielle Vorleistung. Der ISC für die finanzielle Vorleistung für SOGAER sei höher als die anderen und auch höher als die Marktkonditionen, da die finanzielle Vorleistung im September 2012 gewährt wurde und die ISC-Berechnung für das gesamte Jahr 2012 erfolgte.
- (110) Italien übermittelte die Informationen in Tabelle 10 in Bezug auf die finanziellen Vorleistungen, die den drei Flughafenbetreibern für 2010 und 2011 gewährt wurden, und schlussfolgert, dass die finanziellen Vorleistungen zu Finanzkonditionen gewährt worden seien, die den Konditionen für ähnliche Vorgänge am Markt entsprechen. Italien gibt an, dass die Darlehen für 2010 und 2011 den Flughafenbetreibern als Ausgleich für die Beträge gezahlt worden seien, die sie bereits an die Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung der Maßnahmen 1 und 2 überwiesen hatten.

Tabelle 10

Finanzielle Vorleistungen, die den Flughafenbetreibern für die Jahre 2010 und 2011 gewährt wurden:

Anticipazioni annualità 2010							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	(...)	1.7.2011	(...)	(...)	(...)	(...)
SOGAER SPA	Cagliari	(...)	25.9.2012	(...)	(...)	(...)	(...)
GEASAR SPA	Olbia	(...)	27.9.2011	(...)	(...)	(...)	(...)
Anticipazioni annualità 2011							
Società di gestione	sede	Importo erogato	Data di erogazione	Interessi addebitati sino al 2012	Commissioni addebitate	Costo complessivo	ISC al 2012
SOGEAAL SPA	Alghero	(...)	2.1.2012	(...)	(...)	(...)	(...)
SOGAER SPA	Cagliari	(...)	5.7.2012	(...)	(...)	(...)	(...)
GEASAR SPA	Olbia	(...)	20.7.2012	(...)	(...)	(...)	(...)

⁽⁵⁵⁾ Siehe Fußnote 8.

⁽⁵⁶⁾ Atto di affidamento a SFIRS, rep. 15 del 9 agosto 2011.

⁽⁵⁷⁾ ISC — Indicatore Sintetico di Costo.

4.3. WEITERE INFORMATIONEN

- (111) Italien weist darauf hin, dass der Regionalerlass Nr. 122/347 vom 17. Mai 2010 ⁽⁵⁸⁾ das Verwaltungsinstrument sei, mit dem der Fonds per Gesetz 10/2010 zugewiesen werden könne, um effektiv im regionalen Haushalt ausgewiesen zu werden.
- (112) Italien gibt an, dass obwohl das Gesetz 10/2010 für alle sardischen Flughäfen gelte, nur die Betreiber der Flughäfen Alghero, Olbia und Cagliari daran interessiert gewesen seien, von den Maßnahmen zu profitieren. Der Betreiber des Flughafens Oristano legte am 22. September 2010 einen Maßnahmenplan vor und die Region genehmigte eine Förderung von 300 000 EUR für das Jahr 2010. Der Betreiber des Flughafens Oristano wurde jedoch im Mai 2011 aufgelöst und der Flughafen geschlossen.
- (113) Italien übermittelte der Kommission Tabellen mit einer Zusammenfassung der durchgeführten Maßnahmen und der relevanten regionalen Finanzmittel sowie die zwischen der SFIRS und den Flughafenbetreibern abgeschlossenen Verträge.
- (114) Italien gibt an ⁽⁵⁹⁾, dass die staatlichen Maßnahmen erforderlich gewesen seien, da die Flughäfen die Kosten für die Finanzierung der Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 nicht hätten aufbringen können. Die drei Flughafenbetreiber seien nicht in der Lage gewesen, die im Gesetz 10/2010 festgelegten Maßnahmen durchzuführen und zu finanzieren, weder mit eigenen Mitteln, noch über einen Bankkredit.
- a) Flughafen Cagliari: Die Wirtschaftsleistung des Unternehmens war im Zeitraum 2007-2009 negativ und trotz eines positiven EBITDA ⁽⁶⁰⁾ deckte die Geschäftstätigkeit nicht die Abschreibungskosten ab, was zu einem negativen EBIT führte ⁽⁶¹⁾. Das Unternehmen zeichnete sich in dieser Zeit durch ein konstantes wirtschaftliches und finanzielles Ungleichgewicht aus, das seine Kreditwürdigkeit gefährdete. 2008 war eine Kapitalerhöhung von 4,4 Mio. EUR notwendig, um die aufgelaufenen Verluste zu decken. Aufgrund dieser schwierigen Finanzlage war der Flughafenbetreiber nicht in der Lage, die Kosten für die Durchführung der Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 mit eigenen Mitteln zu finanzieren. Er war außerdem nicht in der Lage, weitere externe Darlehensverträge mit Finanzunternehmen abzuschließen, die er aufgrund unzureichend generierter Zahlungsströme diese nicht hätte zurückzahlen können. Im Zeitraum 2010-2013 sank die operative Marge des Flughafenbetreibers leicht um 40 % bezogen auf das EBIT und 2013 wird im Jahresfinanzbericht die Unterkapitalisierung des Unternehmens und eine Finanzlage festgestellt, die kritisch wäre, wenn die erwartete Finanzierung durch die Region für 2014 nicht gezahlt würde ⁽⁶²⁾.
- b) Flughafen Alghero: Im Zeitraum 2007-2009 zeigten sich ernsthafte wirtschaftliche und finanzielle Schwierigkeiten und ein negatives Nettoergebnis, das höher war als das Eigenkapital, was der Grund für eine Rekapitalisierung des Unternehmens war, die 2009 stattfand. Das von der Region verwaltete System für finanzielle Vorleistungen war ursprünglich für SOGEAAL bestimmt, um die Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 durchführen zu können, ohne das Unternehmen weiter zu belasten. Das EBITDA des Flughafens war nur im Jahr 2007 positiv und das EBIT war während des gesamten Zeitraums negativ und verschlechterte sich auf - 11,3 Mio. EUR im Jahr 2009. Das Kapital sank im betroffenen Zeitraum kontinuierlich und erreichte einen Negativbetrag von - 4,8 Mio. EUR im Jahr 2009. Das Unternehmen war daher weder in der Lage, die betreffenden Maßnahmen mit eigenen Mitteln zu finanzieren, noch weitere externe Bankkredite einzusetzen, da es die anfallenden Schulden nicht hätte zurückzahlen können. Im Zeitraum 2010-2013 war die operative Marge in Bezug auf das EBIT kontinuierlich negativ; es änderte sich von - 3,6 Mio. EUR im Jahr 2010 auf - 1,5 Mio. EUR im Jahr 2013. Die Kapitalstruktur verschlechterte sich in diesem Zeitraum, da das Kapital bis 2013 um mehr als die Hälfte auf 2,4 Mio. EUR bei einem Gesamtvermögen von 41,9 Mio. EUR sank ⁽⁶³⁾.
- c) Flughafen Olbia: Während des Zeitraums 2007-2009 verzeichnete der Flughafenbetreiber einen erheblichen wirtschaftlichen Abschwung, der vor allem durch den Rückgang der Passagierzahlen bedingt war. Das EBITDA sank in diesem Zeitraum um 22,8 % und das EBIT um 41,3 %. Trotz positiver Nettoergebnisse generierte das Unternehmen aufgrund einer Erhöhung des Betriebskapitals und eines umfangreichen Investitionsprogramms im Zeitraum 2007-2009 (13,2 Mio. EUR) keine positiven Nettozahlungsströme. Die Gesamtverschuldung stieg in diesem Zeitraum um 2 Mio. EUR und die Aufnahme weiterer Kredite bei Finanzunternehmen war sehr

⁽⁵⁸⁾ Siehe Fußnote 3.

⁽⁵⁹⁾ Italien übermittelte der Kommission drei Berichte mit einer wirtschaftlichen und finanziellen Analyse der Flughäfen im Hinblick auf die im Gesetz 10/2010 vorgesehenen Maßnahmen. Die Kommission stützt ihre Untersuchung auf diese Berichte.

⁽⁶⁰⁾ Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen

⁽⁶¹⁾ Gewinn vor Zinsen und Steuern

⁽⁶²⁾ Quelle: Jahresfinanzberichte von SOGAER für den Zeitraum 2010-2013.

⁽⁶³⁾ Quelle: Jahresfinanzberichte von SOGEAAL für den Zeitraum 2010-2013.

unwahrscheinlich, da dies das finanzielle Gleichgewicht des Unternehmens gefährdet hätte ⁽⁶⁴⁾. Darüber hinaus bedeutete die finanzielle Situation des Flughafenbetreibers, dass er nicht in der Lage war, die Maßnahmen mit eigenen Mitteln zu finanzieren, da nicht ausreichend Zahlungsströme generiert wurden, um die Investitionen in das Betriebskapital und das Anlagevermögen zu decken. Eine dritte Option wäre eine Kapitalerhöhung durch die Anteilseigner gewesen, um die notwendige Liquidität zur Finanzierung der drei Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 zu gewährleisten. Um zu prüfen, ob dies eine gute Option gewesen wäre, wurde die erforderliche Investition aus Sicht eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers betrachtet. Die von GEASAR durchgeführte Untersuchung ⁽⁶⁵⁾ auf der Grundlage einer Standardmethode zur Prüfung der Rentabilität einer Investition zeigt, dass der Kapitalwert (Net Present Value — NPV) und der interne Zinsfuß (Internal Rate of Return — IRR), berechnet auf der Grundlage der zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Vereinbarungen, negativ waren; was ein Interesse an einer möglichen Kapitalerhöhung durch die Anteilseigner ausschließt. Im Zeitraum 2010-2013 ging das EBITDA leicht auf 5,9 Mio. EUR zurück. Obwohl sich die EBIT-Marge und das Nettoergebnis in diesem Zeitraum leicht verbesserten, hatte das Unternehmen dennoch aufgrund der Erhöhung des Betriebskapitals und der Investitionen Schwierigkeiten, positive Nettozahlungsströme zu generieren ⁽⁶⁶⁾.

5. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

5.1. STELLUNGNAHMEN VON RYANAIR

5.1.1. STELLUNGNAHME ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

5.1.1.1. *Allgemeines*

- (115) Ryanair weist darauf hin, dass das Luftverkehrsunternehmen nur Alghero und Cagliari und keine anderen sardischen Flughäfen anfliege. Es betont, dass sein Recht, Stellungnahmen einzureichen, dadurch behindert werde, dass es keine ausreichend detaillierte Beschreibung der mutmaßlichen Beihilfe für Ryanair gebe, insbesondere im Hinblick auf den Flughafen Cagliari. AMS und Ryanair seien daher nicht in der Lage, eine Stellungnahme einreichen, die die Modalitäten zwischen Ryanair, AMS und dem Flughafen Cagliari umfassend berücksichtigen.
- (116) Ryanair beauftragte ein Beratungsunternehmen damit, eine detaillierte Vergleichsanalyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers ⁽⁶⁷⁾ vorzubereiten, die zeigen soll, dass die von Ryanair am Flughafen Cagliari gezahlten Gebühren den Gebühren entsprechen oder diese übersteigen, die Ryanair an vergleichbaren privaten oder öffentlich-privaten Flughäfen gezahlt habe, und somit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen.
- (117) Ryanair argumentiert, dass das Unternehmen nicht über die Existenz des sardischen regionalen Gesetzes 10/2010 informiert gewesen sei, als es die Vereinbarungen mit Cagliari und Alghero abgeschlossen habe. Ryanair argumentiert, dass AMS mit den Flughafenbetreibern auf kommerzieller Basis entsprechend den Bedingungen, die an vergleichbaren Flughäfen in Europa galten (im Fall von Ryanair) und unter Berücksichtigung der relevanten Preisliste von AMS zu dieser Zeit (im Fall von AMS) verhandelt habe.
- (118) Ryanair argumentiert, dass die sardischen Flughäfen die direkten Begünstigten der mutmaßlichen Beihilfe und die Luftverkehrsunternehmen nur indirekte Begünstigte seien. Ryanair stellt fest, dass die Kommission annehme, dass die Beihilfe den Flughäfen nach einer bestimmten Formel bereitgestellt worden sei; im Einleitungsbeschluss seien jedoch nur die Komponenten dieser Formel, nicht aber die Formel selbst angegeben. Diese fehlenden Informationen hindern Ryanair daran, in dieser Hinsicht eine Stellungnahme abzugeben.
- (119) Darüber hinaus könne die Kommission daraus nicht schlussfolgern, dass selbst wenn die Flughäfen eine Beihilfe erhalten haben, diese auch an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet worden sei, ohne Belege für diese Annahme zu haben. Ryanair gibt an, dass die Kommission keine Elemente in den Verträgen zwischen dem Flughafen Cagliari und Ryanair/AMS festgestellt habe, die eine staatliche Beihilfe darstellen.
- (120) Und schließlich beanstandet Ryanair die Anwendung der Luftverkehrsleitlinien von 2005 im Einleitungsbeschluss, um festzustellen, ob eine Beihilfe für die Flughäfen gewährt wurde. Die Leitlinien von 2005 bieten tatsächlich keinen zuverlässigen Referenzrahmen für die Prüfung der mutmaßlichen staatlichen Beihilfe für Flughäfen und Billigfluganbieter.

⁽⁶⁴⁾ Aus diesem Grund übermittelte GEASAR der Kommission eine Finanzsimulation mit einer Neuverschuldung des Unternehmens zur Finanzierung der Maßnahmen gemäß dem Gesetz 10/2010 und schlussfolgert, dass sich die wichtigsten Finanzindikatoren des Unternehmens verschlechtern hätten.

⁽⁶⁵⁾ „Valutazione economica degli accordi tra GEASAR S.p.A. e i vettori aerei stipulati nell'ambito della legge regionale n.10/2010“ — Deloitte Financial Advisory S.r.l. — 15/12/2015.

⁽⁶⁶⁾ Quelle: Jahresfinanzberichte von GEASAR für den Zeitraum 2010-2013.

⁽⁶⁷⁾ Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.

5.1.1.2. *Ryanairs Vereinbarungen mit den Flughäfen*

- (121) Hinsichtlich der Vereinbarungen mit den Flughäfen betont Ryanair, dass das Unternehmen mit den Flughäfen auf einer allgemeinen kommerziellen Basis verhandelt habe, was erkläre, warum die Ergebnisse dieser Verhandlungen von Flughafen zu Flughafen unterschiedlich seien. Ryanair betont, die Kommission müsse zur Prüfung der Vereinbarungen zwischen Ryanair und den Flughäfen
- a) alle relevanten Faktoren durch Prüfung der Vereinbarungen mit den Flughäfen und auch die Auswirkungen von Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten und externen Netzwerkeffekten berücksichtigen;
 - b) auf vergleichbare Flughäfen zurückgreifen;
 - c) die Marktposition regionaler Flughäfen in Europa berücksichtigen, die stärker dem Wettbewerb benachbarter Flughäfen ausgesetzt sind, obwohl sie selten auf kommerzieller Basis konzipiert sind und verwaltet werden;
 - d) die langfristige Planung des Flughafens berücksichtigen: Regionale Flughäfen funktionieren nicht nach einem standardmäßigen auf fünf Jahre angelegten Wirtschaftsplan;
 - e) den Single-Till-Ansatz anwenden, unter Berücksichtigung der Einnahmen des Flughafens aus luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten;
 - f) Netzwerkeffekte einbeziehen: Eine höhere Zahl an Nutzern eines Flughafens mache ihn interessanter für andere mögliche Nutzer und erhöhe somit seinen Gesamtwert;
 - g) berücksichtigen, dass Ryanairs Vereinbarungen mit den Flughäfen nicht exklusiv abgeschlossen werden: Üblicherweise verfügen die betreffenden Flughäfen über ausreichend ungenutzte Kapazitäten, um andere Luftverkehrsunternehmen aufzunehmen.
- (122) Bei der Prüfung der von Ryanair an Flughäfen für verschiedene Dienstleistungen gezahlten Gebühren sei zu berücksichtigen, dass Ryanair im Vergleich zu anderen Luftverkehrsunternehmen aufgrund seines Geschäftsmodells einen wesentlich geringeren Bedarf habe, außerdem seien die erheblichen nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen, die die Flughäfen dank Ryanair generieren, einzubeziehen.

5.1.1.3. *Marketingvereinbarungen*

- (123) Ryanair betont, dass die Marketingvereinbarungen zwischen AMS und den Flughäfen getrennt von den Vereinbarungen zwischen Ryanair und den gleichen Flughäfen verhandelt und abgeschlossen worden seien. Insbesondere geben Ryanair und AMS an, dass sich für AMS kein Vorteil ergebe, da AMS Marketingvereinbarungen mit öffentlichen und privaten Flughäfen abschließe. Somit konkurrieren öffentliche und private Parteien um die begrenzte Werbefläche auf Ryanair.com. Daher ergeben sich für AMS keine Vorteile im Sinne des staatlichen Beihilfegesetzes, da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers beim Abschluss der Vereinbarungen erfüllt sei.
- (124) Darüber hinaus argumentiert Ryanair, dass die Kommission für Situation, in denen AMS seine Dienstleistungen zu Marktpreisen anbiete, keine rechtliche oder faktische Grundlage vorgelegt habe, die die kommerzielle Logik hinter der Entscheidung der Betreiber der Flughäfen Alghero und Cagliari, auf Ryanair.com zu inserieren, anzweifelt. Aus diesem Grund sei AMS nicht in der Lage, sein Recht sich zu verteidigen, auszuüben.
- (125) Ryanair lege außerdem zwei weitere Studien über die sich ändernden Trends bei Flughafeneinkünften vor. Im Laufe der Jahre seien die Einnahmen der Flughäfen aus nicht luftverkehrsbezogenen Dienstleistungen wesentlich gestiegen. Laut Ryanair werde durch die Werbung auf der Webseite von Ryanair der Anteil der ankommenden Passagiere und somit die Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten erhöht.
- (126) Ryanair stellt fest, dass Marketing und Werbung auf den Webseiten der Luftverkehrsunternehmen gängige Praxis sei; dies sei vor allem bei Flughafenbetreibern der Fall, die damit begonnen haben, ihre Marke im Internet insbesondere auf den Webseiten der Luftverkehrsunternehmen zu bewerben.
- (127) Ryanair gibt an, dass AMS keine Unterschiede zwischen Flughäfen, Behörden und anderen nicht flughafenbezogenen Kunden mache. Flughäfen in Privatbesitz oder privat kontrollierte Flughäfen und andere private Parteien haben mit AMS Vereinbarungen zu ähnlichen, diskriminierungsfreien Bedingungen abgeschlossen.

5.1.1.4. Aspekte der staatlichen Beihilfe

- (128) Ryanair ist der Ansicht, dass die fraglichen Maßnahmen nicht dem Staat zuzurechnen seien: Eine einfache Genehmigung der Maßnahmenpläne des Flughafens durch die sardischen Behörden sei allein nicht ausreichend dafür, um eine Maßnahme dem Staat zuzurechnen.
- (129) Ryanair betont, dass die Auswahl der Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage von kommerziellen Geboten — die den Flughafenbetreibern nach Veröffentlichung von Mitteilungen auf deren Webseiten vorgelegt wurden — selbst ein Ausschreibungsverfahren darstelle. Darüber hinaus sei keine Ausschreibung nötig, wenn der Vertrag zwischen dem Flughafen und dem Luftverkehrsunternehmen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspreche und, wie in diesem Fall, keine Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse/gemeinschaftliche Verpflichtungen vorliegen.
- (130) Ryanair äußert auch Zweifel an der Selektivität, die von der Kommission beanstandet wird, da es jedem Luftverkehrsunternehmen freigestanden habe, Vereinbarungen mit den Flughäfen Alghero und Cagliari abzuschließen.
- (131) Ryanair stellt abschließend fest, dass sich die Situation in Sardinien aus den unzulänglichen Rechtsvorschriften für Strecken mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und deren Anwendung durch die italienischen Behörden ergebe. Infolgedessen hätten die italienischen Flughäfen folgende Möglichkeiten: i) Strecken mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu bedienen, auf denen traditionelle Luftverkehrsunternehmen mit kleinen Flugzeugen nur wenige Passagiere auf Kosten hoher Subventionen transportieren (was jedoch immer noch nicht ausreichte, um niedrige Ticketpreise sicherzustellen); oder ii) Geschäftsbeziehungen mit Billigfluggesellschaften einzugehen, die höhere Passagierzahlen, die Nutzung größerer Flugzeuge, die Beförderung einer größeren Anzahl an Passagieren, ohne Subventionen und zu niedrigen Ticketpreisen sicherstellen. Bei diesen Möglichkeiten würde sich jeder marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber für die zweite Option entscheiden.
- (132) Angesichts dieser Feststellungen kommt Ryanair zu dem Schluss, dass weder Ryanair noch AMS Begünstigte einer staatlichen Beihilfe seien und dass sich die sardischen Flughäfen gemäß dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers verhalten haben.

5.1.2. PRÜFUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN GRUNDSATZES DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN KAPITALGEBERS IN BEZUG AUF DEN INTERNATIONALEN FLUGHAFEN CAGLIARI ⁽⁶⁸⁾

- (133) Ryanair beauftragte ein Beratungsunternehmen damit, eine detaillierte Vergleichsanalyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorzubereiten, die zeigen soll, dass die von Ryanair am Flughafen Cagliari gezahlten Gebühren den Gebühren entsprechen oder diese übersteigen, die Ryanair an vergleichbaren privaten oder öffentlich-privaten Flughäfen zahle, und somit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen. Das im Namen von Ryanair handelnde Beratungsunternehmen übermittelte die vollständige vertrauliche Version dieses Berichts direkt an die Kommission.
- (134) Die Untersuchung zeigt, dass die von Ryanair am Flughafen Cagliari gezahlten Gebühren im Durchschnitt höher waren als die vergleichbaren Gebühren, die andere Luftverkehrsunternehmen im gleichen Zeitraum an den Vergleichsflughäfen zahlten. Genauer gesagt sind die von Ryanair am Flughafen Cagliari durchschnittlich gezahlten Gebühren 2,3 bis 2,4 Mal höher als die von Ryanair an den Vergleichsflughäfen gezahlten Gebühren, sowohl je Passagier als auch je Umschlag im Zeitraum zwischen 2006/07 und 2012/13.
- (135) Die Studie stellt abschließend fest, dass die Gebühren in den Vereinbarungen, die in diesem Verfahren berücksichtigt werden, mit den Gebühren vergleichbar sind, die Ryanair von anderen Flughäfen, die sich nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers verhalten, unter ähnlichen Umständen angeboten worden wären.

5.1.3. ERMITTLUNG EINES MARKTREFERENZWERTS IN VERGLEICHSUNTERSUCHUNGEN FÜR PRÜFUNGEN NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN KAPITALGEBERS ⁽⁶⁹⁾

- (136) Das im Namen von Ryanair handelnde Beratungsunternehmen ist der Auffassung, dass der Ansatz der Kommission, nur Vergleichsflughäfen im gleichen Einzugsgebiet des untersuchten Flughafens zu akzeptieren, nicht richtig sei.
- (137) Es argumentiert, dass Marktreferenzpreise von Vergleichsflughäfen nicht durch staatliche Beihilfen, die Flughäfen in der Umgebung erhalten, verfälscht werden. Daher sei es möglich, für die Prüfungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, einen Marktreferenzwert zuverlässig zu schätzen, da
- a) Vergleichsanalysen für Prüfungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auch außerhalb des Bereichs der staatlichen Beihilfen häufig genutzt werden;

⁽⁶⁸⁾ Oxera-Bericht vom 28. Juni 2013.

⁽⁶⁹⁾ Beihilferechtssachen von Ryanair, vorbereitet für Ryanair von Oxera, 9. April 2013.

- b) Unternehmen die Preisentscheidungen anderer Unternehmen nur beeinflussen, wenn deren Produkte Substitute oder Ergänzungen sind;
- c) Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet nicht unbedingt miteinander konkurrieren und die in den übermittelten Berichten herangezogenen Vergleichsflughäfen nur begrenzt im Wettbewerb mit staatlichen Flughäfen in ihrem Einzugsgebiet stehen (< 1/3 der Verkehrsflughäfen im Einzugsgebiet der Vergleichsflughäfen sei in staatlichem Besitz und keiner der Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet der Vergleichsflughäfen sei von laufenden beihilfe-rechtlichen Bedenken betroffen gewesen (per April 2013));
- d) auch wenn Vergleichsflughäfen mit staatlichen Flughäfen im gleichen Einzugsgebiet konkurrieren, es Gründe zu der Annahme gebe, dass deren Verhalten dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspreche (z. B. wenn es einen großen privaten Besitzanteil gibt oder wenn der Flughafen privat verwaltet wird);
- e) Flughäfen mit marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebern keine Preise unter den inkrementellen Kosten festlegen.

5.1.4. GRUNDSÄTZE DER RENTABILITÄTSANALYSE FÜR PRÜFUNGEN NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN KAPITALGEBERS ⁽⁷⁰⁾

- (138) Das im Namen von Ryanair handelnde Beratungsunternehmen argumentiert, dass seine an die Kommission übermittelte Rentabilitätsanalyse den Grundsätzen folge, die ein rationaler privater Kapitalgeber angewandt hätte und den Ansatz widerspiegle, der aus den Präzedenzfällen der Kommission hervorgehe. Tatsächlich könne der Endwert mit einer konservativen Annahme der Wahrscheinlichkeit, dass die Vereinbarung mit Ryanair erneuert werde oder ähnliche Bedingungen mit anderen Luftverkehrsunternehmen vereinbart werden, angepasst werden. Die inkrementelle Rentabilität der Vereinbarungen von Ryanair mit den Flughäfen sollte auf der Grundlage von Schätzungen der NPV- oder IRR-Maßnahmen bewertet werden.

5.1.5. MARKENAUFBAU: WARUM UND WIE KLEINERE MARKEN IN MARKETING INVESTIEREN SOLLTEN ⁽⁷¹⁾

- (139) Die Studie soll die kommerzielle Logik hinter den Entscheidungen der regionalen Flughäfen, Werbeflächen auf Ryanair.com von AMS zu kaufen, herausstellen.
- (140) Da es eine große Zahl an bekannten und häufig genutzten Flughäfen gebe, müssen schwächere Wettbewerber statisches Kaufverhalten der Konsumenten verändern, indem sie Wege finden, ihren Namen immer wieder einem breiten Publikum zu übermitteln. Traditionelle Formen des Marketings erfordern jedoch Ausgaben, die ihre Mittel übersteigen.
- (141) Werbung über AMS dagegen:
- i) biete die Möglichkeit, ein großes Publikum zu erreichen, das aus Konsumenten bestehe, die bereits den Kauf einer Reise in Betracht ziehen;
 - ii) koste relativ wenig (Preisliste zu kommerziellen Preisen für die Online-Kommunikation);
 - iii) ermögliche Kommunikation während des Kaufvorgangs;
 - iv) biete kreative Werbemöglichkeiten.

5.1.6. RYANAIRS STELLUNGNAHME VOM 20. DEZEMBER 2013

- (142) Ryanair übermittelte am 20. Dezember 2013 eine Stellungnahme hinsichtlich der Zahlungen an AMS, einer hundertprozentigen Tochter von Ryanair für Internetwerbung.
- (143) Ryanair widerspricht der Bewertung der Kommission von Zahlungen an AMS als Kosten für den Flughafen, da dieser Ansatz den Wert der Dienstleistungen von AMS für den Flughafen missachte. Ryanair ist darüber hinaus der Auffassung, dass der Einkauf wertvoller Marketing-Dienstleistungen zu Marktpreisen getrennt von einer damit verbundenen Vertragsvereinbarung zwischen dem Flughafen und dem Luftverkehrsunternehmen für die Zwecke der Analyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers zu betrachten sei.
- (144) Zur Unterstützung übermittelte Ryanair eine Untersuchung eines in ihrem Namen handelnden Beratungsunternehmens, in der die von AMS verlangten Preise mit den Preisen für vergleichbare Dienstleistungen anderer Reisewebsites verglichen werden. Die Untersuchung ergab, dass die von AMS verlangten Preise entweder niedriger waren als der Durchschnitt oder im mittleren Bereich der von Vergleichswebseiten verlangten Preise lagen.

⁽⁷⁰⁾ Grundsätze der Rentabilitätsanalyse für Prüfungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Beihilferichtssachen von Ryanair, vorbereitet für Ryanair von Oxera, 9. April 2013.

⁽⁷¹⁾ Vorbereitet für Ryanair von Professor D.P. McLoughlin, 10. April 2013.

- (145) Dies zeige nach Ansicht von Ryanair, dass die Preise von AMS den marktüblichen Preisen entsprechen. Die Entscheidung eines öffentlichen Flughafens, die Dienstleistungen von AMS einzukaufen, entspreche somit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten.
- (146) Ryanair fordert die Kommission auf, ihren Ansatz zur Untersuchung der Verträge von AMS noch einmal zu prüfen. Ryanair ist der Ansicht, dass die Vereinbarungen mit AMS getrennt von den Vereinbarungen von Ryanair über Flughafendienstleistungen zu betrachten und somit einer separaten Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu unterziehen seien. Sollte die Kommission darauf bestehen, die Vereinbarungen von AMS und die Flughafen-Dienstleistungsverträge von Ryanair gemeinsam nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu prüfen, sollte zumindest der Wert der Dienstleistungen von AMS für den Flughafen nicht missachtet werden.
- (147) Der Bericht des im Namen von Ryanair handelnden Beratungsunternehmens vom 20. Dezember 2013 zu den Preisen von AMS bezieht sich auf die Schlussfolgerungen der zuvor übermittelten Berichte des Marketingberaters Mindshare (2004) und Zenobie Conseil (2011) sowie des Berichts von Professor McLoughlin (2012) und stellt die Bedeutung von Werbemaßnahmen für kleinere Marken heraus. Diese Berichte bestätigen, dass Ryanair eine starke europaweite Marke sei, die für ihre Werbedienstleistungen Spitzenpreise verlangen könne.
- (148) In der Untersuchung wurden die Preise von AMS mit den Werbepreisen einer vergleichbaren Webseite für den Zeitraum 2004-2005, als die Preisliste von AMS eingeführt wurde, sowie für 2013 verglichen. Die Ergebnisse zeigen, dass ryanair.com monatlich zweimal so viele Besucher hat als die nächste bekannteste Reisewebsite und dass ihre Besucher häufiger auch andere E-Commerce-Transaktionen abschließen. Diese einzigartigen Eigenschaften in Kombination mit der Bekanntheit der Marke, erlauben es Ryanair, Höchstpreise zu verlangen.
- (149) Abschließend wurde festgestellt, dass für beide Zeiträume und sektorübergreifend die Preise von AMS niedriger waren oder im Bereich der Preise lagen, die von vergleichbaren Webseiten verlangt wurden.
- (150) Ryanair übermittelte zur Unterstützung Daten über den Verkehr zu ihrer Homepage des Vereinigten Königreichs zwischen November 2012 und November 2013 und im Zeitraum 2009-2012 sowie Daten über Dienstleistungen von AMS, die von einigen Flughäfen eingekauft wurden, sowie die Vereinbarungen von AMS mit diesen Flughäfen.
- (151) In Anhang B.4 zur Stellungnahme vom 20. Dezember 2013 übermittelte Ryanair den Vertrag von AMS vom 27. März 2009. In dem Vertrag wird insbesondere festgestellt, dass Airport Marketing Services ein Paket an Marketing-Dienstleistungen für den Zeitraum vom 29. März 2009 bis 28. März 2010 im Wert von 1 600 000,00 EUR bereitstelle. Für den Zeitraum vom 29. März 2010 bis 28. März 2014 betrage der Wert der Internet-Dienstleistungen 2 000 000,00 EUR jährlich, was der aktuellen Preisliste der Airport Marketing Services entspreche.

5.1.7. RYANAIRS STELLUNGNAHME VOM 17. JANUAR 2014

- (152) Ryanair übermittelte einen von einem Beratungsunternehmen vorbereiteten Bericht zu den Grundsätzen, die nach Meinung des Unternehmens bei einer Rentabilitätsprüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, die sowohl die Vereinbarungen über Luftverkehrsdienstleistungen zwischen Ryanair und den Flughäfen als auch die Marketingvereinbarungen zwischen AMS und den gleichen Flughäfen umfasst, gelten sollten. Ryanair betont, dass dies nicht ihren Standpunkt berühre, da die Vereinbarungen von AMS und die Vereinbarungen über Luftverkehrsdienstleistungen getrennt nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten geprüft werden sollten.
- (153) In dem Bericht wird festgestellt, dass die AMS-bezogenen Einnahmen auf der Einnahmenseite einer gemeinsamen Rentabilitätsanalyse und die AMS-bezogenen Ausgaben auf der Kostenseite aufgenommen werden müssten. Hierzu wird in dem Bericht eine Cashflow-basierte Methodik vorgeschlagen, mit der die Ausgaben für AMS als inkrementelle Betriebsausgaben behandelt werden.
- (154) In dem Bericht wird darauf hingewiesen, dass Marketingmaßnahmen zur Schaffung und Förderung des Markenwerts beitragen, was wahrscheinlich das Geschäft und die Gewinne während der Dauer der Marketingvereinbarungen und darüber hinaus steigern. Aufgrund einer Vereinbarung mit Ryanair werden andere Luftverkehrsunternehmen stärker von dem Flughafen angezogen, was die Geschäfte kommerzieller Betreiber und die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens erhöhen. Sollte die Kommission eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse durchführen, müssten diese Vorteile berücksichtigt werden, indem die Kosten für AMS als inkrementelle Betriebsausgaben und die inkrementellen Gewinne aus den AMS-Zahlungen netto berechnet werden. Darüber hinaus könnte ein Endwert in die veranschlagten inkrementellen Gewinne aufgenommen werden, um den Wertzuwachs über die Vereinbarung hinaus zu erfassen.

- (155) Zur Stützung dieses Ansatzes wurde mit dem Bericht eine Zusammenfassung der Ergebnisse von Studien übermittelt, die zeigen, wie Werbemaßnahmen den Wert einer Marke aufbauen und die Kundenbindung verbessern können. Insbesondere erhöhe Werbung auf ryanair.com den Markenauftritt eines Flughafens. Genauer gesagt können kleinere regionale Flughäfen, die ihr Verkehrsaufkommen erhöhen möchten, ihren Markenwert durch einen Werbevertrag mit AMS aufbauen.
- (156) Und schließlich wird argumentiert, dass der Cashflow-Ansatz den Entscheidungen der Kommission über staatliche und nichtstaatliche Beihilfen und Wettbewerbsangelegenheiten entspreche, wie in der Rechtssache der BayernLB, in der die Kommission angeben habe, dass sie ein Dividend-Discount-Modell zur Schätzung von Cashflows anwende und dann einen Endwert auf der Grundlage des erwarteten Dividendenwachstums bestimme, sowie in der Rechtssache zur Margenbescheidung von Telefónica, in der die Kommission einen Endwert in ihre Analyse der diskontierten Cashflows aufgenommen habe.

5.1.8. OXERA-BERICHT VOM 31. JANUAR 2014: WIE SOLLTEN AMS-VEREINBARUNGEN IN DER RENTABILITÄTSANALYSE ALS TEIL DER PRÜFUNG NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN BEHANDELT WERDEN? PRAKTISCHE ANWENDUNG

- (157) Am 31. Januar 2014 übermittelte Ryanair eine Stellungnahme zu den Untersuchungen der staatlichen Beihilfe durch die Kommission, von der das Unternehmen derzeit betroffen ist. Auf der Grundlage von Studien, mit denen ein Beratungsunternehmen beauftragt wurde, bespricht Ryanair das Vorgehen, dass AMS in einer gemeinsamen Rentabilitätsanalyse der AMS-Dienstleistungen und der Flughafendienstleistungen⁽⁷²⁾ ⁽⁷³⁾ eingebunden wird, und argumentiert, wie im Prinzip nach ihrem Verständnis des Ansatzes der Kommission die Vereinbarungen von AMS in eine gemeinsame Rentabilitätsanalyse einbezogen werden können.
- (158) Der angenommene Ansatz berücksichtigt, dass die Vereinbarungen über Flughafendienstleistungen und die AMS-Vereinbarungen das Potenzial besitzen, die Gewinne eines Flughafens über das geplante Ende der Flughafendienstleistungen hinaus zu stärken.
- (159) Ryanair argumentiert, dass die Anwesenheit von Ryanair an einem Flughafen andere Passagiere oder Luftverkehrsunternehmen an diesen Flughafen anlocke. Werbung und Promotion kann infolge der AMS-Vereinbarungen nach dem geplanten Ablauf der Vereinbarungen über Flughafendienstleistungen mit Ryanair zu einem höheren Verkehrsaufkommen von Ryanair-Passagieren und anderen Passagieren führen. Darüber hinaus könnte dies auch die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens erhöhen. Nach Ansicht von Ryanair sei dies ein intuitives Ergebnis, da fast alle Wirtschaftsunternehmen in Marketing investieren, um ihre Rentabilität über Produktdifferenzierung zu verbessern. Angesichts der typischen Vorteile des Marketings und der mit dem Wachstum innerhalb der Flughäfen verbundenen Netzwerkeffekte sei es falsch anzunehmen, dass die einzigen inkrementellen Einnahmen, die mit dem AMS-Marketing verbunden sind, durch Ryanair-Passagiere entstehen, die den Flughafen während der Dauer der Flughafendienstleistungsverträge benutzen.

5.1.9. STELLUNGNAHME VON RYANAIR VOM 12. SEPTEMBER 2014

- (160) Ryanair weist darauf hin, dass die Untersuchung der Vereinbarungen zwischen Flughafen und Luftverkehrsunternehmen eine Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten beinhalten müsse, wie in Abschnitt 3.5 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 angeführt werde.
- (161) Darüber hinaus argumentiert Ryanair, dass der „Kapazitätsansatz“ bei der Zuweisung der Investitionskosten sowohl nach der Ex-ante-Rentabilitätsprüfung rechtlich als auch aus wirtschaftlicher Sicht richtig sei. In der Tat spiegle der „tatsächlich übliche Ansatz“ nicht die Tatsache wider, dass die Prüfungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf Ex-ante-Basis durchgeführt werden müssen.

5.1.10. ZUWEISUNG DER INVESTITIONSKOSTEN⁽⁷⁴⁾

- (162) Im Bericht des im Namen von Ryanair handelnden Beratungsunternehmens wird auf Randnummer 64 der neuen Luftverkehrsleitlinien verwiesen und festgestellt, dass in der Tat mögliche neue Terminals und Einrichtungen nicht nur einem einzigen Luftverkehrsunternehmen dienen, sondern dass auch andere Luftverkehrsunternehmen von ihnen profitieren. Es wird betont, dass es nicht gerecht sei, die gesamten Kosten einem einzigen Unternehmen zuzurechnen, auch wenn es das einzige an diesem Flughafen tätige Unternehmen ist, wohingegen die Berechnung der Kosten auf Basis der Auslastung der durch die Investitionen geschaffenen Kapazitäten ein guter Weg sein könnte.

⁽⁷²⁾ Flughafendienstleistungen.

⁽⁷³⁾ Die gemeinsame Rentabilitätsanalyse von AMS-Dienstleistungen und Flughafendienstleistungen wurde für all jene Flughäfen durchgeführt, für die das Beratungsunternehmen die erforderlichen Daten erhalten hat.

⁽⁷⁴⁾ Oxera-Bericht vom 12. September 2014.

- (163) Ryanair betont den kritischen Unterschied zwischen der Messung der Kapazitätsauslastung und dem Anteil am Verkehrsaufkommen. Als Beispiel wird der Flughafen von Angoulême genannt, an dem Ryanair einen Anteil am Verkehrsaufkommen von 95-97 %, aber nur einen Anteil von 25-28 % an der Kapazitätsauslastung habe.
- (164) Das Beratungsunternehmen liefert der Kommission verschiedene Beispiele, einschließlich der Rechtssache von Alghero ⁽⁷⁵⁾. 2004 sei ein neues Passagierterminal am Flughafen Alghero eröffnet worden, das die Kapazitäten der Flughafenpassagiere erheblich von 0,8 Mio. auf 2,5 Mio. erhöht habe. Diese Erhöhung der Terminalkapazität spiegle sich in den Wirtschaftsplänen von SOGEEAL durch erhöhte Umstiege und Abflüge von Passagieren seit 2004 wider.
- (165) Abschließend wird festgestellt, dass es richtig sei, die Investitionskosten dem erwarteten Kapazitätsanteil einer bestimmten Vereinbarung mit einem Luftverkehrsunternehmen zuzuweisen.

5.1.11. BEURTEILUNG DER WEITEREN AUSWIRKUNGEN DER AMS-VEREINBARUNGEN AUF DAS FLUGHAFEN-VERKEHRS-AUFKOMMEN ⁽⁷⁶⁾

- (166) Das im Namen von Ryanair handelnde Beratungsunternehmen untersuchte die erwartete inkrementelle Rentabilität der Vereinbarungen aus der Perspektive des Flughafens, indem nicht nur die Kosten für die AMS-Zahlungen, sondern auch die Vorteile in Bezug auf die erhöhte Attraktivität des Flughafens und das Potenzial, höhere nicht mit Ryanair in Verbindung stehende Passagierzahlen als auch entsprechend höhere nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen zu erreichen, analysiert wurden.
- (167) Um die weiteren Auswirkungen der AMS-Vereinbarungen zu demonstrieren, verwendete das Beratungsunternehmen den Flughafen Alghero als Fallbeispiel. Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen positive Auswirkungen für SOGEEAL aufgrund der Marketingvereinbarungen mit AMS. Der Flughafen profitierte insbesondere von i) einer möglichen Verbesserung der Attraktivität für andere Luftverkehrsunternehmen, ii) einem begrenzten Rückgang der Passagiere aufgrund der Finanzkrise und iii) einem potentiellen Publikum für Werbung bei AMS, das 50 Mal größer ist als im Vergleich zu ähnlichen Vereinbarungen mit Alitalia.
- (168) Abschließend wird im Bericht argumentiert, dass es aufgrund der fehlenden empirischen Untersuchungen der Auswirkungen von Werbung auf ryanair.com falsch sei zu schlussfolgern, dass die einzigen Vorteile der Werbung auf ryanair.com in der Erhöhung des Ryanair-Verkehrsaufkommens bestehen und dass die Vorteile der AMS-Vereinbarungen nicht über die Dauer der Verträge hinausgehen.

5.1.12. DIE ROLLE VON VERGLEICHSANALYSEN BEI PRÜFUNGEN ⁽⁷⁷⁾ NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN ⁽⁷⁸⁾

- (169) Ryanair argumentiert, dass die Kommission keine Prüfung der Effizienz der Flughafenkosten bei der Rentabilitätsanalyse durchgeführt habe. Das Unternehmen betont daher die Tatsache, dass Ryanair nicht wissen könne, ob das Geschäft für den Flughafen rentabel sein werde.
- (170) Die von dem im Namen von Ryanair handelnden Beratungsunternehmen durchgeführte Untersuchung stellt die Bedeutung einer Vergleichsanalyse heraus, um die realen Kosten eines Flughafens zu verstehen. Es führt viele Beispiele von Vergleichsanalysen auf, die von der Kommission in den letzten Jahren verwendet wurden, und betont die Tatsache, dass die Kommission selbst feststelle, dass Vergleichsanalysen bei den Prüfungen nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers von großer Bedeutung seien.
- (171) Abschließend schlägt Ryanair vor, die Vergleichsanalysen zumindest zur Überprüfung der Ergebnisse der Rentabilitätsanalyse heranzuziehen.

5.1.13. WIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNGEN NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN: VERGLEICHSANALYSE MIT AMS ⁽⁷⁹⁾

- (172) Die von Ryanair bereitgestellte Studie zeigt, dass sich die Ergebnisse der Flughäfen Lübeck und Cagliari von 2012 und 2013 nach dem Hinzurechnen der AMS-Zahlungen in der Vergleichsanalyse nicht verändern.

⁽⁷⁵⁾ Siehe Fußnote 52.

⁽⁷⁶⁾ Oxera-Bericht vom 26. September 2014.

⁽⁷⁷⁾ Mitteilung von Ryanair vom 26. Januar 2015.

⁽⁷⁸⁾ Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

⁽⁷⁹⁾ Mitteilung von Ryanair vom 27. Februar 2015.

- (173) Das Unternehmen schlussfolgert, dass die von Ryanair am Flughafen Cagliari gezahlten Nettogebühren im betreffenden Zeitraum (2007-2013) im Durchschnitt höher gewesen seien als die durchschnittlichen Gebühren an den Vergleichsflughäfen. Dies lege nahe, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter Ryanair wahrscheinlich ähnliche Vereinbarungen angeboten hätte. Das Unternehmen argumentiert insbesondere, dass das Ergebnis unempfindlich gegenüber der Behandlung der AMS-Zahlungen sei und verschiedenen Sensibilitätsprüfungen standhalte.

5.1.14. WIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN: FLUGHAFEN CAGLIARI, RENTABILITÄTSPRÜFUNG ⁽⁸⁰⁾

- (174) Die Studie soll mithilfe einer Ex-ante-Untersuchung zeigen, dass die Vereinbarungen über Flughafendienstleistungen vom Januar 2007, Dezember 2007 und Dezember 2009 von SOGAER SpA (Betreiber des Flughafens Cagliari) als rentabel betrachtet wurden und auch von jeder anderen Verwaltungsgesellschaft, im Einklang mit den Luftverkehrsleitlinien von 2014, als profitabel betrachtet worden wären.
- (175) Insbesondere die Rentabilitätsanalyse auf der Grundlage der NPV-Berechnungen zeigt ein positives Index-Ergebnis für den gesamten Zeitraum (2007 und 2009). Daher scheinen die Vereinbarungen am Flughafen Cagliari marktkonform zu sein.
- (176) Die Belege zeigen, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter des Flughafens Cagliari unter ähnlichen Umständen ein Angebot mit ähnlichen Vereinbarungen wie denen, die zwischen Ryanair und dem Flughafen Cagliari abgeschlossen wurden, als gewinnbringend eingestuft hätte.

5.1.15. DIE AUSWIRKUNGEN DER TÄTIGKEITEN VON RYANAIR AUF NICHT LUFTVERKEHRSBEZOGENE EINNAHMEN ⁽⁸¹⁾

- (177) Das im Namen von Ryanair handelnde Beratungsunternehmen ist der Auffassung, dass der Beginn der Tätigkeiten von Ryanair erhebliche positive Auswirkungen auf die Höhe der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen je Passagier des Flughafens gehabt haben. Auf dieser Grundlage wird in dem Bericht behauptet, dass der bisher verwendete Ansatz bei der Rentabilitätsanalyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sowie in der Untersuchung der Kommission ⁽⁸²⁾ konservativ sei, da diese Erhöhung der Flughafeneinnahmen nicht berücksichtigt worden seien.
- (178) Der Bericht enthält eine empirische Untersuchung anhand einer Probe von 57 europäischen Flughäfen, die den geprüften Flughäfen der vorliegenden Untersuchung so ähnlich wie möglich sind. Sie zeigt, dass der Beginn der Tätigkeiten von Ryanair ⁽⁸³⁾ an 29 dieser Flughäfen zu einer Erhöhung von effektiv rund 12,0-13,7 % der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegendem Passagier (mit Inflationsanpassung) führte, was statistisch signifikant ist. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass die Passagiere von Ryanair mehr Geld ausgaben als Passagiere anderer Luftverkehrsunternehmen, teilweise aufgrund der beschränkten Verpflegungseinrichtungen an Bord der Billigfluggesellschaften und aufgrund des Beginns der Tätigkeiten von Ryanair infolge der Erweiterung des Terminals — beispielsweise durch Anwerben zusätzlicher Einzelhandelsgeschäfte.
- (179) Der Bericht stellt fest, dass diese Auswirkungen im Allgemeinen für Billigfluggesellschaften gelten. Aufgrund des wachsenden Sektors der Billigfluggesellschaften mit starken Marken, die erhebliche Anteile des Passagierverkehrs befördern, könne der Beginn von Tätigkeiten eines Billigfluggesellschafters an einem Flughafen zu einer erheblichen Entwicklung des Flughafens führen und somit zu höheren nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen je Passagier. Auf Grundlage der Probe von entsprechenden Flughäfen habe die Aufnahme von Tätigkeiten durch ein Unternehmen, das Full-Fare-Flüge anbietet, im Gegensatz dazu keine wesentlichen Auswirkungen auf die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen der Flughäfen je Passagier.

⁽⁸⁰⁾ Oxera-Bericht vom 2. März 2015.

⁽⁸¹⁾ Für Ryanair vorbereiteter Oxera-Bericht vom 4. Dezember 2015.

⁽⁸²⁾ Das Beratungsunternehmen bezog sich auf den von der Kommission in den Beschlüssen für die Flughäfen Pau und Nîmes verwendeten Ansatz, in denen die Kommission die erwarteten nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegendem Passagier auf der Grundlage der vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen festgestellten Daten auf dem Flughafen berechnete, wobei entsprechende Inflationsanpassungen vorgenommen wurden.

Beschluss (EU) 2015/1227 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, von Ryanair, Airport Marketing Services und Transavia (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 109), insbesondere Erwägungsgrund 414.

Beschluss (EU) 2016/633 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Nîmes-Uzès-Le Vigan, zugunsten von Veolia Transport Aéroport de Nîmes, zugunsten von Ryanair Limited und zugunsten von Airport Marketing Services Limited (ABl. L 113 vom 27.4.2016, S. 32), insbesondere Erwägungsgrund 436.

⁽⁸³⁾ Das Beratungsunternehmen betrachtet den Beginn der Tätigkeiten von Ryanair als das Jahr, in dem Ryanair „wesentliche“ Tätigkeiten an einem Flughafen aufgenommen habe; dieses Jahr wird als das erste Jahr definiert, in dem die abfliegenden Passagiere von Ryanair 50 % der maximalen Gesamtzahl der abfliegenden Passagiere von Ryanair in einem Jahr am gleichen Flughafen im Zeitraum 1994-2012 überschritten.

- (180) Laut dem Bericht zeigen die Ergebnisse den konservativen Charakter des Ansatzes, der bisher für die Rentabilitätsanalyse nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sowie für die Untersuchung der Kommission angewendet wurde. Diese Untersuchungen gehen nicht von einer beschleunigten Erhöhung der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen der Flughäfen je Passagier aus und erfassen somit nicht die zusätzlichen Vorteile der Flughäfen durch die Tätigkeiten von Ryanair, sondern werten nur die Schätzungen der nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegendem Passagier durch Einbeziehung der viel niedrigeren Inflationsrate auf. Das Beratungsunternehmen habe daher erwartet, dass die Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten und die Untersuchung der Kommission die erwartete Rentabilität der Vereinbarungen von Ryanair mit dem Flughafen unterschätzen.

5.2. STELLUNGNAHME VON EASYJET

5.2.1. STELLUNGNAHME ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

5.2.1.1. *Tätigkeiten von easyJet in Sardinien*

- (181) Im Zeitraum 2010-2013 war easyJet an den Flughäfen Cagliari und Olbia tätig.

Der Vertrag mit dem Flughafen Cagliari

- (182) Der Vertrag mit dem Flughafen Cagliari wurde am 14. Dezember 2010 unterschrieben und galt vom 29. März 2010 bis 28. März 2013 ⁽⁸⁴⁾. Der Gesamtwert des Vertrags mit Cagliari betrug [...] EUR: Der Vertrag sieht vor, dass der Betreiber des Flughafens Cagliari an easyJet für das erste Jahr [...] EUR, für das zweite Jahr [...] EUR und für das dritte Jahr [...] EUR zahlt.
- (183) Der Vertrag mit dem Flughafen Cagliari stellt klar, dass die Region zur Förderung der Wirtschaft der Region und zur Erzielung einer angemessenen wirtschaftlichen Rendite entschieden hat, ihre Marketinginvestitionen in die Tourismusindustrie zu erhöhen; zu diesem Zweck stellte sie Flughafenbetreibern Jahr für Jahr einen Betrag zur Verfügung. easyJet verpflichtete sich, Marketingmaßnahmen und Punkt-zu-Punkt-Flüge durchzuführen sowie die in dem Vertrag vereinbarten Passagierziele zu erreichen.
- (184) Der Vertrag umfasst einen auf drei Jahre ausgelegten Geschäfts- und Medienplan, der von easyJet vorbereitet wurde und Passagierziele festlegt, die von dem Luftverkehrsunternehmen erreicht werden müssen. Eine wirtschaftliche Folgenuntersuchung — mit der ein externer Berater beauftragt wurde — liegt dem Vertrag bei und misst die Rendite der Investition, die sich aus den Marketingmaßnahmen ergibt.
- (185) Sollte easyJet die Zusage, die vereinbarten Strecken und Frequenzen zu bedienen, nicht einhalten, muss SOGAER den entsprechenden Betrag nicht zahlen. easyJet verpflichtete sich, alle relevanten Standardgebühren und -steuern an SOGAER zu zahlen. Sollten die vorgenannten Gebühren und Steuern nicht gezahlt werden, so gilt dies als Verletzung der Verpflichtungen des Luftverkehrsunternehmens gegenüber SOGAER, wodurch letzteres das Recht hat, den Vertrag zu kündigen.
- (186) In Artikel 5 des Vertrags mit dem Flughafen Cagliari wird festgelegt, dass die Bereitstellung der finanziellen Unterstützung von der Gewährung der relevanten Fördermittel durch die Region abhängig ist.

Verträge mit dem Flughafen Olbia

- (187) Der erste Vertrag mit GEASAR wurde am 17. März 2011 unterzeichnet und galt für den Zeitraum vom 28. März 2010 bis 27. März 2011 (Einmalzahlung von [...] EUR). Der zweite Vertrag wurde am 25. Januar 2012 unterschrieben und galt für den Zeitraum vom 27. März 2011 bis 30. März 2013 ⁽⁸⁵⁾ (bis zu [...] EUR für die Sommersaison 2011 — Wintersaison 2011/2012 und bis zu [...] EUR für die Sommersaison 2012 — Wintersaison 2012/2013). Der letzte Vertrag mit dem Flughafen Olbia wurde am 1. März 2013 unterzeichnet und galt für den Zeitraum vom 27. März 2013 bis 30. März 2014 (bis zu [...] EUR).
- (188) In den Verträgen wird nicht erwähnt, dass die gewährten öffentlichen Fördermittel zur Entwicklung des Luftverkehrs von der Region stammen.

⁽⁸⁴⁾ Der Vertrag mit dem Flughafen Cagliari betrifft die Bedienung der folgenden Strecken: Stansted, Genf, Basel, Schönefeld.

⁽⁸⁵⁾ Der Vertrag mit dem Flughafen Olbia betrifft die Bedienung der folgenden Strecken: Bristol, Basel, Genf, London-Gatwick, Milano Malpensa, Schönefeld, Lyon, Orly und Madrid-Barajas

- (189) easyJet stellt fest, dass mit dem Vertrag vom 25. Januar 2012 die Tätigkeiten des Unternehmens am Flughafen erweitert werden sollten, i) durch Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Olbia und Madrid während der Sommersaison 2012, ii) durch Erhöhung der wöchentlichen Transportfrequenzen von und nach Berlin während der Wintersaison 2012/13 und iii) durch die Entwicklung des Transitverkehrs, insbesondere in den internationalen Märkten, in der Nach- und Nebensaison. Zweck des Vertrags sei die Entwicklung eines Marketing- und Werbeprogramms mit finanzieller Beteiligung von GEASAR gewesen.
- (190) easyJet bereitete einen Wirtschaftsplan vor, der von GEASAR geprüft wurde; GEASAR erstellte seinen eigenen Geschäftsplan zur Überprüfung der finanziellen Tragfähigkeit des Vertrags. Der Flughafenbetreiber prüfte den Wert der Investitionen auf der Grundlage der Ergebnisse seines eigenen Wirtschaftsplans ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1.2. *Elemente staatlicher Beihilfen*

- (191) Um beurteilen zu können, ob die fragliche Maßnahme als staatliche Beihilfe betrachtet werden kann, geht easyJet die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV aufgeführten Kriterien durch.

Staatliche Mittel

- (192) easyJet stellt fest, dass obwohl der Vertrag mit SOGAER sich insbesondere auf das sardische Regionalgesetz 10/2010 beziehe, nach dem die Region dem Flughafenbetreiber entsprechende Fördermittel gewährt, es keine Belege dafür gebe, dass die Finanzmittel, die easyJet von SOGAER und GEASAR erhalten hat, die gleichen seien, die den Flughafenbetreibern von der Region direkt gewährt wurden.
- (193) Zum einen argumentiert easyJet, dass der Verweis auf das Regionalgesetz im Vertrag zwischen SOGAER und easyJet selbst keinen direkten Bezug zwischen dem sardischen Regionalfonds und easyJet darstelle. Darüber hinaus zeige die Tatsache, dass dieser Verweis im Vertrag zwischen GEASAR und easyJet nicht vorhanden ist, dass das in dem anderen Vertrag genannte Gesetz 10/2010 für die Beziehung zwischen dem Flughafenbetreiber und easyJet nicht entscheidend gewesen sei.
- (194) easyJet ist der Auffassung, dass die Kommission die Verträge von easyJet einer besonderen Prüfung unterziehen müsse, um festzustellen, ob die Finanzmittel, die easyJet vom Flughafenbetreiber erhalten hat, von der Region stammen, bevor sie feststelle, dass die fragliche Maßnahme eine staatliche Beihilfe ist.

Verfälschung des Wettbewerbs im Binnenmarkt

- (195) easyJet stellt fest, dass der erhaltene Ausgleich nicht ausreiche, um sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken zu können. Dies liege an zwei wesentlichen Faktoren: am relativ niedrigen Betrag des Ausgleichs und den nicht vorhandenen Luftverkehrsunternehmen, die die im Vertrag genannten Strecken bedienen.
- (196) easyJet sei das einzige Luftverkehrsunternehmen, das alle im Vertrag mit SOGAER und fast alle im Vertrag mit GEASAR genannten Strecken bediene. Die Flughafenbetreiber haben auf ihren Webseiten, auf denen sie Luftverkehrsunternehmen aufforderten, Wirtschaftspläne zur Bedienung der Strecken von und nach Cagliari und Olbia einzureichen, auch andere Luftverkehrsunternehmen aufgefordert, die gleichen Strecken zu bedienen; easyJet sei jedoch das einzige Unternehmen gewesen, das diese Gelegenheit genutzt habe.
- (197) Da easyJet das einzige Luftverkehrsunternehmen auf den relevanten Strecken sei, könne kein Wettbewerber durch die mutmaßliche Beihilfe geschädigt werden. Somit liege laut easyJet keine Verfälschung des Wettbewerbs vor.

Fehlende wirtschaftliche Vorteile

- (198) easyJet stellt fest, dass die Maßnahme keine wirtschaftlichen Vorteile zugunsten des Unternehmens darstelle und begründet dies mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.
- (199) easyJet stellt fest, dass SOGAER und GEASAR die positive wirtschaftliche Rendite der Verträge ex ante prüfen konnten. Die wirtschaftliche Rendite basiere auf zwei Faktoren: i) easyJet verpflichtete sich, Marketingmaßnahmen

⁽⁸⁶⁾ Keiner der beiden Wirtschaftspläne wurde der Kommission übermittelt.

und die Punkt-zu-Punkt-Flüge durchzuführen sowie die in den Verträgen festgelegten Passagierziele zu erreichen; ii) easyJet legte dem Flughafenbetreiber Wirtschaftspläne für den Zeitraum der Verträge sowie Medienpläne vor, damit der Flughafenbetreiber die Rentabilität prüfen konnte; und iii) der Flughafenbetreiber bestätigte die Rendite der Investition, die sich aus den Marketingmaßnahmen ergaben.

- (200) Hinsichtlich des ersten Punktes erklärt easyJet, dass das Unternehmen in den Verträgen mit Cagliari und Olbia eine Zusage für den Betrieb eines Mindestflugplans und Mindestfrequenzen für die relevanten Strecken gegeben habe.
- (201) Hinsichtlich des zweiten Punktes beschreiben die von easyJet bereitgestellten Wirtschaftspläne das Angebot von easyJet im Detail, sodass die Flughafenbetreiber die Rentabilität der Investitionen bewerten können. easyJet erklärt, dass auf der Grundlage der zu der Zeit verfügbaren Informationen beide Flughafenbetreiber festgestellt haben, dass die Investitionen eine erhebliche Rendite für die Flughäfen einbringen würde.
- (202) SOGAER gründete seine Entscheidung, mit easyJet zu arbeiten, auf dem Ergebnis einer Untersuchung der wirtschaftlichen Auswirkungen, die von einem externen Berater bestätigt wurden; die Rendite der Investition wurde geprüft und festgestellt, dass sie sehr wahrscheinlich eine erhebliche wirtschaftliche Rendite und Entwicklung des Flughafens einbringen werde. GEASAR erklärte im Vertrag, dass es den Wirtschaftsplan von easyJet untersucht, die Annahmen und die erwarteten Ergebnisse bewertet und einen eigenen Wirtschaftsplan erstellt habe, der das wirtschaftliche Interesse an einer Zusammenarbeit mit easyJet bestätige.
- (203) Die Verträge mit SOGAER und GEASAR haben die Anzahl der Passagiere an den Flughäfen Cagliari und Olbia erheblich erhöht, was stabile und steigende Umsätze aus luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten sicherstelle.
- (204) easyJet ist der Auffassung, dass die Verträge mit SOGAER und GEASAR auf rein kommerziellen Interessen basieren. Somit könne die entsprechende Maßnahme nicht als staatliche Beihilfe betrachtet werden, da SOGAER und GEASAR als private Kapitalgeber gehandelt haben, die wirtschaftliche Vorteile im Blick hatten.

5.2.1.3. Erfüllung der Altmark-Tests und/oder des Artikels 106 Absatz 2 AEUV

- (205) easyJet bestätigt, dass der easyJet gewährte Ausgleich keine illegale staatliche Beihilfe darstelle, da er die vier vom Gerichtshof der Europäischen Union im *Altmark-Urteil* ⁽⁸⁷⁾ festgelegten Kriterien erfülle, mit denen festgestellt werden soll, ob Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen eine staatliche Beihilfe darstellen.
- (206) Die Maßnahme stelle einen Ausgleich für die Zusage dar, die festgelegten strategischen internationalen Strecken von und nach Cagliari und Olbia zu bedienen und die damit verbundenen Marketing- und Werbedienstleistungen durchzuführen, insbesondere in der nicht profitablen Nebensaison. Darüber hinaus sei die Förderung im Rahmen der Regelung auf einen (teilweisen) Ausgleich für die tatsächlich entstandenen Kosten von easyJet bei der Erfüllung der öffentlichen Dienstleistungen beschränkt und erlaube easyJet letztendlich, einen angemessenen Gewinn zu erzielen.
- (207) easyJet ist der Auffassung, dass die erste Altmark-Bedingung (Betrachtung mit einer genau definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung) erfüllt sei, da easyJet die Aufgabe, strategische internationale Strecken zu bedienen, vom Staat übertragen und die öffentliche Dienstleistung präzise definiert worden sei. easyJet habe infolge des sardischen Gesetzes 10/2010 und der entsprechenden Durchführungsrechtsakte verbindliche Verträge mit SOGAER und GEASAR abgeschlossen. Mit solchen Verträgen seien easyJet spezifische Verpflichtungen auferlegt worden, um sicherzustellen, dass der Grundsatz der territorialen Kontinuität eingehalten und eine ausreichende Zahl an Flügen angeboten werde, um Passagiere auch in der Nebensaison von und nach Sardinien zu transportieren. Der zu prüfende Ausgleich beziehe sich auf die DAWI, die easyJet von der Region durch SOGAER und GEASAR zugewiesen worden sei.
- (208) Zur Untersuchung der zweiten Bedingung (die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs werden im Voraus objektiv und transparent definiert) erklärt easyJet, dass die Verträge, in denen easyJet mit der Aufgabe betraut worden sei, Luftverkehrsdienstleistungen auf den strategischen Strecken durchzuführen, den Ausgleich zur Erfüllung dieser Aufgabe im Voraus ausreichend festlege, da ein fester jährlicher Betrag speziell für die Bedienung der betreffenden Strecken in dem Jahr festgelegt worden sei.

⁽⁸⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, EU:C:2003:415

- (209) In Bezug auf die dritte Bedingung (der erhaltene Ausgleich übersteigt nicht den Betrag, der zur Deckung der Kosten und zur Erzielung eines angemessenen Gewinns erforderlich ist) stellt easyJet fest, dass die Bereitstellung der in den Verträgen mit SOGAER und GEASAR vereinbarten Luftverkehrsdienstleistungen mit erheblichen festen und variablen Betriebskosten für easyJet verbunden sei. [...] easyJet bestätigt, dass das Unternehmen ohne die Unterstützung der Flughäfen niemals Strecken von sardischen Flughäfen bedient hätte, ausgenommen während der Hauptsaison.
- (210) easyJet stellt fest, dass auch die vierte Altmark-Bedingung erfüllt sei (der erhaltene Ausgleich übersteigt nicht die Kosten einer gut geführten Unternehmung, die mit den angemessenen Mitteln zur Bereitstellung der öffentlichen Dienstleistungen ausgestattet ist). easyJet erklärt, dass es als typisches Unternehmen betrachtet werden könne, das gut geführt werde und mit angemessenen Mitteln zur Bereitstellung der öffentlichen Dienstleistungen ausgestattet sei. easyJet möchte hervorheben, dass es eines der bestgeführten europäischen Luftverkehrsunternehmen und in der Lage sei, seinen Kunden aufgrund seines Fokus auf Effizienz und den Rückgriff auf eine hohe Flotten- und intensive IT-Nutzung, wodurch die Kosten für die Passagiere gesenkt werden können, niedrige Preise zu bieten.
- (211) Sollte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass die Altmark-Bedingungen nicht erfüllt sind, führt easyJet an, dass alle Bedingungen des Artikels 106 Absatz 2 AEUV erfüllt seien und die Maßnahmen zur Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlich gewesen seien. Es sei daher weiterhin gerechtfertigt, die Maßnahmen als mit der Ausnahmeregelung in Artikel 106 Absatz 2 AEUV vereinbar zu betrachten.

5.2.1.4. *Die Abwägungsprüfung*

- (212) Laut easyJet werde die Regelung durch das positive Ergebnis der Abwägungsprüfung, unabhängig vom Beihilfebetrag oder der Größe des Begünstigten, vollkommen legal, auch wenn sie nicht in den Anwendungsbereich der Verordnungen und Leitlinien falle. Beihilfen hätten übermäßige negative Auswirkungen, wenn
- a) sie ineffizienten und marktbeherrschenden Unternehmen in rückläufigen Sektoren gewährt werden;
 - b) sie private Investitionen oder Forschungsbemühungen verdrängen;
 - c) durch sie bestimmte Unternehmen oder Technologien benachteiligt werden.
- (213) Keine der Wettbewerbsverfälschungen, die normalerweise mit problematischen staatlichen Beihilfen in Verbindung gebracht werden, seien in diesem Fall vorhanden: i) die Empfänger haben keine Marktanteile auf Kosten möglicher effizienterer Wettbewerber übernommen; ii) ausländische Wettbewerber seien nicht zugunsten „nationaler Favoriten“ benachteiligt worden; iii) die Verbraucher haben keine Nachteile erlitten, da sie Zugang zu günstigeren und besseren Produkten haben.
- (214) easyJet stellt fest, dass die betreffende Regelung die Anforderungen an Erforderlichkeit und Angemessenheit erfülle. Die Regelung sei erforderlich, da easyJet anderenfalls die Strecken nicht über das gesamte Jahr betreiben würde. Die Regelung sei angemessen, da der Beitrag nur einem Teil der Betriebskosten von easyJet entspreche.

5.2.1.5. *Schlussfolgerung*

- (215) easyJet stellt abschließend fest, dass das Unternehmen keine illegale staatliche Beihilfe von sardischen Flughäfen oder sardischen Behörden im untersuchten Zeitraum erhalten habe.

5.2.2. STELLUNGNAHMEN ZUR ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 FÜR DIE FRAGLICHEN MAßNAHMEN

- (216) easyJet erklärt, dass es bereits gezeigt habe, dass es aus einer Reihe von Gründen, die nicht von den neuen Leitlinien berührt werden, keine illegale staatliche Beihilfe erhalten habe. easyJet betont, dass in Abschnitt 3.5 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 zwei Methoden aufgeführt werden, um festzustellen, ob die zwischen den Flughäfen und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Vereinbarungen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllen und somit frei von staatlicher Beihilfe sind.
- (217) Die erste ist die Referenzwert-Methode, doch die Kommission verwerfe diese Methode aufgrund der umfangreichen staatlichen Subventionen im Flughafen-Markt.

- (218) Die vorgeschlagene alternative Methode bestehe darin, festzustellen, ob die entsprechende Geschäftsvereinbarung inkrementell zur Rentabilität des Flughafens aus einer Ex-ante-Perspektive beiträgt (Abschnitt 3.5.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014). easyJet gibt an, dass die Kommission der Auffassung sei, dass „die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftverkehrsgesellschaften schließen“, sei. Nach Ansicht des Unternehmens sollte diese Prüfung im Prinzip auf einem Wirtschaftsplan basieren und verfügbare Informationen und vorhersehbare Entwicklungen zu der Zeit, als die Vereinbarung abgeschlossen wurde, berücksichtigen.
- (219) easyJet betont, wie bereits in der Stellungnahme vom 30. Juli 2013 angeführt, dass SOGAER und GEASAR die positive wirtschaftliche Rendite der Verträge ex ante erwarten konnten.
- (220) easyJet stellt fest, dass die positive wirtschaftliche Rendite auf folgenden Faktoren basiere: i) easyJet verpflichtete sich, Marketingmaßnahmen und die Punkt-zu-Punkt-Flüge durchzuführen sowie die in den Verträgen festgelegten Passagierziele zu erreichen; ii) easyJet legte dem Flughafenbetreiber Wirtschaftspläne für den Zeitraum der Verträge sowie Medienpläne vor, damit der Flughafenbetreiber die Rentabilität prüfen konnte; und iii) der Flughafenbetreiber bestätigte die Rendite der Investition, die sich aus den Marketingmaßnahmen ergaben. easyJet weist darauf hin, dass auf der Grundlage der zu der Zeit verfügbaren Informationen beide Flughafenbetreiber festgestellt hätten, dass die Investitionen eine erhebliche Rendite für die Flughäfen einbringen würde. Tatsächlich basiere die Entscheidung von SOGAER, einen Vertrag mit easyJet abzuschließen, auf dem Ergebnis einer Untersuchung der wirtschaftlichen Auswirkungen.
- (221) easyJet weist außerdem darauf hin, dass ihre Werbe- und Marketingmaßnahmen die Sichtbarkeit der Flughäfen Cagliari und Olbia und somit auch die Passagierflüsse zu diesen Flughäfen wesentlich erhöht haben.
- (222) Im Hinblick auf Abschnitt 5.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 stellt easyJet fest, dass es einige Änderungen an den Bedingungen gegeben habe, unter denen Luftverkehrsunternehmen Beihilfe für die Einrichtung neuer Strecken erhalten. easyJet behauptet, dass in diesem Fall, nach den neuen Leitlinien, flexiblere Vereinbarungen in Bezug auf die Größe des Flughafens und die förderfähigen Zielorte für Flughäfen in entlegenen Gebieten, wie in diesem Fall einer Insel, rechtmäßig sein können. easyJet erklärt, dass die neuen Kriterien für die Zulässigkeit einer Anlaufbeihilfe im Wesentlichen erfüllt seien.
- (223) Das Unternehmen stellt fest, dass in Abschnitt 5.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 angegeben werde, dass Anlaufbeihilfen für Flughäfen als Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse angesehen werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind: i) die Beihilfe erhöht die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung neuer Strecken oder ii) die Beihilfe begünstigt die regionale Entwicklung abgelegener Gebiete. Gemäß Abschnitt 2.2 der Leitlinien sind „abgelegene Gebiete“ definiert als „Gebiete in äußerster Randlage, Malta, Zypern, Ceuta, Melilla, Inseln im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und Gebiete mit geringer Bevölkerungsdichte“. easyJet hält fest, dass diese beiden Kriterien erfüllt seien. Darüber hinaus scheint auch die Anforderung eines echten Verkehrsbedarfs erfüllt zu sein, da keine echten alternativen Transportmethoden vorhanden seien.
- (224) easyJet erinnert daran, dass Anlaufbeihilfen Luftverkehrsunternehmen gewährt werden können, die von Flughäfen mit weniger als 3 Mio. Passagieren im Jahr abfliegen (Randnummer 142 der Luftverkehrsleitlinien) und im Einzelfall auch für solche, die von Flughäfen mit mehr als 3 und weniger als 5 Mio. Passagieren im Jahr abfliegen (Randnummer 144). Im Hinblick auf den Flughafen Olbia — dessen Vertrag mit easyJet 2011 unterzeichnet wurde — seien 2009 und 2010 Passagierzahlen von 1 621 945 bzw. 1 591 821 verzeichnet worden. Im Hinblick auf den Flughafen Cagliari — dessen Vertrag mit easyJet 2010 unterzeichnet wurde — seien 2008 und 2009 Passagierzahlen von 2 924 805 bzw. 3 317 262 verzeichnet worden. In jedem Fall sollte die Kommission nach Ansicht von easyJet zu dem Schluss gelangen, dass die Anlaufbeihilfen gemäß Randnummer 142 (im Falle des Flughafens Cagliari) oder zumindest gemäß Randnummer 144 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 erforderlich waren.
- (225) Im Hinblick auf die Geeignetheit der staatlichen Beihilfe als politisches Instrument, wird in Randnummer 147 festgestellt, dass dieses Kriterium erfüllt ist, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind: i) ein vorab von dem Luftverkehrsunternehmen erstellter Wirtschaftsplan zeigt Aussichten dafür auf, dass die geförderte Strecke nach 3 Jahren ohne öffentliche Zuwendungen für das Luftverkehrsunternehmen rentabel sein wird, oder ii) mangels eines Wirtschaftsplans für eine Strecke muss das Luftverkehrsunternehmen dem Flughafen gegenüber unwiderruflich zusagen, die Strecke mindestens so lange zu betreiben, wie sie Anlaufbeihilfen erhält. easyJet betont, dass die Wirtschaftspläne, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Verträge erstellt worden seien, die Zweckmäßigkeit und Nachhaltigkeit der Vereinbarungen für die Flughäfen bestätigen.

- (226) Obwohl keine formelle Zusage für die Tätigkeiten über die ursprünglichen 3 Jahre hinaus abgegeben worden sei, werde diese Bedingung de facto derzeit erfüllt, da easyJet seine Tätigkeiten an den Flughäfen Cagliari und Olbia fortgesetzt habe, nachdem die Vereinbarung 2013 abgelaufen waren.
- (227) Hinsichtlich des Vorliegens eines Anreizeffekts erinnert easyJet daran, dass eine Anlaufbeihilfe einen Anreizeffekt habe, wenn ohne die Beihilfe der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit der betreffenden Luftverkehrsgesellschaft wahrscheinlich nicht ausgeweitet würde. easyJet bezieht sich auf seine Stellungnahme, die am 30. Juli 2013 übermittelt wurde, und weist darauf hin, dass es ohne die Unterstützung von SOGAER und GEASAR keine der betroffenen Strecken außerhalb der Hauptsaison bedient hätte.
- (228) Im Hinblick auf die Angemessenheit des Beihilfebetrags schätzt easyJet, dass dieses Kriterium in diesem Fall erfüllt sei. Und schließlich stellt easyJet hinsichtlich der Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel fest, dass die Strecken nicht mit einer Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung oder einer anderen Transportform bedient werden können. Darüber hinaus gebe es keine anderen Flughäfen in den Einzugsgebieten der Flughäfen Cagliari und Olbia.

5.2.3. WEITERE STELLUNGNAHMEN ZU DER PRÜFUNG NACH DEM GRUNDSATZ DES MARKTWIRTSCHAFTLICH HANDELNDEN WIRTSCHAFTSBETEILIGTEN IM HINBLICK AUF DEN FLUGHAFEN OLBIA

- (229) easyJet stellt fest, dass die Vereinbarungen mit dem Flughafen Olbia dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen. Zu diesem Zweck übermittelte easyJet der Kommission einen Bericht, der von einem Beratungsunternehmen vorbereitet wurde. Die Untersuchung analysiert die erwartete Rentabilität jeder Marketingvereinbarung, die zwischen easyJet und Olbia abgeschlossen wurde, auf einer vollständigen Ex-ante-Basis, entsprechend dem Verständnis des Ansatzes der Kommission nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 und der jüngsten Entscheidungspraxis ⁽⁸⁸⁾.
- (230) Die Ergebnisse zeigen, dass gemäß den relevanten Annahmen zu der Zeit, als die Marketingvereinbarungen von 2010 und 2011 unterzeichnet wurden, zu erwarten war, dass jede Vereinbarung ausreichend profitabel sein würde. ⁽⁸⁹⁾ In der Tat sei die NPV im Hinblick auf die Vereinbarungen von 2010 und 2011 deutlich positiv sowohl im berichteten Basisfall und in mehrfachen Sensibilitätsprüfungen, was nahelege, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber wahrscheinlich ähnliche Vereinbarungen angeboten hätte.
- (231) Dies ließe darauf schließen, dass unter ähnlichen Umständen, ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber bereit gewesen wäre, ähnliche Vereinbarungen mit easyJet abzuschließen, wenn man von günstigen Ex-ante-Erwartungen für GEASAR ausgehe. Diese Untersuchung lege nahe, dass GEASAR sich bei Abschluss der verschiedenen Vereinbarungen mit easyJet wie ein privater Kapitalgeber verhalten habe.

5.3. STELLUNGNAHMEN VON GEASAR S.P.A. (FLUGHAFENBETREIBER DES FLUGHAFENS OLBIA)

5.3.1. STELLUNGNAHME ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

- (232) Der Flughafen Olbia wickelt vor allem inländischen und internationalen kommerziellen Passagierluftverkehr ab. Der Verkehr von und zum Flughafen Olbia ist in der Sommersaison zwischen Mai und Oktober am höchsten.
- (233) GEASAR betont, dass die Lage des Flughafens auf einer Insel wie Sardinien bedeute, dass
- a) er keine Überschneidungen mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten oder auf dem italienischen Festland habe;
 - b) der Flughafen Olbia nicht mit den anderen Flughäfen der Insel (insbesondere dem Flughafen Mario Mameli in Cagliari-Elmas und dem Flughafen Alghero-Fertilia) konkurriere. Die drei sardischen Flughäfen können nicht als gegenseitig substituierbar betrachtet werden, da sie unterschiedliche Einzugsgebiete haben. Die Hauptgründe für die Nichtsubstituierbarkeit seien: die Topografie der Insel, die verstreute Bevölkerung in dem Gebiet, die großen Entfernungen zwischen den Flughäfen und die fehlenden Schnellstraßenverbindungen zwischen den verschiedenen Gebieten der Insel.

⁽⁸⁸⁾ Hauptsächlich Entscheidung 2004/393/EG der Kommission 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 (ABl. L 137 vom 30. April 2004, S. 1) und Beschluss 2013/664/EU der Kommission vom 25. Juli 2012 in der Sache SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finnland Finavia, Airpro und Ryanair am Flughafen Tampere-Pirkkala (ABl. L 309 vom 19.11.2013, S. 27).

⁽⁸⁹⁾ Die Untersuchung wurde ohne Zugang zum Flughafen zur Besprechung der aus öffentlichen Quellen und von easyJet gesammelten Daten erstellt; die Informationen stammen aus den relevanten Marketingvereinbarungen, Rechnungsdaten, Bodenabfertigungsvereinbarungen, veröffentlichten Preislisten und den Jahresabschlüssen des Flughafens Olbia.

- (234) Darüber hinaus stehe der Luftverkehr am Flughafen Olbia nicht mit den anderen Transportmitteln von und nach Sardinien in Konkurrenz. Sardinien könne außer per Flugzeug nur per Schiff erreicht werden, jedoch mit viel längeren Reisezeiten.

5.3.1.1. *Die Maßnahmen von GEASAR zur Umsetzung des Gesetzes 10/2010*

- (235) GEASAR übermittelte der Region Wirtschaftspläne für 2010 und für den Dreijahreszeitraum 2011-2013, zusammen mit den entsprechenden Förderanträgen. Die Region genehmigte die Zuweisung der Fördermittel für diese Zeiträume in den Beschlüssen Nr. 43/37 vom 6. Dezember 2010 und Nr. 52/117 vom 23. Dezember 2011.
- (236) Die tatsächlich von GEASAR umgesetzten Maßnahmen betrafen lediglich die im Gesetz 10/2010 festgelegten Maßnahmen 2 und 3, d. h. sie betrafen Maßnahmen zur Förderung Sardiniens als Reiseziel. GEASAR schloss keine Entwicklungsvereinbarung für Strecken der Maßnahme 1 ab.

Maßnahme 2

- (237) Der Flughafenbetreiber veröffentlichte seinen Aufruf zur Interessenbekundung für den Abschluss von Marketing- und Werbeverträgen zur Umsetzung des Gesetzes 10/2010. Nachdem GEASAR Interessenbekundungen erhalten hatte, verhandelte das Unternehmen die Vorschläge für Marketingmaßnahmen mit den Luftverkehrsunternehmen, unter Berücksichtigung der von der Region erstellten Tourismus-Marketingpläne als Planungsinstrument.
- (238) GEASAR schloss infolgedessen für den Zeitraum 2010-2013 Ad-hoc-Verträge mit easyJet, Meridiana, Air Berlin, Fly Niki, Volotea, Norwegian, Air Italy, Jet2.com und Air Baltic ab. Die meisten Verträge hatten eine Laufzeit von ein oder zwei Jahren.
- (239) Die Verträge wurden unter der Voraussetzung abgeschlossen, dass die betreffenden Luftverkehrsunternehmen bestimmte inländische oder europäische Strecken von und nach Olbia bedienen. Diese Anforderung war mit der Förderung Sardiniens als Reiseziel durch die Luftverkehrsunternehmen verbunden.
- (240) Die Marketing- und Werbemaßnahmen für das Reiseziel, die die Luftverkehrsunternehmen mit den im Vertrag vereinbarten Mitteln durchführen sollten, sind in einem spezifischen Medienplan festgelegt. Insbesondere umfassen diese: i) „klassische“ Werbung (d. h. Anzeigen auf Plakaten, in den Medien, in Bordmagazinen usw.) und ii) „Online“-Werbung auf der Webseite des Luftverkehrsunternehmens.

Maßnahme 3

- (241) GEASAR betraute im Name der Region Dritte mit verschiedenen Initiativen zur Förderung Sardiniens als Reiseziel; dazu gehörte Werbung in der Presse und im Fernsehen, der Druck von Landkarten mit Informationen über Sardinien, Reklametafeln und Fensteraufkleber, die am Flughafen angebracht wurden, Beratungsverträge zur Planung von Werbestrategien, die Teilnahme an sektorbezogenen Messen und Pressekonferenzen und die Förderung des Reiseziels über das Angebot von Reisepaketen in Reisebüros und eine Webseite zur Förderung des Tourismus auf Sardinien.

Finanzflüsse

- (242) Die Mittel für die Maßnahmen 2 und 3 wurden von dem Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen und die anderen betroffenen Dienstleistungsanbieter in Form einer Vorauszahlung gezahlt. GEASAR übermittelte Berichte über die umgesetzten Maßnahmen im Zeitraum 2010-2012 mit den tatsächlich entstandenen Kosten an die Region. Die Region sollte dann die vom Flughafenbetreiber weitergeleiteten Beträge erstatten.
- (243) Die Region erstattete die entstandenen Kosten von GEASAR für die Maßnahmen 2 und 3 teilweise in Höhe der eingestellten Haushaltsmittel. Der größte Teil der von der Region gemäß dem Gesetz 10/2010 gezahlten Mittel betrifft die Maßnahme 2 und deckt die Zahlungen von GEASAR an die Luftverkehrsunternehmen zur Erfüllung der Marketing- und Werbeverträge ab.
- (244) Tabelle 11 zeigt die Finanzflüsse von GEASAR.

Tabelle 11

Finanzflüsse vom Flughafen Olbia

(EUR)

	2010	2011	2012	GESAMT
Maßnahme 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Maßnahme 3	(...)	(...)	(...)	(...)
Vom Flughafenbetreiber an die Region übermittelter Gesamtbetrag	3 972 223	3 057 654	3 029 160	10 059 037
Ansprüche auf Beiträge nach dem Gesetz 10/2010	3 972 223	2 945 363	3 029 160	9 946 747
Gesamtbeiträge gemäß dem Gesetz 10/2010, die dem Flughafenbetreiber erstattet wurden	3 400 000	2 599 000	3 029 160	9 028 160

5.3.1.2. Prüfung nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV

- (245) GEASAR sei nicht der tatsächlich Begünstigte der Maßnahmen 2 und 3 und der Einleitungsbeschluss enthalte dahingehend einen Fehler, dass GEASAR darin als Begünstigter der staatlichen Beihilfe gemäß dem Gesetz 10/2010 aufgeführt wird. GEASAR sei kein Begünstigter der wirtschaftlichen Vorteile aus dieser Beihilfe: Die von der Region nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Beiträge seien von den Flughafenbetreibern lediglich an die endgültigen Begünstigten „weitergegeben“ worden, d. h. an die Luftverkehrsunternehmen, die an den untersuchten Flughäfen Flugverbindungen bedienen. Dies gelte auch für die Tourismusförderung Sardinien, die von den Flughafenbetreibern bei anderen Unternehmen in Auftrag gegeben worden sei.
- (246) Laut GEASAR stellen die Beiträge nach dem Gesetz 10/2010 keine staatliche Beihilfe dar, da mindestens zwei der vier Bedingungen zur Feststellung staatlicher Beihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht erfüllt seien:
- Aus den Maßnahmen 2 und 3 sei für GEASAR kein wirtschaftlicher Vorteil erwachsen; das Unternehmen ist der Auffassung, dass die durch das Gesetz 10/2010 bereitgestellten Finanzmittel dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen: Die von der Region gezahlten Beträge im Hinblick auf die Maßnahmen 2 und 3 seien Gegenleistungen für eine erbrachte Dienstleistung und tatsächlich entstandene Kosten dritter Parteien. GEASAR stellt außerdem fest, dass die an die Luftverkehrsunternehmen (Maßnahme 2) und die anderen Dienstleistungsanbieter (Maßnahme 3) gezahlte Gegenleistung den geltenden Marktpreisen entsprochen habe. Andererseits generierten die von der Region nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Finanzmittel mittel- bis langfristig eine finanzielle Rendite für die Region. Der Betrag, den die Region in Form von höheren Steuereinnahmen erhielt, könne als höher betrachtet werden als die Kosten der Region zur Finanzierung der untersuchten Maßnahmen. Die von SFIRS gewährten Kredite seien ebenfalls unter Marktbedingungen ausgezahlt worden;
 - die Maßnahmen 2 und 3 beeinträchtigen nicht den Handel und verfälschen nicht den Wettbewerb: aufgrund seiner besonderen Lage sei der Flughafen Olbia auf lokaler Ebene tätig und konkurriere nicht mit anderen nationalen und europäischen Flughäfen. Das Management des Flughafens Olbia sei, wenn auch nur teilweise, 1989 GEASAR übertragen worden, d. h. lange vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroport de Paris* vom 12. Dezember 2000, in dem die Anwendbarkeit der Vorschriften für staatliche Beihilfen auf den Betrieb von Flughäfen ausgedehnt wurde.
- (247) GEASAR stellt abschließend fest, dass die Beiträge nach dem Gesetz 10/2010 gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV keine staatliche Beihilfe darstellen.

5.3.1.3. Prüfung der Vereinbarkeit nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV

- (248) Alternativ erklärt GEASAR, dass in jedem Fall die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlten Beiträge gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien. Die Vereinbarkeit müsse gemäß Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005⁽⁹⁰⁾ geprüft werden:
- die Beihilfe sei an Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen, von einem Mitgliedstaat nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ausgestellten Betriebsgenehmigung, ausgezahlt worden;

⁽⁹⁰⁾ Die betreffenden Kriterien wurden von der Kommission in Randnummer 133 ff. des „Einleitungsbeschlusses“ untersucht.

- b) die betreffende Förderung habe der Reduzierung der Saisonabhängigkeit des Luftverkehrs gedient; dementsprechend sei die Einrichtung neuer Strecken oder Flugpläne gefördert worden und betreffe keine Luftverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegen;
 - c) für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen sei die geförderte Verbindung rentabel gewesen;
 - d) die Förderung habe die zusätzlichen Anlaufkosten für den Betrieb neuer Strecken oder neuer Flugpläne abgedeckt; diese Kosten seien im Einklang mit den derzeitigen marktüblichen Preisen;
 - e) die Initiativen nach dem Gesetz 10/2010 seien in angemessener Weise unter den verschiedenen Luftverkehrsunternehmen, die daran interessiert waren, ihre Dienstleistungen anzubieten, bekannt gemacht worden;
 - f) die Verträge enthalten ein System von Vertragsstrafen, das greift, wenn ein Luftverkehrsunternehmen seine Zusagen gegenüber dem Flughafen nicht erfüllt.
- (249) GEASAR stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlten Fördermittel Luftverkehrsunternehmen für einen etwas längeren Zeitraum gewährt worden seien (vier Jahre anstatt drei Jahre) und umfangreicher gewesen seien als nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 erlaubt, fügt jedoch hinzu, dass nicht alle mit Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge die im Gesetz 10/2010 festgelegte Laufzeit haben; insbesondere betont das Unternehmen, dass die Leitlinien im Falle von Fördergebieten und wirtschaftlich benachteiligten Regionen wie Sardinien Abweichungen von den enthaltenen Intensitätskriterien erlauben.
- (250) Die fraglichen Maßnahmen seien geeignet, um einen Anreiz für Entwicklungsziele zu schaffen, die den Interessen der Union entsprechen und beeinträchtigen nicht den Handel zwischen Mitgliedstaaten in einem Maß, das den gemeinsamen Interessen zuwiderlaufe. Diesbezüglich bezieht sich GEASAR auf die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2012 zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU ⁽⁹¹⁾, in der die Bedeutung der regionalen Flughäfen in der Union hervorgehoben wird.
- (251) GEASAR ist der Auffassung, dass bei der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit dem Binnenmarkt, die Schlüsselrolle, die der Flughafen Olbia bei der Sicherstellung der territorialen Kontinuität einer Insel wie Sardinien spiele, berücksichtigt werden müsse.

5.3.1.4. Prüfung nach Artikel 106 AEUV

- (252) GEASAR stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 ausgezahlten Beträge keine staatliche Beihilfe auf der Grundlage der Altmark-Kriterien darstelle; selbst wenn dies so sei, sei sie gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV vereinbar.

Erfüllung der Altmark-Kriterien

- (253) Hinsichtlich der ersten Bedingung im Altmark-Urteil weist GEASAR darauf hin, dass die fraglichen Maßnahmen Teil der breiteren geografischen Politik und der Verkehrspolitik der Region seien, durch die eine Mindestanzahl an Flugverbindungen zwischen der Insel und dem Rest der Union über das ganze Jahr sichergestellt werden soll.
- (254) Laut GEASAR sei die zweite und dritte Altmark-Bedingung erfüllt: Die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet werde, sei vorab in einer objektiven und transparenten Weise festgelegt worden und es bestehe kein Risiko einer Überzahlung, da GEASAR die entstandenen Kosten nur teilweise erstattet worden seien.
- (255) GEASAR ist der Auffassung, dass ihm als privatem Unternehmen Kosten entstanden seien, die normalen Marktbedingungen unterliegen; daher sei auch die vierte Altmark-Bedingung erfüllt.

Vereinbarkeit nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV

- (256) GEASAR ist der Auffassung, dass diese Vereinbarkeit im Sinne des DAWI-Beschlusses von 2005 und alternativ im Sinne des DAWI-Rahmens von 2011 in entsprechender Anwendung geprüft werden sollte.
- (257) GEASAR stellt fest, dass der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2005 festgelegte Schwellenwert eingehalten werde, da sich der öffentliche Beitrag auf etwa 4 Mio. EUR im Jahr belaufe und die Umsätze von GEASAR unter 100 Mio. EUR liegen. Die Bedingungen in den Artikeln 4, 5 und 6 des DAWI-Beschlusses von 2005 seien ebenso erfüllt.

⁽⁹¹⁾ 2011/2196(INI).

- (258) Hinsichtlich der Anwendbarkeit des DAWI-Rahmens von 2011 weist GEASAR darauf hin, dass
- a) der Ausgleich für eine echte und richtig definierte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt wurde;
 - b) die betreffenden Unternehmen durch einen oder mehrere Rechtsakte mit der Durchführung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut wurden;
 - c) der Ausgleichsbetrag nicht den Betrag übersteige, der zur Deckung der Nettokosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, einschließlich eines angemessenen Gewinns, erforderlich sei.

5.3.2. STELLUNGNAHMEN ZUR ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 FÜR DIE FRAGLICHEN MAßNAHMEN

- (259) GEASAR weist darauf hin, dass die mutmaßliche Beihilfe vor dem 4. April 2014 gewährt wurde und dass in Abschnitt 8.6 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 das Datum festgelegt sei, ab dem die darin festgesetzten Vereinbarkeitskriterien anzuwenden seien. Die Kommission müsse daher den in Randnummer 172 der Leitlinien festgelegten Grundsatz auf alle Betriebsbeihilfen (anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) für Flughäfen anwenden, auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 bewilligt wurde. In Abschnitt 5 der Leitlinien sind auch Vereinbarkeitskriterien für Betriebsbeihilfen festgelegt, die vor dem 4. April 2014 gezahlt wurden. Andererseits gelten die Luftverkehrsleitlinien von 2014 nicht für Investitionen und Anlaufbeihilfen, die entgegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV vor dem 4. April 2014 gewährt wurden. Die Kommission müsse bei solchen Beihilfen die Regeln „*der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften*“ anwenden (Randnummern 173 und 174 der Leitlinien).
- (260) GEASAR bezieht sich auf die Stellungnahme, die das Unternehmen der Kommission am 1. Juli 2013 übermittelte, um zu belegen, dass es keine staatliche Beihilfe erhalten habe. Sollte die Kommission dennoch zu dem Schluss kommen, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlte öffentliche Zuwendung als Betriebsbeihilfe gilt, deren tatsächlicher Begünstigter GEASAR S.p.A. ist, behauptet der Flughafenbetreiber, dass jede gewährte Beihilfe den Vereinbarkeitskriterien der Luftverkehrsleitlinien von 2014 entspreche.
- (261) GEASAR stellt fest, dass gemäß Randnummer 137 der Leitlinien „*vor Beginn des Übergangszeitraums gewährte Betriebsbeihilfen*“, einschließlich vor dem 4. April 2014 gezahlte Beihilfen, gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV „*bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten*“ als vereinbar erklärt werden können. Eine weitere Bedingung, dass eine solche Beihilfe als vereinbar erklärt werden kann, sei, dass
- a) „*die in Abschnitt 5.1.2 — mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 — dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind*“;
 - b) insbesondere eine „*Verfälschung des Wettbewerbs*“ berücksichtigt wird.
- (262) GEASAR ist der Auffassung, dass alle Vereinbarkeitskriterien der Luftverkehrsleitlinien von 2014 erfüllt seien.

5.3.2.1. **Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse (Randnummern 113 und 114 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (263) GEASAR stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Betriebsbeihilfen sicher „*als Beitrag zur Verwirklichung eines Ziels von gemeinsamem Interesse angesehen*“ werden können. Dies werde durch die Ziele zur „*Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts*“, die die Region durch die Annahme des Gesetzes 10/2010 verfolge, bestätigt. Tatsächlich sei der gewährte öffentliche Beitrag zur Förderung der Entwicklung von Flugverbindungen zwischen der Insel und dem Rest der Union und zur Reduzierung der Saisonabhängigkeit bestimmt und ermögliche es, „*Störungen im Luftverkehr und in Bezug auf die Anbindung zu vermeiden*“ (Randnummer 113).
- (264) GEASAR S.p.A. behauptet, dass das Gesetz 10/2010 zur Erhöhung der „*Mobilität der Bürger der Union und [der] Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union*“ (Randnummer 113 Buchstabe a) beigetragen habe. Das Unternehmen fügt hinzu, dass das Gesetz 10/2010 die regionale Entwicklung begünstige (Randnummer 113 Buchstabe c); in der Tat sei der Flughafen Olbia ein wichtiger Zugang zu Reisezielen im Nordosten Sardinien; außerdem habe das Gesetz 10/2010 geholfen, die Saisonabhängigkeit des Luftverkehrs zu reduzieren.

5.3.2.2. Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen (Randnummern 116, 117 und 118 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)

- (265) Laut GEASAR werde auch diese Anforderung erfüllt, da der Flughafen Olbia zu der in der Randnummer 118 genannten Kategorie gehöre, nämlich zu den Flughäfen, die nicht in der Lage sind, ihre Betriebskosten zu decken. Genauer gesagt falle der Flughafen Olbia unter Buchstabe d: „Flughäfen mit 1 bis 3 Mio. Passagieren im Jahr“. 2013 betrug die Passagierzahlen 1 950 615 Passagiere.

5.3.2.3. Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument (Randnummer 120 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)

- (266) GEASAR ist der Auffassung, dass es keine anderen politischen oder Beihilfeinstrumente, die den Wettbewerb weniger verfälschen, gegeben habe, mit denen das gleiche Ziel hätte erreicht werden können, nämlich Flugverbindungen zum Nordwesten Sardinien sicherzustellen, die zu der Zeit hauptsächlich während der Sommersaison vorhanden waren, und dabei zu helfen, den Entwicklungsrückstand des Gebiets aufgrund seiner peripheren Lage und Abgeschiedenheit zu überwinden. Alle erhaltenen Beihilfen seien genutzt worden, um kommerziellen Verkehr zu erhalten und auszubauen und gute Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen.

5.3.2.4. Vorliegen eines Anreizeffekts (Randnummer 124 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)

- (267) GEASAR weist darauf hin, dass alle nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Beihilfen in jedem Fall dazu genutzt wurden, um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und die Flughafentätigkeiten zu ermöglichen, die den verfolgten Zielen von allgemeinem Interesse entsprechen. Ohne öffentliche Intervention hätten diese Ziele nicht erreicht werden können und der Flughafen Olbia hätte im Laufe des Jahres einen erheblichen Rückgang seiner Tätigkeiten erfahren.

5.3.2.5. Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum) (Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)

- (268) In diesem Punkt bezieht sich der Flughafenbetreiber auf die relevanten Elemente, die der Kommission bereits vorliegen und merkt an, dass die gewährten öffentlichen Mittel den Betreiber für die tatsächlich angefallenen Kosten in Bezug auf die nach dem Gesetz 10/2010 umgesetzten Initiativen entschädigen sollten.

5.3.2.6. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten (Randnummer 131 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)

- (269) GEASAR stellt fest, dass keine Betriebsbeihilfe in irgend einer Weise den Wettbewerb beeinflusst habe. Der Flughafenbetreiber erklärt, dass der Flughafen Olbia aufgrund seiner geografischen Lage ein Inselbetrieb mit geografisch beschränkter Reichweite sei, der nicht mit anderen nationalen oder europäischen Flughäfen im Wettbewerb stehe. Außerdem konkurriere er auch aufgrund seiner Eigenschaften nicht mit den anderen Flughäfen auf Sardinien. Darüber hinaus stehe der Flughafen Olbia auch nicht im Wettbewerb mit alternativen Transportmethoden.
- (270) Abschließend weist GEASAR, wieder mit Bezug auf die Luftverkehrsleitlinien von 2014, darauf hin, dass der Flughafen Olbia „allen potenziellen Nutzern offensteh[e] und [...] nicht einem bestimmten Nutzer vorbehalten [sei]“. Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist das Unternehmen der Auffassung, dass nach dem Gesetz 10/2010 gewährte Betriebsbeihilfen mit den Kriterien in Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 vollständig vereinbar und somit gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien.

5.4. STELLUNGNAHMEN VON SOGEAAL S.P.A. (FLUGHAFENBETREIBER DES FLUGHAFENS ALGHERO)

5.4.1. STELLUNGNAHME ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

- (271) SOGEAAL betont, dass die Lage des Flughafens Alghero auf einer Insel wie Sardinien bedeute, dass
- a) der Flughafen Alghero keine Überschneidungen mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten oder auf dem italienischen Festland habe;
 - b) der Flughafen Alghero nicht mit den anderen Flughäfen der Insel (insbesondere dem Flughafen Mario Mameli in Cagliari-Elmas und dem Flughafen Olbia-Costa Smeralda) konkurriere. Die drei sardischen Flughäfen können nicht als gegenseitig substituierbar betrachtet werden, da sie unterschiedliche Einzugsgebiete haben. Die Hauptgründe für die Nichtsubstituierbarkeit seien: die Topografie der Insel, die verstreute Bevölkerung in dem Gebiet, die großen Entfernungen zwischen den Flughäfen und die fehlenden Schnellstraßenverbindungen zwischen den verschiedenen Gebieten der Insel.

- (272) Darüber hinaus stehe der Luftverkehr am Flughafen Alghero nicht mit den anderen Transportmitteln von und nach Sardinien in Konkurrenz. Sardinien könne außer per Flugzeug nur per Schiff erreicht werden, jedoch mit viel längeren Reisezeiten.

5.4.1.1. Die Maßnahmen von SOGEAAL zur Umsetzung des Gesetzes 10/2010

- (273) SOGEAAL übermittelte der Region Wirtschaftspläne für 2010 und für den Dreijahreszeitraum 2011-2013, zusammen mit den entsprechenden Förderanträgen. Die Region genehmigte die Zuweisung der Fördermittel für diese Zeiträume in den Beschlüssen Nr. 43/37 vom 6. Dezember 2010 und Nr. 52/117 vom 23. Dezember 2011.
- (274) SOGEAAL ist der Auffassung, dass es bei der Durchführung der Aktivitäten 1, 2 und 3 nach dem Gesetz 10/2010 die im Wirtschafts- und Finanzplan erwarteten Rentabilitätsaussichten berücksichtigt habe.

Maßnahme 1

- (275) Nach der Veröffentlichung seiner Absicht, Verträge für die Streckenentwicklung nach dem Gesetz 10/2010 abzuschließen, schloss SOGEAAL mit Ryanair und easyJet für den Zeitraum 2010-2013 Vereinbarungen ab, in denen sich die Luftverkehrsunternehmen verpflichteten, bestimmte Verkehrsziele zu erreichen; würden sie diese erreichen, erhielten sie von SOGEAAL im Namen der Region einen bestimmten Betrag als Erfolgsprämie.

Maßnahme 2

- (276) Der Flughafenbetreiber veröffentlichte auf seiner Webseite seine Absicht, Marketing- und Werbeverträge gemäß dem Gesetz 10/2010 abzuschließen. SOGEAAL schloss danach Marketing- und Werbeverträge mit AMS, Meridiana, Alitalia und WizzAir ab. Die Verträge wurden unter der Voraussetzung abgeschlossen, dass die betreffenden Luftverkehrsunternehmen bestimmte inländische oder europäische Strecken von und nach Alghero bedienen. Diese Anforderung war mit der Förderung Sardiniens als Reiseziel durch die Luftverkehrsunternehmen verbunden.
- (277) Die Marketing- und Werbemaßnahmen für das Reiseziel, die die Luftverkehrsunternehmen mit den im Vertrag vereinbarten Mitteln durchführen sollten, umfassen: i) „klassische“ Werbung (d. h. Anzeigen auf Plakaten, in den Medien, in Bordmagazinen usw.) und ii) „Online“-Werbung auf der Webseite des Luftverkehrsunternehmens.

Maßnahme 3

- (278) SOGEAAL betraute Dritte im Namen der Region mit verschiedenen Initiativen zur Förderung Sardiniens als Reiseziel, einschließlich der Erstellung einer Webseite zur Förderung des Tourismus in Sardinien, klassischer Werbung und Online-Werbekampagnen sowie der Förderung des Reiseziels durch das Angebot von Reisepaketen in Reisebüros.

Finanzflüsse

- (279) Die Mittel für die durchgeführten Maßnahmen 1, 2 und 3 wurden von dem Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen und die anderen betroffenen Dienstleistungsanbieter in Form einer Vorauszahlung gezahlt. SOGEAAL übermittelte Berichte über die umgesetzten Maßnahmen im Zeitraum 2010-2012 mit den tatsächlich entstandenen Kosten an die Region. Die Region sollte dann die vom Flughafenbetreiber weitergeleiteten Beträge erstatten.
- (280) Der größte Teil der von der Region gemäß dem Gesetz 10/2010 gezahlten Mittel betrifft die Maßnahmen 1 und 2 und deckt die Zahlungen von SOGEAAL an die Luftverkehrsunternehmen zur Erfüllung der Marketing- und Werbeverträge ab, wie in Tabelle 12 dargestellt.

Tabelle 12

Finanzflüsse vom Flughafen Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	GESAMT
Maßnahme 1	(...)	(...)	(...)	(...)
Maßnahme 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Maßnahme 3	—	(...)	(...)	(...)

(EUR)

	2010	2011	2012	GESAMT
Vom Flughafenbetreiber an die Region übermittelter Gesamtbetrag	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Ansprüche auf Beiträge nach dem Gesetz 10/2010	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538
Gesamtbeiträge gemäß dem Gesetz 10/2010, die dem Flughafenbetreiber erstattet wurden	8 517 962	9 041 162	9 062 413	26 621 538

5.4.1.2. Prüfung nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV

- (281) SOGEAAL sei nicht der tatsächlich Begünstigte der Maßnahmen 1, 2 und 3. SOGEAAL behauptet, dass der Einleitungsbeschluss dahingehend einen Fehler enthalte, dass SOGEAAL darin als Begünstigter der staatlichen Beihilfe gemäß dem Gesetz 10/2010 aufgeführt wird.
- (282) SOGEAAL sei kein Begünstigter der wirtschaftlichen Vorteile aus dieser Beihilfe: Die von der Region nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Beiträge seien von den Flughafenbetreibern lediglich an die endgültigen Begünstigten „weitergegeben“ worden, d. h. an die Luftverkehrsunternehmen, die an den untersuchten Flughäfen Flugverbindungen bedienen. Dies gelte auch für die Tourismusförderung Sardinien, die von den Flughafenbetreibern bei anderen Unternehmen in Auftrag gegeben worden sei.
- (283) Laut SOGEAAL stelle der nach dem Gesetz 10/2010 gewährte Ausgleich keine staatliche Beihilfe dar. Drei der vier Bedingungen zur Feststellung staatlicher Beihilfen gemäß Artikel 107 Absatz 1 seien nicht erfüllt. Die Maßnahmen 1, 2 und 3 haben keine Auswirkungen auf den Handel und verfälschen nicht den Wettbewerb: aufgrund seiner besonderen Lage sei der Flughafen Alghero auf lokaler Ebene tätig und konkurriere nicht mit anderen nationalen oder europäischen Flughäfen. Das Management des Flughafens Alghero sei, wenn auch nur teilweise, 1989 SOGEAAL übertragen worden, d. h. lange vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroport de Paris* vom 12. Dezember 2000, in dem die Anwendbarkeit der Vorschriften für staatliche Beihilfen auf den Betrieb von Flughäfen ausgedehnt wurde.
- (284) Aus den Maßnahmen 1, 2 und 3 seien keine wirtschaftlichen Vorteile erwachsen. SOGEAAL ist der Auffassung, dass die durch das Gesetz 10/2010 bereitgestellten Finanzmittel dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechen: die von der Region gezahlten Summen im Hinblick auf alle drei Maßnahmen seien Gegenleistungen für eine erbrachte Dienstleistung und tatsächlich entstandene Kosten dritter Parteien. SOGEAAL stellt außerdem fest, dass die an die Luftverkehrsunternehmen (Maßnahme 2) und die anderen Dienstleistungsanbieter (Maßnahme 3) gezahlte Gegenleistung den geltenden Marktpreisen entsprochen habe.
- (285) Die von der Region nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Finanzmittel generierten mittel- bis langfristig eine finanzielle Rendite für die Region. Der Betrag, den die Region in Form von höheren Steuereinnahmen erhielt, könne als höher betrachtet werden als die Kosten der Region zur Finanzierung der untersuchten Maßnahmen. Die von SFIRS gewährten Kredite seien ebenfalls unter Marktbedingungen ausgezahlt worden.
- (286) SOGEAAL stellt abschließend fest, dass die Beiträge nach dem Gesetz 10/2010 gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV keine staatliche Beihilfe darstellen.

5.4.1.3. Prüfung der Vereinbarkeit nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV

- (287) Alternativ erklärt SOGEAAL, dass in jedem Fall die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlten Beiträge gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien. Die Vereinbarkeit müsse gemäß Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 ⁽⁹²⁾ geprüft werden:
- die Beihilfe sei an Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen, von einem Mitgliedstaat nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 ausgestellten Betriebsgenehmigung, ausgezahlt worden;
 - die betreffende Förderung habe der Reduzierung der Saisonabhängigkeit gedient und die Einrichtung neuer Strecken oder Flugpläne gefördert und keine Luftverkehrsunternehmen betroffen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 unterliegen;

⁽⁹²⁾ Die betreffenden Kriterien wurden von der Kommission in Randnummer 133 ff. des „Einleitungsbeschlusses“ untersucht.

- c) für die betroffenen Luftverkehrsunternehmen sei die geförderte Verbindung rentabel gewesen;
 - d) die Initiativen nach dem Gesetz 10/2010 seien in angemessener Weise unter den verschiedenen Luftverkehrsunternehmen, die daran interessiert waren, ihre Dienstleistungen anzubieten, bekannt gemacht worden;
 - e) die Verträge enthalten ein System von Vertragsstrafen, das greift, wenn ein Luftverkehrsunternehmen seine Zusagen gegenüber dem Flughafen nicht erfüllt.
- (288) SOGEAAL stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlten Fördermittel Luftverkehrsunternehmen für einen etwas längeren Zeitraum gewährt worden seien (vier Jahre anstatt drei Jahre) und umfangreicher gewesen seien als nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 erlaubt, fügt jedoch hinzu, dass nicht alle mit Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge die im Gesetz 10/2010 festgelegte Laufzeit haben; insbesondere betont das Unternehmen, dass die Leitlinien im Falle von Fördergebieten und wirtschaftlich benachteiligten Regionen wie Sardinien Abweichungen von den enthaltenen Intensitätskriterien erlauben.
- (289) Die fraglichen Maßnahmen seien geeignet, um einen Anreiz für Entwicklungsziele zu schaffen, die den Interessen der Union entsprechen und beeinträchtigen nicht den Handel zwischen Mitgliedstaaten in einem Maß, das den gemeinsamen Interessen zuwiderlaufe. Diesbezüglich bezieht sich SOGEAAL auf die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2012 zur Zukunft der regionalen Flughäfen und Luftverkehrsdienste in der EU, in der die Bedeutung der regionalen Flughäfen in der Union hervorgehoben wird.
- (290) SOGEAAL ist der Auffassung, dass bei der Prüfung der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit dem Binnenmarkt, die Schlüsselrolle, die der Flughafen Alghero bei der Sicherstellung der territorialen Kontinuität einer Insel wie Sardinien spiele, berücksichtigt werden müsse.

5.4.1.4. Prüfung nach Artikel 106 AEUV

- (291) SOGEAAL stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 ausgezahlten Beträge keine staatliche Beihilfe auf der Grundlage der Altmark-Kriterien darstelle; selbst wenn dies so sei, sei sie gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV vereinbar.

Erfüllung der Altmark-Kriterien

- (292) Hinsichtlich der ersten Bedingung im Altmark-Urteil weist SOGEAAL darauf hin, dass die fraglichen Maßnahmen Teil der breiteren geografischen Politik und der Verkehrspolitik der Region seien, durch die eine Mindestanzahl an Flugverbindungen zwischen der Insel und dem Rest der Union über das ganze Jahr sichergestellt werden soll.
- (293) Laut SOGEAAL sei die zweite und dritte Altmark-Bedingung erfüllt: Die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet werde, sei vorab in einer objektiven und transparenten Weise festgelegt worden und es bestehe kein Risiko einer Überzahlung, da SOGEAAL die entstandenen Kosten nur teilweise erstattet worden seien.
- (294) Die berücksichtigten Kosten seien von privaten, gut geführten Unternehmungen aufgewendet worden; somit sei die vierte Altmark-Bedingung erfüllt.

Vereinbarkeit nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV

- (295) SOGEAAL ist der Auffassung, dass diese Vereinbarkeit im Sinne des DAWI-Beschlusses von 2005 und alternativ im Sinne des DAWI-Rahmens von 2011 in entsprechender Anwendung geprüft werden sollte.
- (296) SOGEAAL stellt fest, dass der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2005 festgelegte Schwellenwert eingehalten werde, da sich der öffentliche Beitrag auf etwa 4 Mio. EUR im Jahr belaufe und die Umsätze von SOGEAAL unter 100 Mio. EUR liegen. Die Bedingungen in den Artikeln 4, 5 und 6 des DAWI-Beschlusses von 2005 seien ebenso erfüllt.
- (297) Hinsichtlich der Anwendbarkeit des DAWI-Rahmens von 2011 weist SOGEAAL darauf hin, dass
- a) der Ausgleich für eine echte und richtig definierte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt wurde;
 - b) die betreffenden Unternehmen durch einen oder mehrere Rechtsakte mit der Durchführung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut wurden;
 - c) der Ausgleichsbetrag nicht den Betrag übersteige, der zur Deckung der Nettokosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, einschließlich eines angemessenen Gewinns, erforderlich sei.

5.4.2. STELLUNGNAHMEN ZUR ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 FÜR DIE FRAGLICHEN MAßNAHMEN

- (298) SOGEAAL weist darauf hin, dass die mutmaßliche Beihilfe vor dem 4. April 2014 gewährt wurde und dass in Abschnitt 8.6 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 das Datum festgelegt sei, ab dem die darin festgesetzten Vereinbarkeitskriterien anzuwenden seien. Die Kommission müsse daher den in Randnummer 172 der Leitlinien festgelegten Grundsatz auf alle Betriebsbeihilfen (anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) für Flughäfen anwenden, auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 bewilligt wurde. In Abschnitt 5 der Leitlinien sind auch Vereinbarkeitskriterien für Betriebsbeihilfen festgelegt, die vor dem 4. April 2014 gezahlt wurden. Andererseits gelten die Luftverkehrsleitlinien von 2014 nicht für Investitionen und Anlaufbeihilfen, die entgegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV vor dem 4. April 2014 gewährt wurden. Die Kommission müsse bei solchen Beihilfen die Regeln „*der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften*“ anwenden (Randnummern 173 und 174 der Leitlinien).
- (299) SOGEAAL bezieht sich auf die Stellungnahme, die das Unternehmen der Kommission am 29. Juli 2013 übermittelte, um zu belegen, dass es keine staatliche Beihilfe erhalten habe. Sollte die Kommission dennoch zu dem Schluss kommen, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gezahlte öffentliche Zuwendung als Betriebsbeihilfe gilt, deren tatsächlicher Begünstigter SOGEAAL ist, behauptet der Flughafenbetreiber, dass jede gewährte Beihilfe den Vereinbarkeitskriterien der Luftverkehrsleitlinien von 2014 entspreche.
- (300) SOGEAAL stellt fest, dass gemäß Randnummer 137 der Leitlinien „*vor Beginn des Übergangszeitraums gewährte Betriebsbeihilfen*“, einschließlich vor dem 4. April 2014 gezahlte Beihilfen, gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV „*bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten*“ als vereinbar erklärt werden können. Eine weitere Bedingung, dass eine solche Beihilfe als vereinbar erklärt werden kann, sei, dass
- a) „*die in Abschnitt 5.1.2 — mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 — dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind*“;
 - b) insbesondere eine „*Verfälschung des Wettbewerbs*“ berücksichtigt wird.
- (301) SOGEAAL ist der Auffassung, dass die Vereinbarkeitsbedingungen in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 erfüllt seien und weist darauf hin, dass es bereits am 8. Mai 2014 Anmerkungen zur Vereinbarkeit mit den Luftverkehrsleitlinien von 2014 im Verfahren SA.23098-Aeroporto di Alghero übermitteln habe.

5.4.2.1. **Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse (Randnummern 113 und 114 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (302) SOGEAAL stellt fest, dass die nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Betriebsbeihilfen sicher „*als Beitrag zur Verwirklichung eines Ziels von gemeinsamem Interesse angesehen*“ werden können. Dies werde durch die Ziele zur „*Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts*“, die die Region durch die Annahme des Gesetzes 10/2010 verfolge, bestätigt. Tatsächlich sei der gewährte öffentliche Beitrag zur Förderung der Entwicklung von Flugverbindungen zwischen der Insel und dem Rest der Union und zur Reduzierung der Saisonabhängigkeit bestimmt und ermögliche es, „*Störungen im Luftverkehr und in Bezug auf die Anbindung zu vermeiden*“ (Randnummer 113).
- (303) SOGEAAL behauptet, dass das Gesetz 10/2010 zur Erhöhung der „*Mobilität der Bürger der Union und [der] Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union*“ (Randnummer 113 Buchstabe a) beigetragen habe.
- (304) Das Unternehmen fügt hinzu, dass das Gesetz 10/2010 die regionale Entwicklung begünstige (Randnummer 113 Buchstabe c); dies gelte insbesondere für das Einzugsgebiet des Flughafens Alghero, den Nordwesten Sardinien, der unter einem erheblichen Entwicklungsrückstand leide.

5.4.2.2. **Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen (Randnummern 116, 117 und 118 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (305) Laut SOGEAAL werde auch diese Anforderung erfüllt, da der Flughafen Alghero zu der in der Randnummer 118 genannten Kategorie gehöre, nämlich zu den Flughäfen, die nicht in der Lage sind, ihre Betriebskosten zu decken. Genauer gesagt falle der Flughafen Alghero unter Buchstabe d: „*Flughäfen mit 1 bis 3 Mio. Passagieren im Jahr*“.

5.4.2.3. **Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument (Randnummer 120 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (306) SOGEAAL ist der Auffassung, dass es keine anderen politischen oder Beihilfeinstrumente, die den Wettbewerb weniger verfälschen, gegeben habe, mit denen das gleiche Ziel hätte erreicht werden können, nämlich Flugverbindungen zum Nordwesten Sardinien sicherzustellen, die zu der Zeit hauptsächlich während der Sommersaison vorhanden waren, und dabei zu helfen, den Entwicklungsrückstand des Gebiets aufgrund seiner peripheren Lage und Abgeschlossenheit zu überwinden. Alle erhaltenen Beihilfen seien genutzt worden, um kommerziellen Verkehr zu erhalten und auszubauen und gute Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen.

5.4.2.4. **Vorliegen eines Anreizeffekts (Randnummer 124 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (307) SOGEAAL weist darauf hin, dass alle nach dem Gesetz 10/2010 gewährten Beihilfen in jedem Fall dazu genutzt wurden, um die Entwicklung des Verkehrsaufkommens und die Flughafentätigkeiten zu ermöglichen, die den verfolgten Zielen von allgemeinem Interesse entsprechen. Ohne öffentliche Intervention hätten diese Ziele nicht erreicht werden können und der Flughafen Alghero hätte im Laufe des Jahres einen erheblichen Rückgang seiner Tätigkeiten erfahren.

5.4.2.5. **Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum) (Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (308) In diesem Punkt bezieht sich der Flughafenbetreiber auf die relevanten Elemente, die der Kommission bereits vorliegen und merkt an, dass die gewährten öffentlichen Mittel den Betreiber für die tatsächlich angefallenen Kosten in Bezug auf die nach dem Gesetz 10/2010 umgesetzten Initiativen entschädigen sollten.

5.4.2.6. **Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten (Randnummer 131 der Luftverkehrsleitlinien von 2014)**

- (309) SOGEAAL stellt fest, dass keine Betriebsbeihilfe in irgend einer Weise den Wettbewerb beeinflusst habe. Der Flughafenbetreiber erklärt, dass der Flughafen Alghero aufgrund seiner geografischen Lage ein Inselbetrieb mit geografisch beschränkter Reichweite sei, der nicht mit anderen nationalen oder europäischen Flughäfen im Wettbewerb stehe. Außerdem konkurriere er auch aufgrund seiner Eigenschaften nicht mit den anderen Flughäfen auf Sardinien. Darüber hinaus stehe der Flughafen Alghero auch nicht im Wettbewerb mit alternativen Transportmethoden.
- (310) Abschließend weist SOGEAAL, wieder mit Bezug auf die Luftverkehrsleitlinien von 2014, darauf hin, dass der Flughafen Alghero „*allen potenziellen Nutzern offensteh[e] und [...] nicht einem bestimmten Nutzer vorbehalten [sei]*“. Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist das Unternehmen der Auffassung, dass nach dem Gesetz 10/2010 gewährte Betriebsbeihilfen mit den Kriterien in Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 vollständig vereinbar und somit gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar seien.

5.5. STELLUNGNAHMEN VON SOGAER (BETREIBER DES FLUGHAFENS CAGLIARI)

5.5.1. STELLUNGNAHME ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

- (311) SOGAER ist mit dem von der Kommission angewandten Ansatz nicht einverstanden, da es scheine, dass das *Altmark*-Prinzip auf SOGAER anstatt auf die Luftverkehrsunternehmen angewendet werde: SOGAER sei nie von der Region beauftragt worden, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse durchzuführen. SOGAER ist der Auffassung, dass die Region nicht in der Lage gewesen sei, Dokumente mit klaren Beschreibungen der von den Flughäfen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorzulegen, da die mutmaßlichen Verpflichtungen niemals als Verpflichtungen angesehen wurden.

5.5.1.1. **Fehlerhafte Feststellung der Begünstigten**

- (312) SOGAER widerspricht der Schlussfolgerung der Kommission, dass SOGAER ein Begünstigter der staatlichen Beihilfe gemäß dem Gesetz 10/2010 sei. SOGAER ist der Auffassung, dass die zu untersuchende Beihilferegulierung keine Betriebsbeihilfe für SOGAER oder eine Ausgleichszahlung an SOGAER für einen von der Region beauftragten Dienst, nämlich Luftverkehrsunternehmen auszuwählen, um bestimmte Jahresziele in Bezug auf die Frequenz und die Passagierzahlen auf strategischen Strecken von und zum Flughafen Cagliari zu erreichen, darstelle.
- (313) SOGAER argumentiert, dass die Region nach dieser Regelung einen Ausgleich bereitstelle, der lediglich durch SOGAER als Teil eines von der Region beschlossenen, finanzierten und überwachten Plans, weitergeleitet und an die Luftverkehrsunternehmen zur Einrichtung neuer Strecken oder zur Entwicklung bestehender Strecken von und nach Sardinien gezahlt werde. Wären keine neuen Strecken eingerichtet oder bestehende Strecken erweitert worden, hätte SOGAER für die geleistete Dienstleistung keine Zahlung erhalten.

- (314) SOGAER weist auf seine Rechnungslegungspflicht hin: Die Region habe SOGAER die Finanzmittel erstattet, die letzteres als Vorauszahlung an die Luftverkehrsunternehmen gezahlt habe, und zwar erst nachdem die Region die Rechnungslegung von SOGAER, in der nachgewiesen werden musste, dass die Luftverkehrsunternehmen die gesamten Beiträge der Region erhalten haben, akzeptiert habe. SOGAER behauptet daher, dass es kein Begünstigter der betreffenden Beihilfe sei und dass es nicht richtig sei, davon zu sprechen, dass die Region SOGAER finanzielle Unterstützung gewährt habe. SOGAER sei kein Fall bekannt, in dem die Kommission entschieden habe, dass eine Partei Begünstigter einer staatlichen Beihilfe ist, wenn seine Rolle darin besteht, die erhaltenen öffentlichen Mittel an Dritte weiterzuleiten. Die Dienstleistung, für die die Region einen Ausgleich gezahlt hat, sei von den Luftverkehrsunternehmen und nicht vom Flughafenbetreiber durchgeführt worden. SOGAER fügt hinzu, dass die von SFIRS gewährte Vorauszahlung kein Element staatlicher Beihilfen beinhalte. Es handle sich hierbei um ein verzinsliches Darlehen zu Marktbedingungen.

5.5.1.2. *Finanzflüsse*

- (315) Die Beträge für die Maßnahmen 2 und 3 wurden vom Flughafenbetreiber im Voraus an die Luftverkehrsunternehmen und die anderen betroffenen Anbieter gezahlt. SOGEAAL übermittelte Berichte über die im Zeitraum 2010-2012 durchgeführten Maßnahmen, die der Region die tatsächlich entstandenen Kosten aufzeigen. Die Region sollte dann die vom Flughafenbetreiber im Voraus weitergeleiteten Beträge erstatten. Tabelle 13 zeigt die entsprechenden Finanzflüsse.

Tabelle 13

Finanzflüsse vom Flughafen Alghero

(EUR)

	2010	2011	2012	GESAMT
Maßnahmen 1 und 2	(...)	(...)	(...)	(...)
Maßnahme 3	(...)	(...)	(...)	(...)
An Luftverkehrsunternehmen gezahlter Gesamtbetrag	4 537 447	4 941 510	4 262 250	13 741 207
Vom Flughafenbetreiber an die Region übermittelter Gesamtbetrag	4 657 311	4 977 945	4 869 410	14 504 666
Ansprüche auf Beiträge nach dem Gesetz 10/2010	5 000 000	4 777 320	8 405 080	18 182 401
Gesamtbeiträge gemäß dem Gesetz 10/2010, die dem Flughafenbetreiber erstattet wurden	4 250 000	4 060 722	0	8 310 722

5.5.1.3. *Begünstigte der Maßnahmen*

- (316) SOGAER ist der Ansicht, dass die tatsächlich Begünstigte der drei im Gesetz 10/2010 festgelegten Maßnahmen die Tourismusindustrie der Insel und indirekt die Region selbst sei, dank der höheren Steuereinnahmen durch die Ausweitung des Tourismus.
- (317) Eine Bedingung für die Gewährung durch die Region sei, dass die Flughäfen die erhaltenen Gelder weiterleiten, sodass sie nicht als tatsächliche Begünstigte gelten können. Gleiches gelte für die beiden wichtigsten Billigfluganbieter am Flughafen Cagliari, nämlich Ryanair und easyJet, die beide ausländische Unternehmen seien, denen von der Region geholfen wurde, regionale Ziele zu erreichen.

5.5.1.4. *Ausschluss einer staatlichen Beihilfe*

- (318) SOGAER untersucht die Elemente einer staatlichen Beihilfemaßnahme und betrachtet insbesondere die Frage, ob die Zahlung einen wettbewerblichen Vorteil darstellt. Das Unternehmen erklärt, dass der regionale Ausgleich niemals mehr als einen Teil der zusätzlichen Kosten des Luftverkehrsunternehmens zur Einrichtung neuer Strecken oder zur Erweiterung bestehender Strecken abgedeckt habe. Es nennt das Beispiel von Ryanair: Der von der Region gezahlte und von SOGAER an das Unternehmen weitergeleitete Ausgleich deckte etwa ein Zehntel der geschätzten Kosten für den Betrieb der betreffenden Strecken ab.

- (319) SOGAER betont, dass der eingeführte Mechanismus eine Lösung bereithalte, von der alle profitieren: Die Passagiere können zu günstigen Preisen zu und von der Insel fliegen und die Region erziele zusätzliche Einnahmen durch den Tourismus. Der regionale Tourismus und das Hotel- und Gaststättengewerbe, die Luftverkehrsunternehmen und die Flughäfen profitieren ebenfalls davon. SOGAER beanstandet folglich den Ansatz der Kommission, der diesen positiven Kreislauf zu zerstören scheine.
- (320) SOGAER habe die Luftverkehrsunternehmen immer nach Veröffentlichung einer Bekanntmachung auf der eigenen Webseite ausgewählt. Alle interessierten Luftverkehrsunternehmen hätten die Möglichkeit gehabt, den Flughafen Cagliari zu gleichen wirtschaftlichen Bedingungen zu bedienen. SOGAER argumentiert, dass es nicht an der vom Flughafenbetreiber oder der Region gewährten staatlichen Beihilfe liege, wenn die betreffenden Luftverkehrsunternehmen dank ihres besonderen Geschäftsmodells größere Gewinne erzielen könnten als andere Luftverkehrsunternehmen. Die Luftverkehrsunternehmen dürften auch nicht dafür bestraft werden.
- (321) Abschließend kommt SOGAER zu dem Schluss, dass es sich nicht um eine staatliche Beihilfe handle, da i) der erforderliche ungerechtfertigte Vorteil für die Luftverkehrsunternehmen fehle; ii) der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Hinblick auf die Einnahmen der regionalen Finanzbehörde gemäß Artikel 3 des Gesetzes 10/2010 erfüllt sei, da diese höher seien als die Ausgaben; und iii) die Tourismusbranche und das Hotel- und Gaststättengewerbe auf der Insel von der Beihilfe profitieren und diese nicht so hoch sei, dass sie Auswirkungen auf den innereuropäischen Handel hätte.

5.5.1.5. *Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI)*

- (322) SOGAER ist der Auffassung, dass die Untersuchung der Selektivität des Vorteils äußerst streng sei. Die Kommission argumentiere, dass sich das Gesetz 10/2010 nicht auf spezifische Strecken beziehe, sondern auf das allgemeine Ziel der Entwicklung des Luftverkehrs. Die Kommission widerspreche, dass dies dem ersten *Altmark*-Kriterium, die Anforderungen klar zu definieren, entgegenstehe, die das begünstigte Unternehmen erfüllen muss, um einen Ausgleich für eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu erhalten.
- (323) Nach Ansicht von SOGAER gehe aus dem Wortlaut der regionalen Rechtsvorschriften deutlich hervor, dass der Ausgleich nur an Luftverkehrsunternehmen gezahlt werde, die neue Strecken einrichten oder bestehende Strecken erweitern. SOGAER sieht dies als ein Ziel an, in dem die Verpflichtung ausreichend genau definiert ist.
- (324) Der Ansatz der Kommission zur Festlegung der Parameter zur Berechnung des Ausgleichs sei ähnlich streng. SOGAER argumentiert, dass die Höhe des an die Luftverkehrsunternehmen gezahlten Ausgleichs nach strengeren als den von der Region festgelegten Kriterien berechnet worden sei, und dass dies ausreichen müsse, um das zweite *Altmark*-Kriterium zu erfüllen.
- (325) Hinsichtlich des dritten und vierten *Altmark*-Kriteriums erklärt SOGAER, dass das Unternehmen 2003 im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine spezifische Mitteilung veröffentlicht habe, gefolgt von einer Anzeige in den wichtigsten europäischen Tageszeitungen im Juni und August des gleichen Jahres. Es habe sich kein Luftverkehrsunternehmen gemeldet, woraufhin SOGAER eine dauerhafte Mitteilung auf seiner eigenen Webseite veröffentlicht habe. SOGAER habe stets einen übermäßigen Ausgleich in jedweder Form für die betreffenden Dienstleistungen vermieden, auch wenn nur ein einziges Luftverkehrsunternehmen interessiert war und die Verhandlungsspanne von SOGAER dadurch kleiner wurde.
- (326) SOGAER sei kein Rechtsakt bekannt, mit dem die Region den Flughafenbetreibern die Aufgabe übertragen habe, eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung durchzuführen. Die Bemühungen der Kommission, festzustellen, ob die Höhe des Ausgleichs, der dem Flughafenbetreiber gewährt wurde, verhältnismäßig war, seien daher zum Scheitern verurteilt.

5.5.1.6. *Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers und die Luftverkehrsleitlinien von 2014*

- (327) SOGAER erklärt, es habe sich gegenüber Billigfluggesellschaften, insbesondere Ryanair, genau so verhalten, wie ein privat geführter Flughafen. Zur Unterstützung dieser Behauptung verweist das Unternehmen auf den Bericht des im Namen von Ryanair handelnden Beratungsunternehmens vom 28. Juni 2013.
- (328) Es argumentiert, dass viele der Vereinbarkeitskriterien in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 in den betreffenden Fällen im Wesentlichen erfüllt seien: i) SOGAER verwaltete die Beihilfe oder den Ausgleich für die Einrichtung neuer Strecken oder die Erweiterung bestehender Strecken im Namen der Region; ii) der Ausgleich stellte etwa ein Zehntel der durchschnittlichen Betriebskosten dar; und iii) die Luftverkehrsunternehmen, die von den zu prüfenden Maßnahmen profitierten, verfügten alle über gültige Betriebsgenehmigungen. SOGAER ist daher der Auffassung, dass bei einer eher inhaltlichen als formalistischen Auslegung der Leitlinien der Schluss gezogen werden könne, dass die betreffende Beihilfe vereinbar ist.

5.5.2. STELLUNGNAHMEN ZUR ANWENDUNG DER LUFTVERKEHRSLEITLINIEN VON 2014 FÜR DIE FRAGLICHEN MAßNAHMEN

- (329) SOGAER stellt fest, dass die in Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien festgelegte Ausnahme auch im Falle des Flughafens Cagliari angewendet werden müsse, auch wenn der Flughafen mehr als drei Millionen Passagiere hat. Andernfalls würde der Flughafen Cagliari anders behandelt als die anderen beiden Flughäfen auf Sardinien, die von den zu prüfenden Maßnahmen betroffen sind.
- (330) SOGAER betont, dass die fragliche Beihilfe die Mobilität der Bürger und Bürgerinnen der Union zum und vom Flughafen Cagliari vereinfachen und die Zahl der innereuropäischen Flüge zur und von der Hauptstadt der Insel wesentlich erhöhen sollte.
- (331) Zur Notwendigkeit eines Eingriffs durch die Region sagt SOGAER, dass das Unternehmen ohne die regionalen Beiträge zum Ausgleich dessen, was SOGAER an die Luftverkehrsunternehmen und andere Dienstleistungsanbieter weitergegeben habe, Verluste verzeichnet hätte. Es hätte keine andere Möglichkeit gegeben, um das Ziel zu erreichen, die Verbindungen zwischen der Region und dem Rest der Union zu verbessern, die eine geringere Verfälschung des Wettbewerbs mit sich gebracht hätte.
- (332) SOGAER betont, dass die Region die Beihilfe stets auf ein Minimum beschränkt habe und nur für vom Flughafenbetreiber ordnungsgemäß abgerechnete Posten gezahlt habe.
- (333) Im Hinblick auf die Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel innerhalb der Union stellt SOGAER fest, dass die Regelung auch für alle anderen regionalen Flughäfen gegolten habe, auch wenn diese miteinander im Wettbewerb standen, und so eine Abdeckung der entsprechenden Differenzen zwischen den Betriebskosten und den Einnahmen ermöglichte.
- (334) SOGAER erklärt abschließend, dass wenn die Kommission der Ansicht sei, dass die zu prüfende Regelung eine staatliche Beihilfe an SOGAER darstelle, diese Beihilfe in jedem Fall als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten müsse, da sie den Kriterien und Bedingungen in Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien entspreche.

6. BEMERKUNGEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. BEMERKUNGEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN VON RYANAIR

- (335) Die regionalen Behörden bestreiten die Aussagen von Ryanair dahingehend, dass die Flughäfen im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gehandelt hätten, als sie die Wirtschaftsbeziehungen mit Luftverkehrsunternehmen aufrechterhalten haben, um den Passagierverkehr und somit die Einnahmen zu steigern. In Wirklichkeit hätten die Flughafen-Verwaltungsgesellschaften nur als Mittler gehandelt, die die Finanzmittel lediglich an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet haben.
- (336) Laut der Region sei in diesem Fall die Region der marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber gewesen, die die Investitionen gegenüber den positiven wirtschaftlichen Auswirkungen für das Gebiet abgewogen habe.
- (337) Italien übermittelte eine Mitteilung des italienischen Amtes für Zivilluftfahrt⁽⁹³⁾, in der festgestellt wird, dass die Möglichkeit für regionale Flughäfen, auf den Webseiten von Billigfluggesellschaften zu werben, einen Vorteil für den Tourismus und die Gewerbesektoren darstelle, da regionale Flughäfen nicht von den konsolidierten Marktpositionen und der garantierten Sichtbarkeit größerer Flughäfen profitieren.
- (338) Sowohl Italien als auch die ENAC bestreiten die Aussage von Ryanair dahingehend, dass die Situation in Sardinien auf die unzureichenden Rechtsvorschriften für die Strecken, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und deren Durchsetzung durch die italienischen Behörden unterliegen, zurückzuführen sei. Italien stellt fest, dass das Ziel der territorialen Kontinuität darin bestehe, dass sich alle Bürger und Bürgerinnen im nationalen oder europäischen Gebiet zu gleichen Bedingungen in Bezug auf Qualität und Kosten bewegen können. Die durch die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 genehmigten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erlauben es jedem in der Union ansässigen Luftverkehrsunternehmen, die Bedingungen dieser Verpflichtungen ohne finanziellen Ausgleich zu akzeptieren. Wenn sich kein Luftverkehrsunternehmen bereit erklärt, den Dienst anzubieten, finde eine europäische Ausschreibung mit finanzieller Ausgleichsleistung statt. In dieser Hinsicht betonen die italienischen Behörden, dass die Wirtschaftsbeziehungen mit den Luftverkehrsunternehmen direkt von den Flughäfen unterhalten werden müssen; die vom Staat getroffene Entscheidung, sicherzustellen, dass die territoriale Kontinuität mithilfe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aufrechterhalten wird, sei jedoch ein anderes Thema.

⁽⁹³⁾ Ente Nazionale per l'Aviazione Civile — ENAC.

6.2. BEMERKUNGEN VON ITALIEN ZU DEN STELLUNGNAHMEN VON EASYJET

- (339) Italien reichte Bemerkungen zu den Stellungnahmen von easyjet und dem im Namen von easyjet handelnden Beratungsunternehmen ein. Italien beanstandet sowohl den Gesamtansatz als auch die Schlussfolgerungen des Beratungsunternehmens in seinem Bericht über die „Wirtschaftliche Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten in den Vereinbarungen zwischen easyjet und dem Flughafen Olbia“.
- (340) Italien widerspricht der Behauptung von easyjet aus drei Gründen:
- a) Italien ist der Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten beim Flughafen Olbia nicht angewandt werden dürfe, da der Flughafenbetreiber ein privater Betreiber, GEASAR, sei und kein öffentlicher Betreiber im Sinne der Rechtsvorschriften der Union zu staatlichen Beihilfen. Er treffe seine Entscheidungen und Maßnahmen daher aufgrund von Marktkriterien, außer wenn diese Entscheidungen von staatlichen Ad-hoc-Verordnungen vorgeschrieben werden.
 - b) Italien geht in diesem Fall jedoch davon aus, dass im Gegensatz zu den Behauptungen des Beratungsunternehmens, die fraglichen Marketingverträge nicht von GEASAR unterzeichnet wurden, um eine mutmaßliche, aber nicht bestehende Rentabilität zu erzielen, sondern lediglich deshalb, weil der Betreiber durch eine spezifische staatliche Maßnahme dazu aufgefordert und gezwungen wurde. Das Gesetz 10/2010 ziele insbesondere darauf ab, den Luftverkehr durch die Gewährung von Beiträgen für Luftverkehrsunternehmen zu intensivieren. Seit der Aufhebung des Gesetzes 10/2010 seien diese Maßnahmen nicht fortgeführt worden.
 - c) Drittens hätten die für Italien von der Region gezahlten Beiträge an den Flughafenbetreiber zur Deckung der Kosten der betreffenden Maßnahmen die Flughafen-Verwaltungsgesellschaft nur „durchlaufen“, die den gesamten Betrag an den tatsächlich Begünstigten, d. h. das entsprechende Luftverkehrsunternehmen, weitergeleitet habe.
- (341) Sollten die Behauptungen des Beratungsunternehmens aufrecht erhalten werden, schätzt Italien seine Berechnungen als falsch ein. Der Bericht des Beratungsunternehmens basiere auf den Daten der Jahresabschlüsse von GEASAR für die Jahre ab 2004, in denen die Einnahmen aus dem Luftverkehr sowie die wichtigsten Wirtschaftsdaten aufgeführt seien, aus denen sich die Betriebsergebnisse des jeweiligen Jahres ergeben, jedoch nicht die analytischen Buchhaltungsdaten, die zur Durchführung einer korrekten Rentabilitätsanalyse erforderlich seien. Das Beratungsunternehmen habe daher die Einnahmen durch die Verträge überschätzt, insbesondere in Bezug auf die nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen. Für Italien weisen die fraglichen Marketingverträge ein negatives und kein positives Ergebnis auf, im Gegensatz zur Prüfung des Beratungsunternehmens. Dies gelte sowohl für die mit easyjet unterzeichneten Marketingverträge als auch für die mit den anderen betroffenen Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträge. Dies werde laut Italien dadurch bestätigt, dass diese Vereinbarungen in direkter Anwendung des Gesetzes 10/2010 unterzeichnet wurden.
- (342) Schließlich lehnt Italien die Einbeziehung von Handlingverträgen, die von GEASAR und den betreffenden Luftverkehrsunternehmen unterzeichnet wurden, in die Untersuchung durch das Beratungsunternehmen ab. Handlingverträge seien typische Verträge, die auf unternehmerischer Basis verhandelt und abgeschlossen werden und die Bereitstellung von Dienstleistungen gegen Zahlung einer finanziellen Zuwendung durch das Luftverkehrsunternehmen betreffen. Sie beziehen sich nicht auf das Gesetz 10/2010 und die gemäß diesem Gesetz durchgeführten Maßnahmen. Die in diesen Verträgen genannte Zuwendung basiere auf den üblichen Geschäftspraktiken des Flughafenbetreibers, d. h. auf der Anwendung von Tarifen und Mengenrabatten sowie anderen Faktoren. Diese Verträge seien in der Tat nach der Aufhebung des Gesetzes 10/2010 zu ähnlichen oder sogar niedrigeren Preisen als in den vorherigen Jahren fortgeführt worden.

7. BEURTEILUNG DER BEIHILFE

7.1. EINLEITUNG UND GELTUNGSBEREICH DES BESCHLUSSES

- (343) Zunächst muss beurteilt werden, ob die von den Flughafenbetreibern an Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahmen 1 und 2 gemäß dem Gesetz 10/2010 im Zeitraum 2010-2013 gezahlten Finanzmittel eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.
- (344) Wie in Abschnitt 2 dargelegt, wird im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass die vorliegende Sache nur die Beihilfemaßnahmen, die in dieser Sache nicht untersucht wurden, umfasst⁽⁹⁴⁾, da die Kommission vom Betreiber des Flughafens Alghero möglicherweise rechtswidrig gewährte Beihilfen in der Beihilfesache SA.23098⁽⁹⁵⁾ untersucht.
- (345) Obwohl nicht alle Zahlungen von SOGEAAL für die Maßnahmen 1 und 2 im Rahmen von Verträgen erfolgten, die in der Rechtssache SA.23098 untersucht wurden, sind doch die meisten Zahlungen in dieser Rechtssache

⁽⁹⁴⁾ Siehe Erwägungsgründe 51-54.

⁽⁹⁵⁾ Beschluss (EU) 2015/1584 der Kommission vom 1. Oktober 2014 in der Beihilfesache SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07) zugunsten der Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. und mehreren Luftfahrtunternehmen, die am Flughafen Alghero tätig sind (ABl. L 250 vom 25.9.2015, S. 38).

geprüft worden. Außerdem kann nicht in allen Fällen eindeutig unterschieden werden, da für die finanziellen Beziehungen zwischen SOGEAAL und einem bestimmten Luftverkehrsunternehmen in dem relevanten Zeitraum verschiedene Verträge galten, von denen nur einige in der Rechtssache SA.23098 berücksichtigt wurden. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass alle Vereinbarungen, die SOGEAAL mit Luftverkehrsunternehmen im Rahmen der zu prüfenden Regelung abgeschlossen hat, aus dem Anwendungsbereich dieses Verfahrens auszuschließen sind ⁽⁹⁶⁾.

- (346) Der Einleitungsbeschluss umfasst außerdem nicht die von den Flughafenbetreibern an andere Dienstleistungsanbieter als Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahme 3 gezahlte potentielle Beihilfe. Daher kann die Kommission zu diesem Aspekt nicht Stellung nehmen. Die zweite zu prüfende Frage ist, ob die Flughafenbetreiber eine Beihilfe von der Region erhalten haben.

7.2. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

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

- (348) Die Kriterien in Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind kumulativer Art. Daher müssen alle der folgenden Bedingungen erfüllt sein, damit die fraglichen Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV eine Beihilfe darstellen. Die Maßnahmen müssen:

- a) staatlich oder aus staatlichen Mitteln gewährt worden sein;
- b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen;
- c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen;
- d) den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

- (349) Die Kommission stellt fest, dass die angemeldeten Maßnahmen eine Beihilferegelung im Sinne von Artikel 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2015/1589 darstellen. Auf der Grundlage des Rechtsrahmens, der in Abschnitt 2 dieses Beschlusses beschrieben wird, können Unternehmen (wie Luftverkehrsunternehmen), die im Gesetz 10/2010 in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert werden (d. h. es werden keine einzelnen Unternehmen benannt) ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden.

7.2.1. FINANZMITTEL, DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN VON FLUGHAFENBETREIBERN FÜR DIE MAßNAHMEN 1 UND 2 (GESETZ 10/2010) IM ZEITRAUM 2010-2013 BEREITGESTELLT WURDEN — VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE ZUGUNSTEN VON LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

- (350) In diesem Unterabschnitt wird beurteilt, ob die von der Region den Luftverkehrsunternehmen durch die Betreiber der sardischen Flughäfen gemäß dem Gesetz 10/2010 bereitgestellten Finanzmittel eine staatliche Beihilfe für die Luftverkehrsunternehmen darstellen.

7.2.1.1. *Begriff des Unternehmens und der wirtschaftlichen Tätigkeit*

- (351) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV gelten die Beihilfavorschriften nur, wenn der Empfänger ein „Unternehmen“ ist. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs umfasst der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ⁽⁹⁷⁾. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter und Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. ⁽⁹⁸⁾

- (352) Luftverkehrsunternehmen bieten Passagierlinienflüge auf dem Markt an. Diese Flüge entsprechen den für die Maßnahme 1 definierten Dienstleistungen (siehe Erwägungsgrund 44) und umfassen die Durchführung der kommerziellen Flüge und den Lufttransport von Passagieren. Sie führen eindeutig eine wirtschaftliche Tätigkeit aus.

⁽⁹⁶⁾ Hinsichtlich der Durchführung der Regelung stellt die Kommission fest, dass Italien bereits im Rahmen des förmlichen Verfahrens in der Rechtssache SA.23098 angegeben hat, dass die Entscheidung, kommerzielle Vereinbarungen zwischen SOGEAAL und Luftverkehrsunternehmen abzuschließen, im Einklang mit der Region in ihrer Eigenschaft als Mehrheitsanteilseigner von SOGEAAL getroffen wurde (siehe insbesondere Erwägungsgrund 383).

⁽⁹⁷⁾ Siehe die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4), Abschnitt 2.1, und die einschlägige Rechtsprechung, insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 12. September 2000, *Pavlov u. a.*, C-180/98, C-181/98, C-182/98, C-183/98 und C-184/98, EU:C:2000:428.

⁽⁹⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, *Kommission/Italien*, C-118/85, EU:C:1987:283, Rn. 7; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, *Kommission/Italien*, C-35/96, EU:C:1998:303, Rn. 36; Urteil *Pavlov u. a.*, EU:C:2000:428, Rn. 75.

- (353) AMS, das selbst kein Luftverkehrsunternehmen ist, sondern Finanzmittel hinsichtlich der Maßnahme 2 erhielt, ist eine hundertprozentige Tochter von Ryanair. Demzufolge kann angenommen werden, dass Ryanair entscheidend Einfluss auf das Verhalten von AMS ausgeübt hat. Für die Zwecke der Anwendung der Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen in diesem Fall und gemäß den Praktiken der Kommission⁽⁹⁹⁾, werden AMS und Ryanair als ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV betrachtet. Zur Erleichterung der Bezugnahme wird AMS, das zusammen mit Ryanair als ein Unternehmen betrachtet wird, ebenfalls als Luftverkehrsunternehmen angesehen.
- (354) Daher führen die Luftverkehrsunternehmen, die von den von der Region über die Flughafenbetreiber bereitgestellten Finanzmitteln profitierten, eine wirtschaftliche Maßnahme durch und werden für die Zwecke von Artikel 107 Absatz 1 AEUV als Unternehmen betrachtet.

7.2.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

- (355) Das Konzept der staatlichen Beihilfe gilt für jeden Vorteil, der mit staatlichen Mitteln vom Staat selbst oder einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt wird. Mittel der lokalen Behörden sind für die Anwendung von Artikel 107 AEUV staatliche Mittel.
- (356) Die Regelung resultiert aus einem regionalen Gesetz und wird aus Mitteln, die ursprünglich von der Region stammen, finanziert. Für die Zwecke des Artikels 107 AEUV sind Mittel der lokalen Regionalbehörden staatliche Mittel und Beschlüsse dieser Behörden „sind dem Staat zuzurechnen“⁽¹⁰⁰⁾. Die Regelung an sich ist somit für die Zwecke des Beihilferechts dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert.
- (357) Gleiches gilt für die Finanzflüsse von den Flughafenbetreibern an die Luftverkehrsunternehmen.
- (358) Die Luftverkehrsunternehmen erhielten die Finanzmittel von der Region über die Betreiber der sardischen Flughäfen, um neue Strecken einzurichten, die Frequenzen zu erhöhen oder die Betriebszeiten bestehender Strecken zu erweitern, wie es insbesondere in Tabelle 8 beschrieben wurde, und um Marketingdienstleistungen bereitzustellen.
- (359) Das Verhalten der Flughafenbetreiber wurde durch das Gesetz 10/2010 und die Maßnahmenpläne, die vor ihrer Umsetzung von der Region genehmigt werden mussten, von der Region bestimmt. Der mit dem Gesetz 10/2010 eingeführte Mechanismus sorgte dafür, dass die Region öffentliche Mittel an die Flughafenbetreiber transferierte, die wiederum diese Mittel an die Flughafenbetreiber gemäß den detaillierten Spezifikationen in den von der Region genehmigten Maßnahmenplänen weiterleiteten. Die Maßnahmenpläne wurden ursprünglich von den Flughafenbetreibern entwickelt und vorgeschlagen, aber die Region überprüfte, genehmigte die Pläne und legte die Finanzmittel fest, die dem Flughafenbetreiber auf dieser Grundlage zur Verfügung gestellt wurden. Durch die Genehmigung der detaillierten Maßnahmenpläne bestimmte die Region genau, wie jeder Flughafenbetreiber die von der Region erhaltenen Finanzmittel den Luftverkehrsunternehmen zuweisen sollte. Wie in Abschnitt 2.7.3 beschrieben, wird außerdem über den eingeführten Überwachungsprozess (der die Zahlung der letzten Rate an die Flughafenbetreiber festlegt) die Erfüllung dieser Verpflichtungen sichergestellt.
- (360) Daher können die Flughafenbetreiber als zwischengeschaltete Stellen zwischen der Region und den Luftverkehrsunternehmen betrachtet werden. Sie setzten die Beihilferegelung um und leiteten die Finanzmittel, die sie von der Region erhalten haben, vollständig an die Luftverkehrsunternehmen weiter. Dabei handelten sie nach den Anweisungen, die sie über die genehmigten Maßnahmenpläne von der Region erhielten.
- (361) Angesichts der obigen Ausführungen wurden die Zahlungen der Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 mit staatlichen Mitteln finanziert (insofern Flughafenbetreiber Finanzmittel von der Region zur Finanzierung dieser Maßnahmen erhielten⁽¹⁰¹⁾) und sind dem Staat zuzurechnen.

⁽⁹⁹⁾ Siehe hierzu den Beschluss (EU) 2015/1227 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, von Ryanair, Airport Marketing Services und Transavia (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 109), insbesondere Erwägungsgrund 290. Siehe auch den Beschluss der Kommission zum Flughafen Altenburg — noch nicht veröffentlicht.

⁽¹⁰⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 12. Mai 2011, *Région Nord-Pas-de-Calais/Kommission* T-267/08 und T-279/08, EU:T:2011:209.

⁽¹⁰¹⁾ Die begrenzte Eigenfinanzierung der Maßnahmen durch die Flughafenbetreiber resultiert nicht aus willkürlichen Entscheidungen der Flughafenbetreiber, sondern daher, dass die Region die Höhe der öffentlichen Finanzmittel für die Flughafenbetreiber nachträglich reduziert hat, obwohl diese bereits die entsprechenden Kosten zur Finanzierung der Luftverkehrsunternehmen übernommen hatten. Siehe Abschnitt 2.7, insbesondere die Erwägungsgründe 83, 86 und 89.

7.2.1.3. *Wirtschaftliche Vorteile*

- (362) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jeder wirtschaftliche Vorteil, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne den staatlichen Eingriff, nicht hätte. Es sind nur die Auswirkungen der Maßnahme für das Unternehmen relevant, nicht der Grund oder das Ziel des staatlichen Eingriffs. Immer wenn eine Behörde einem Unternehmen Finanzmittel bereitstellt, mit denen es Kosten deckt, die es normalerweise tragen müsste, schafft dies einen wirtschaftlichen Vorteil.
- (363) Es entsteht jedoch kein Vorteil, wenn die Finanzmittel als Ausgleich für eine öffentliche Dienstleistung gemäß den im Altmark-Urteil festgelegten Kriterien betrachtet werden können. Darüber hinaus besteht kein Vorteil, wenn ein Mitgliedstaat nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers handelt.
- (364) Zunächst muss die Art der an die Luftverkehrsunternehmen von der Region im Zusammenhang mit den Maßnahmen 1 und 2 bereitgestellten Finanzmittel untersucht werden sowie der Umfang, in dem die Maßnahmen finanziert wurden, oder anders ausgedrückt, inwieweit die Kosten, die sie normalerweise tragen müssten, übernommen werden.
- (365) Im Zusammenhang mit der Maßnahme 1 verlangt die Region von den Flughafenbetreibern, Vereinbarungen mit den Luftverkehrsunternehmen abzuschließen, die diesen finanzielle Anreize für die Erhöhung des Luftverkehrs bieten (insbesondere in der Nebensaison). Die Luftverkehrsunternehmen müssen Ziele in Bezug auf den Luftverkehr erreichen; sie erhalten einen finanziellen Ausgleich, wenn sie diese Ziele erreichen und müssen Strafen zahlen, wenn sie sie nicht erreichen. Die entsprechenden Zahlungen ergeben sich aus der Regelung der Finanzmittel, die von der Region über die Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet werden und die einen Teil der Kosten dieser Luftverkehrsunternehmen für die Bedienung der betreffenden Strecken abdecken.
- (366) Im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 leistet die Region Zahlungen an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber im Austausch für Marketingdienstleistungen, die die betreffenden Luftverkehrsunternehmen durchführen. Diese Zahlungen können nicht als echte Gegenleistung für Marketingdienstleistungen angesehen werden, sind aber auch Zahlungen an die Luftverkehrsunternehmen zur Verstärkung der Maßnahmen in der Region. Wie in den nachfolgenden Erwägungsgründen 368 ff. erläutert wird, wurde die Regelung so entwickelt, dass die von den Luftverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 durchzuführenden Marketingdienstleistungen dazu dienen, in erster Linie die angebotenen Luftverkehrsdienste durch diese Luftverkehrsunternehmen von und nach Sardinien zu fördern.
- (367) Italien betont in seiner Mitteilung ⁽¹⁰²⁾, dass die von der Region im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 geförderten Marketingaktionen gemäß der Regelung von den Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden und darauf abzielen, die Anzahl der Passagiere auf den eingerichteten oder erweiterten Strecken infolge der Regelung zu erhöhen ⁽¹⁰³⁾.
- (368) Die Tatsache, dass die Marketingdienstleistungen im Zusammenhang mit Maßnahme 2 von Luftverkehrsunternehmen und nicht von anderen Unternehmen, die solche Dienstleistungen anbieten können, durchzuführen sind, ist an sich ein Aspekt, der natürlich dazu führt, dass diese Marketingdienstleistungen in erster Linie die von den betreffenden Luftverkehrsunternehmen angebotenen Luftverkehrsdienste fördern. Tatsächlich bewerben Luftverkehrsunternehmen gewöhnlich Regionen und Städte, insbesondere auf ihren Webseiten, wenn sie Flüge in solche Regionen und Gebiete durchführen, um potentielle Kunden zu locken, ihre Flugdienste in diese Gebiete zu nutzen. Darüber hinaus ist die Werbung für bestimmte Regionen und Städte auf den Webseiten normalerweise untrennbar mit der Werbung für Flüge in diese Regionen durch die Luftverkehrsunternehmen verbunden oder zumindest mit Informationen über die Existenz und die Eigenschaften dieser Flüge. Im Fall von Ryanair beispielsweise, einem der europäischen Luftverkehrsunternehmen, das die Werbung für Regionen und Städte auf seinen Webseiten am stärksten entwickelt hat, bieten die Webseiten, auf denen Regionen und Reiseorte beworben werden, vielmehr systematisch auch Informationen über Flüge von Ryanair zu diesen Regionen und Reiseorten ⁽¹⁰⁴⁾.
- (369) Darüber hinaus wird im Durchführungsgesetz 10/2010, in dem der Inhalt der Maßnahmenpläne der Flughäfen definiert ist ⁽¹⁰⁵⁾, festgelegt, dass die Marketingmaßnahmen gemäß Maßnahme 2 durchgeführt werden müssen, wenn neue Strecken eingerichtet oder die Flugbetriebsdauer erweitert wird ⁽¹⁰⁶⁾. Diese Bestimmung zeigt eine

⁽¹⁰²⁾ Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“ Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, mitgeteilt von Italien am 30.11.2011.

⁽¹⁰³⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (Hervorhebung hinzugefügt), S. 7.

⁽¹⁰⁴⁾ Siehe zum Beispiel die Seite über Mailand von Ryanair (<https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/destinations/flights-to-milan>, aufgerufen am 6. Juli 2016)

⁽¹⁰⁵⁾ Deliberazione nr 29/36 vom 29. Juli 2010.

⁽¹⁰⁶⁾ „I programmi dovranno prevedere la realizzazione di attività in coerenza con le seguenti direttive: (...) deve essere prevista adeguata promozione del territorio in caso di lancio di nuove rotte o di aumento di operatività dei voli“ (Hervorhebung hinzugefügt), S. 3.

klare Verbindung zwischen den im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 durchzuführenden Marketingdienstleistungen und der Einrichtung neuer Strecken oder der Erweiterung des Betriebs bestehender Strecken. Das bedeutet, dass die in den Maßnahmenplänen angebotenen Marketingdienstleistungen die neuen oder erweiterten Luftverkehrsdienstleistungen selbst fördern, um die Anzahl der Passagiere zu erhöhen, die die betreffenden Dienstleistungen nutzen. Wie bereits in Erwägungsgrund 367 dargelegt, wurde diese Interpretation von Italien ausdrücklich bestätigt.

- (370) Es wäre außerdem undenkbar, dass die fraglichen Marketingdienstleistungen, die notwendigerweise von Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden müssen, von anderen Luftverkehrsunternehmen bereitgestellt werden als denen, die die neuen oder erweiterten Luftverkehrsdienstleistungen anbieten, mit denen die Marketingdienstleistungen verknüpft werden sollen. Ein Luftverkehrsunternehmen ist nur sehr begrenzt gewillt, Dienstleistung eines Wettbewerbers zu bewerben, auch wenn dies mit einer Bezahlung verbunden ist.
- (371) Die Förderung der eigenen Reiseziele ist Teil der normalen Tätigkeiten von Luftverkehrsunternehmen. Die Reiseziele und Regionen, zu denen sie fliegen, sind eines der Merkmale ihrer Verkehrsdienstleistungen, die Luftverkehrsunternehmen normalerweise bewerben, zusammen mit einer Reihe anderer Aspekte (Flugpreise, Komfort an Bord, Bordservice, Zuverlässigkeit, flexible Tickets, Vielfliegerprogramme usw.).
- (372) Angesichts der obigen Ausführungen kann geschlussfolgert werden, dass Zahlungen von der Region an Luftverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 die Marketingkosten, die die Luftverkehrsunternehmen normalerweise im Zusammenhang mit ihrem Luftverkehrsbetrieb tragen müssten, subventionieren. Darüber hinaus bieten diese Zahlungen, sofern sie mit der Einrichtung neuer Strecken oder der Erweiterung des Betriebs bestehender Strecken verknüpft sind, finanzielle Anreize für Luftverkehrsunternehmen, ihren Luftverkehr nach Sardinien zu erhöhen. In dieser Hinsicht ähneln sie den Zahlungen im Zusammenhang mit der Maßnahme 1, mit dem Unterschied, dass sie sich auf einen bestimmten Aspekt der Luftverkehrsdienstleistungen der Luftverkehrsunternehmen beziehen, nämlich auf die Förderung dieser Dienstleistungen.
- (373) Wie von Italien in seiner Mitteilung⁽¹⁰⁷⁾ betont wird, müssen darüber hinaus die von der Region im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 finanzierten Marketingmaßnahmen gemäß der Regelung Teil des gleichen Maßnahmenplans sein, der auch im Zusammenhang mit der Maßnahme 1 genannt wird⁽¹⁰⁸⁾. Dies stellt eine weitere Verbindung zwischen der Einrichtung oder der Erweiterung von Strecken (Ziel der Maßnahme 1) und den Marketingvereinbarungen der Maßnahme 2 her. Dies unterstützt den Schluss, dass die Zahlungen der Region an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber im Zusammenhang mit der Maßnahme 1 und der Maßnahme 2 gleicher Art sind: Sie sind wesentliche finanzielle Anreize, die einen Teil der Kosten der Luftverkehrsunternehmen dafür subventionieren, dass diese Luftverkehrsunternehmen den Luftverkehrsbetrieb von bzw. nach Sardinien erweitern.
- (374) Darüber hinaus wird nach der Regelung klar zwischen Marketingdienstleistungen, die im Zusammenhang mit der Maßnahme 2, d. h. durch Luftverkehrsunternehmen, bereitgestellt werden, und Marketingdienstleistungen, die im Zusammenhang mit der Maßnahme 3, d. h. von anderen Unternehmen, geleistet werden, unterschieden; dies bestätigt, dass die im Zusammenhang mit der Maßnahme 2 durchgeführten Dienstleistungen einem anderen Zweck dienen als die Dienstleistungen der Maßnahme 3, da sie notwendigerweise mit der Tatsache verbunden sind, dass die Anbieter Luftverkehrstätigkeiten durchführen. Logischerweise kann der Zweck kaum ein anderer sein, als die Erhöhung des Luftverkehrs durch die betreffenden Luftverkehrsunternehmen von bzw. nach Sardinien.
- (375) Die Überprüfung der zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen abgeschlossenen Vereinbarungen im Zusammenhang mit der Regelung macht dies deutlich. Die Vereinbarungen von easyJet verknüpfen beispielsweise die Flughafendienstleistungen mit den Marketingdienstleistungen. In Punkt 3 der Vereinbarung mit dem Betreiber des Flughafens Olbia wird festgestellt, dass das Luftverkehrsunternehmen seinen Betrieb von bzw. nach Olbia erhöhen möchte und deshalb zur Erweiterung seiner Flugtätigkeiten ein Marketing- und Werbeprogramm zur Förderung der Reiseziele und zur Entwicklung des Transitverkehrs, insbesondere in Richtung des internationalen Marktes, entwickelt hat.
- (376) Eine Untersuchung der verschiedenen Marketingvereinbarungen zwischen Flughafenbetreibern und Luftverkehrsunternehmen im Rahmen der Regelung macht deutlich, dass die Marketingdienstleistungen direkt mit den angebotenen Flügen dieser Luftverkehrsunternehmen verknüpft sind. Daher zielen die Marketingdienstleistungen direkt auf Reisende ab, die potentiell die von den Luftverkehrsunternehmen angebotenen Transportdienstleistungen nutzen, die in den Marketingvereinbarungen genannt werden.

⁽¹⁰⁷⁾ Dokument „OGGETTO: Attuazione della Legge regionale 13 aprile 2010, No 10 „Misure per lo sviluppo del trasporto aereo“ Finanziamento degli aeroporti isolani per il potenziamento e lo sviluppo del trasporto aereo quale servizio di interesse economico generale“, mitgeteilt von Italien am 30. November 2011.

⁽¹⁰⁸⁾ „Definizione, attraverso gli stessi „Piani di attività“, di adeguate strategie di marketing and pubblicita finalizzate all'incremento del numero di passeggeri nelle rotte oggetto della gara“ (Hervorhebung hinzugefügt), S. 7.

- (377) Abschließend ist festzustellen, dass die Zahlungen der Region an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber im Zusammenhang sowohl mit der Maßnahme 1 als auch der Maßnahme 2 als Subventionen für die Luftverkehrsunternehmen zur Erweiterung des Flugangebots von und nach Sardinien zu betrachten sind.
- (378) Es bleibt zu untersuchen, ob die Zahlungen der Region an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber zur Erhöhung ihres Luftverkehrsbetriebs nach Sardinien einen Ausgleich für eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Einklang mit den Altmark-Kriterien darstellen und ob sie dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen.
- (379) Das erste Kriterium des Altmark-Urteils besagt, dass das empfangende Unternehmen tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erfüllen hat; außerdem müssen diese Verpflichtungen klar definiert sein. Wie in Randnummer 70 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 angeführt, „[können im] Bereich der Luftverkehrsdienste [...] Gemeinwohlverpflichtungen ausschließlich unter den Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 auferlegt werden. Insbesondere können solche Verpflichtungen nur für eine spezifische Strecke oder Gruppe von Strecken auferlegt werden, nicht aber generell für eine Strecke ab einem bestimmten Flughafen bzw. ab einer bestimmten Stadt oder einem bestimmten Gebiet. Darüber hinaus können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für eine Strecke nur auferlegt werden, um Beförderungsbedürfnisse zu erfüllen, die durch eine bestehende Luftverkehrsstrecke oder andere Verkehrsträger nicht angemessen erfüllt werden können“ (Fußnoten ausgelassen). Der Luftverkehr ist in der Tat ein Sektor, für den der Unionsgesetzgeber entschieden hat, den großen Ermessensspielraum einzuschränken, den die Mitgliedstaaten normalerweise bei der Bestimmung bestimmter Maßnahmen als DAWI haben, indem Bedingungen in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 festgelegt wurden. Strecken, die jedoch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 Gegenstand von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind, die es in Sardinien gibt ⁽¹⁰⁹⁾, sind ausdrücklich aus dem Geltungsbereich des Gesetzes 10/2010 ausgeschlossen, das ausdrücklich als paralleles System zum System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 entwickelt wurde. Daher können die den Luftverkehrsunternehmen von den Flughafenbetreibern nach dem Gesetz 10/2010 bereitgestellten Finanzmittel nicht als Ausgleich für Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung von echten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angesehen werden. Infolgedessen ist eine der vier kumulativen Bedingungen des Altmark-Urteils, nämlich die erste, nicht erfüllt.
- (380) Hinsichtlich der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten muss zunächst festgestellt werden, dass Italien diesen Grundsatz nicht angewandt hat ⁽¹¹⁰⁾. Es gibt außerdem auch keine Anzeichen dafür, dass die Region bei der Einführung der Regelung als marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hat; tatsächlich ist klar, dass sie vielmehr öffentliche politische Ziele, insbesondere die Stärkung der regionalen Wirtschaft durch Anlocken größerer Touristenströme, und nicht Gewinne in ihrer Funktion als Flughafenbesitzer verfolgte.
- (381) Zweitens stellt die Region Luftverkehrsunternehmen über verschiedene Flughafenbetreiber im Rahmen einer regionalen Regelung, die für mehrere Flughäfen gilt, Finanzmittel zur Verfügung. Sie kann nicht als Flughafenbetreiber betrachtet werden, umso mehr als die Region nur einen der betreffenden Flughafenbetreiber kontrolliert. Somit kann die „Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität“ in den Randnummern 61 bis 66 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 in diesem Fall nicht als angewandt gelten. Um festzustellen, ob sich ein Flughafenbetreiber beim Abschluss einer Vereinbarung mit einem Luftverkehrsunternehmen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter unter ähnlichen Umständen verhält, der von Rentabilitätsaussichten geleitet wird, muss nach dieser Methode geprüft werden, ob erwartet werden kann, dass die betreffenden Vereinbarungen die Rentabilität des Flughafens inkrementell steigern und Teil einer Gesamtstrategie sind, die langfristig zur Rentabilität beiträgt. Diese Prüfung ist jedoch in diesem Fall nicht anwendbar, da die zu prüfenden Maßnahmen eine von einer Behörde aus politischen Gründen entwickelte Regelung sind, die für mehrere Flughäfen und nicht nur für eine einzelne Vereinbarung zwischen einem Flughafen und einem Luftverkehrsunternehmen gilt.
- (382) Bei der Gewährung der betreffenden Finanzmittel für die Luftverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit den Maßnahmen 1 und 2 konnte die Region nicht mit einer Rendite rechnen, die ein gewinnorientierter marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter unter ähnlichen Umständen berücksichtigt hätte. Es wurde erwartet, dass durch die Finanzierung mehr Passagiere mit dem Flugzeug nach Sardinien reisen, was an sich der Region keine Dividenden, Kapitalgewinne oder eine andere Form von Gewinn einbringt. Italien versäumte, ein erwartetes Rentabilitätselement als Ergebnis der betroffenen Förderung für die Region festzulegen. Die wichtigste Folge der Erhöhung des Luftverkehrs ist die Stimulierung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Region, insbesondere in bestimmten Sektoren wie dem Tourismus, dem Einzelhandel, Restaurants usw., mit positiven Auswirkungen auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung und die Beschäftigung. Nach ständiger Rechtsprechung ⁽¹¹¹⁾ wären solche „öffentlichen Vorteile“ von einem gewinnorientierten marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht berücksichtigt worden und sind daher bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht zu beachten.

⁽¹⁰⁹⁾ Seit 2000 bestehen für inländische Strecken zwischen sardischen Flughäfen und Flughäfen auf dem italienischen Festland gemäß den Luftverkehrsvorschriften der Union gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

⁽¹¹⁰⁾ Siehe das Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, *Kommission/EDF*, C-124/10, EU:C:2012:318, Rn. 82.

⁽¹¹¹⁾ Siehe das Urteil *Kommission/EDF*, EU:C:2012:318, Rn. 79.

- (383) Aus dem gleichen Grund ist eine Prüfung des Referenzwerts, wie in den Randnummern 54 bis 60 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 beschrieben, im vorliegenden Fall nicht relevant.
- (384) In jedem Fall übermittelte Italien weder einen Wirtschaftsplan, eine Ex-ante-Rentabilitätsanalyse noch ein internes Dokument, aus dem klar hervorgeht, dass eine vor Gewährung der öffentlichen Finanzmittel durchgeführte Analyse ergeben hat, dass die Region finanzielle Renditen, wie sie ein gewinnorientierter marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter berücksichtigt hätte, von der fraglichen Finanzierung erwartete. Die Region führte auch keine Referenzwertprüfung durch, wie sie in den Randnummern 54 bis 60 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 definiert ist. Italien übermittelte insbesondere keinen Vergleich der Flughafenentgelte (abzüglich der der Luftverkehrsgesellschaft in Form von Marketingunterstützung, Nachlässen oder sonstigen Anreizen gewährten Vorteile) einer ausreichenden Zahl von „Vergleichsflughäfen“, deren Betreiber sich wie marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte verhalten.
- (385) Dies bestätigt, dass die Region sich gegenüber den Luftverkehrsunternehmen nicht wie ein gewinnorientierter marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat.
- (386) Darüber hinaus wurde entgegen den Bestimmungen im Gesetz 10/2010 kein Ausschreibungsverfahren zur Auswahl der Luftverkehrsunternehmen und Förderung der Maßnahmenpläne durchgeführt. Die Flughafenbetreiber veröffentlichten Mitteilungen auf ihren jeweiligen Webseiten und wählten das beste Angebot aus, d. h. dass die finanzielle Unterstützung für Luftverkehrsunternehmen nicht in einem offenen und transparenten öffentlichen Ausschreibungsverfahren vergeben wurde. Darüber hinaus war die Regelung in erster Linie dazu gedacht, öffentliche Mittel an Luftverkehrsunternehmen auszuzahlen; diese Finanzierung entspricht weder dem Ausgleich für echte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung noch einer Gegenleistung für Produkte oder Dienstleistungen, die echte Bedürfnisse der Region erfüllen. Infolgedessen hätte auch bei einem richtigen Ausschreibungsverfahren zur Auswahl der Luftverkehrsunternehmen, das Vorliegen eines Vorteils nicht verhindert werden können.
- (387) Unter diesen Umständen ist es auch nicht möglich, die einzelnen finanziellen Beziehungen zwischen den Flughäfen und den Luftverkehrsunternehmen zu prüfen, die sich aus der Anwendung der Regelung in den Randnummern 53 bis 66 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 in der vorgesehenen Weise ergeben. Diese Randnummern bieten eine Anleitung, um zu bestimmen, ob die Preise eines Flughafens, der öffentliche Mittel erhält, dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen. Im vorliegenden Fall ist jedoch klar, dass die Flughafenbetreiber nicht als marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte handelten, als sie die verschiedenen Verträge mit den Luftverkehrsunternehmen abschlossen. Sie führten eine von der Region entwickelte Beihilferegelung zur Erhöhung des Luftverkehrs zugunsten des gesamten Gebiets ein.
- (388) Angesichts der obigen Ausführungen schlussfolgert die Kommission, dass die von der Region an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber gezahlten Finanzmittel für die Maßnahmen 1 und 2 der Regelung den betreffenden Luftverkehrsunternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil einbrachten.

7.2.1.4. *Selektivität*

- (389) Im vorliegenden Fall kann die Finanzierung der Regelung durch die Region nicht als eine allgemein anwendbare Regelung betrachtet werden. Die Kommission ist in der Tat der Auffassung, dass die Entwicklung und Durchführung der Regelung nur bestimmten Unternehmen oder bestimmten Gewerbezweigen, nämlich den von der Region über die Flughafenbetreiber nach der betreffenden Regelung geförderten Luftverkehrsunternehmen, Vorteile brachte⁽¹²⁾. Luftverkehrsunternehmen, die nach Sardinien fliegen und diese Vereinbarungen nicht abschlossen, profitierten nicht von der gleichen finanziellen Unterstützung durch die Region bzw. nicht zu den Bedingungen in Gesetz 10/2010. Da die Begünstigten des betreffenden wirtschaftlichen Vorteils nur auf einige spezifische Unternehmen eines spezifischen Sektors (den Luftverkehr) beschränkt sind, sind diese Maßnahmen selektiv.

7.2.1.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel*

- (390) Wenn eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem Markt der Union stärkt, so ist davon auszugehen, dass der Handel innerhalb der Union durch die Beihilfe beeinträchtigt wird. Gemäß ständiger Rechtsprechung reicht es aus, dass der Empfänger der Beihilfe mit anderen Unternehmen auf Märkten mit offenem Wettbewerb konkurriert, damit eine Maßnahme den Wettbewerb verfälscht.
- (391) Der an die Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber gezahlte Ausgleich ist ein wirtschaftlicher Vorteil für die betreffenden Luftverkehrsunternehmen, die deren Position auf dem Markt stärken kann. Der Luftverkehrssektor ist von einem intensiven Wettbewerb zwischen Wirtschaftsbeteiligten aus verschiedenen

⁽¹²⁾ Siehe in dieser Hinsicht das Urteil des Gerichtshofs vom 30. Juni 2016, *Belgien/Kommission*, C-270/15, EU:C:2016:489, insbesondere Rn. 50.

Mitgliedstaaten geprägt, insbesondere seit Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket“) vom 1. Januar 1993. Folglich beeinträchtigen die Maßnahmen den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälschen oder drohen den Wettbewerb im Luftverkehrssektor zu verfälschen.

- (392) Daher verfälscht der den Luftverkehrsunternehmen über die Flughafenbetreiber zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 (Gesetz 10/2010) im Zeitraum 2010-2013 gewährte Finanzausgleich den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

7.2.1.6. *Schlussfolgerung*

- (393) Die Kommission stellt abschließend fest, dass die Förderung von Luftverkehrsunternehmen durch die Region über die Flughafenbetreiber zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 eine staatliche Beihilfe für Luftverkehrsunternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.2.2. VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE ZUGUNSTEN DER FLUGHAFENBETREIBER

- (394) In diesem Unterabschnitt wird beurteilt, ob die den Betreibern der sardischen Flughäfen von der Region gemäß dem Gesetz 10/2010 bereitgestellte Förderung eine staatliche Beihilfe für diese Flughäfen darstellt. Die Kommission wird nun prüfen, ob das Kriterium in Bezug auf das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils erfüllt ist.
- (395) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jeder wirtschaftliche Vorteil, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne den staatlichen Eingriff, nicht hätte. Es sind nur die Auswirkungen der Maßnahmen für das Unternehmen relevant, nicht der Grund oder das Ziel des staatlichen Eingriffs. Immer wenn die finanzielle Situation des Unternehmens infolge eines staatlichen Eingriffs verbessert wird, liegt ein Vorteil vor.
- (396) Wie in Abschnitt 7.2.1 erläutert, gaben die Flughafenbetreiber die von der Region erhaltenen Finanzmittel gemäß dem Gesetz 10/2010 vollständig weiter, um finanzielle Anreize für die Erweiterung der Luftverkehrsdienstleistungen sowie Marketingvereinbarungen zu finanzieren, die sie mit eigenen Mitteln kofinanzierten. Die Flughafenbetreiber waren somit zwischengeschaltete Stellen und behielten die von der Region erhaltenen Finanzmittel nicht ein. Somit können sie nicht als direkte Begünstigte der Beihilferegulierung betrachtet werden.
- (397) Da die finanziellen Anreize und Marketingzahlungen an die Luftverkehrsunternehmen jedoch dazu bestimmt waren, den Luftverkehr zu erhöhen, muss geprüft werden, ob diese Erhöhung des Luftverkehrs einen indirekten Vorteil für die betreffenden Flughäfen darstellt.
- (398) In ihrer Mitteilung zum Begriff der staatlichen Beihilfe ⁽¹³⁾ stellte die Kommission jüngst fest, dass „mittelbare Vorteile [...] von bloßen sekundären wirtschaftlichen Auswirkungen zu unterscheiden [sind], die zwangsläufig mit fast allen Beihilfemaßnahmen verbunden sind (zum Beispiel ein Anstieg der Produktion). Zu diesem Zweck sollte die vorhersehbare Wirkung der Maßnahme ex ante betrachtet werden. Ein mittelbarer Vorteil liegt vor, wenn die Maßnahme so ausgestaltet ist, dass ihre sekundären Auswirkungen bestimmbar sind. Unternehmen oder Gruppen von Unternehmen zugeleitet werden. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn die unmittelbare Beihilfe de facto oder de jure davon abhängig gemacht wird, dass nur von bestimmten Unternehmen (zum Beispiel Unternehmen, die in einem bestimmten Gebiet niedergelassen sind) hergestellte Waren oder Dienstleistungen erworben werden.“
- (399) In einer Fußnote ⁽¹⁴⁾ zu diesem Abschnitt wird folgendes hinzugefügt: „Dagegen ist von einer bloßen sekundären wirtschaftlichen Auswirkung in Form eines Produktionsanstiegs (der keine indirekte Beihilfe darstellt) auszugehen, wenn die Beihilfe lediglich durch ein Unternehmen (z. B. einen Finanzintermediär) durchgeleitet wird, das sie in vollem Umfang an den Beihilfeempfänger weiterleitet.“
- (400) Die in diesem Fall zu prüfenden Maßnahmen wurden nicht so ausgestaltet, dass ihre sekundären Auswirkungen den sardische Flughäfen zugeleitet werden. Stattdessen soll eine große Gruppe von Unternehmen in der Region von den Maßnahmen profitieren, insbesondere diejenigen, die Dienstleistungen für Touristen anbieten.

⁽¹³⁾ Nummer 116 der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union vom 19. Mai 2016, [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719(05)&from=EN)

⁽¹⁴⁾ Fußnote 181

- (401) Wie bereits ausgeführt, besteht der Zweck der Regelung darin, öffentliche Finanzmittel an einige Luftverkehrsunternehmen und andere Dienstleistungsanbieter zu leiten, damit diese neue Strecken einrichten (oder die Frequenzen erhöhen) sowie Sardinien als touristisches Reiseziel bewerben, das über den Luftweg erreichbar ist. Die Region transferiert nach dem im Gesetz 10/2010 eingeführten Mechanismus (wie in Abschnitt 2.7.2 beschrieben) die entsprechenden öffentlichen Mittel an die Flughafenbetreiber, die wiederum diese Mittel gemäß den detaillierten Spezifikationen in den von der Region genehmigten Maßnahmenplänen an Dritte weiterleiten. Wie in Abschnitt 2.7.3 beschrieben, wird außerdem über den eingeführten Überwachungsprozess (der die Zahlung der letzten Rate an die Flughafenbetreiber festlegt) die Erfüllung dieser Verpflichtungen sichergestellt.
- (402) Die Kommission stellt daher abschließend fest, dass die Beihilfe durch die Flughafenbetreiber durchgeleitet wird, da sie diese vollständig an die Luftverkehrsunternehmen weitergeben, die die einzigen wirklichen Begünstigten der Regelung sind. Die Flughafenbetreiber müssen de jure (aufgrund der Bestimmungen im Gesetz 10/2010) und de facto (aufgrund der effektiven Finanzflüsse, die von der Kommission untersucht wurden) als Mittel betrachtet werden, über das die öffentlichen Finanzmittel an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet werden.
- (403) Die Kommission stellt fest, dass die Flughafenbetreiber möglicherweise von der Erhöhung des Luftverkehrs profitieren, die mit der Beihilfe für Luftverkehrsunternehmen gemäß der Regelung erreicht wird. Solche Auswirkungen sind jedoch vergleichbar mit den positiven Auswirkungen für Wirtschaftsbeteiligte in anderen Sektoren, deren Einnahmen mit der Anzahl der Flugpassagiere zusammenhängen, insbesondere dem Tourismus (Autovermietung, Hotels, Restaurants, Gastronomie, Tankstellen, Einzelhandel usw.). Diese Sektoren hängen stark von der Anzahl der ankommenden/abreisenden Passagiere an den sardischen Flughäfen ab. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Regelung nicht so ausgestaltet wurde, dass ihre sekundären Auswirkungen den Flughafenbetreibern zugeleitet werden, sondern vielmehr so, dass die vielen vom Tourismus abhängigen Sektoren in Sardinien davon profitieren.
- (404) Darüber hinaus ergibt sich die Auswirkung der Maßnahmen an Flughäfen aus der Art und dem Ziel der Regelung, nämlich die Erhöhung des Luftverkehrs nach Sardinien durch Bereitstellung geeigneter Anreize für Luftverkehrsunternehmen. Die Tatsache, dass die Luftverkehrsunternehmen Flughafendienstleistungen von den Betreibern der drei betroffenen sardischen Flughäfen einkaufen, ist ein inhärenter Aspekt der Regelung und kann davon nicht getrennt werden, da die Regelung darin besteht, Luftverkehrsunternehmen finanzielle Anreize zur Erhöhung des Luftverkehrs zu bieten. Somit handelt es sich nicht um eine zusätzliche, unabhängige Bedingung für den Erwerb von Waren oder Dienstleistungen, die die Region zur Regelung hinzugefügt hat, um andere Auswirkungen als die hauptsächlich erwarteten Auswirkungen der Regelung, nämlich die Erhöhung des Luftverkehrs nach Sardinien, zu erreichen.
- (405) Angesichts der obigen Ausführungen stellt die Kommission abschließend fest, dass die Maßnahmen 1, 2 und 3 keinen mittelbaren Vorteil für die Flughafenbetreiber darstellen. Da eine der kumulativen Bedingungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nicht erfüllt ist, schlussfolgert die Kommission, dass die Maßnahmen 1 und 2 keine staatliche Beihilfe darstellen.
- (406) Aus den oben genannten Gründen wird der Schluss gezogen, dass die betreffenden Flughafenbetreiber keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erhalten haben.

7.3. RECHTMÄSSIGKEIT DER BEIHILFE FÜR DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

- (407) Die Maßnahmen wurden der Kommission am 30. November 2011 mitgeteilt. Italien führte die Regelung jedoch ohne Genehmigung der Kommission ein. Die Finanzmittel nach dem Gesetz 10/2010 wurden den Flughafenbetreibern von der Region und den Luftverkehrsunternehmen von den Flughafenbetreibern im Zeitraum 2010-2013 zur Verfügung gestellt ⁽¹¹⁵⁾.
- (408) Außerdem greift für die fragliche Regelung keine Gruppenfreistellungsverordnung. Insbesondere ist der DAWI-Beschluss nicht anwendbar, da die Finanzierung der Luftverkehrsunternehmen nach der Regelung nicht als Ausgleich für eine echte DAWI betrachtet werden kann, mit der die Luftverkehrsunternehmen betraut wurden ⁽¹¹⁶⁾.
- (409) Somit ist Italien nicht seinen Verpflichtungen gemäß Artikel 108 AEUV nachgekommen; daher ist die Finanzierung der Luftverkehrsunternehmen nach der Regelung gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV als rechtswidrig anzusehen.

⁽¹¹⁵⁾ Siehe Tabelle 6 in Abschnitt 2.8.1.

⁽¹¹⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 379.

7.4. VEREINBARKEIT DER BEIHILFE FÜR DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

- (410) Die Beweislast im Hinblick auf die Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt, abweichend von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, liegt hauptsächlich bei den betreffenden Mitgliedstaaten. Italien stellt fest ⁽¹¹⁷⁾, dass das Gesetz 10/2010 nicht als Regelung gedacht war, um die Einrichtung neuer Strecken zu unterstützen und dass die Regelung nicht alle Vereinbarkeitskriterien für Anlaufbeihilfen im Sinne von Artikel 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 erfülle. Italien schlägt nichtsdestotrotz vor, dass die Kommission in diesem Fall Randnummer 81 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 anwenden sollte, in der festgestellt wird, dass „Beihilfen oder Beihilferegulungen, die die [in Randnummer 79 genannten] Kriterien nicht vollständig erfüllen aber eine vergleichbare Situation zur Folge haben, [...] von der Kommission auf Einzelbasis geprüft [werden]“ ⁽¹¹⁸⁾.

7.4.1. ANWENDBARER RECHTSRAHMEN

- (411) Da die Maßnahmen nicht als Ausgleich für Luftverkehrsunternehmen für eine echte DAWI betrachtet werden können, ist der DAWI-Rahmen nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV in diesem Fall nicht anwendbar.
- (412) Im Hinblick auf die Anlaufbeihilfen wird in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 Folgendes festgestellt: „Was Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften angeht, wendet die Kommission die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze ab dem 4. April 2014 auf alle angemeldeten Anlaufbeihilfemaßnahmen an, über die sie zu beschließen hat, selbst wenn die Maßnahmen vor diesem Datum angemeldet wurden. Rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften werden nach der Bekanntmachung der Kommission über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften geprüft. Entsprechend wendet die Kommission auf vor dem 4. April 2014 gewährte rechtswidrige Anlaufbeihilfen für Luftverkehrsgesellschaften die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze nicht an.“ ⁽¹¹⁹⁾
- (413) In den Luftverkehrsleitlinien von 2005 wiederum wird festgestellt, dass „Beihilfen zur [...] Überwindung von Anlaufschwierigkeiten, die ohne Genehmigung gewährt wurden und damit gegen Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag [nun Artikel 108 Absatz 3 AEUV] verstoßen, [...] von der Kommission auf der Grundlage dieser Leitlinien geprüft [werden], wenn die Gewährung nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* erfolgt“ ⁽¹²⁰⁾.
- (414) Die regionalen Finanzmittel wurden zwischen 2010 und 2013, vor der Veröffentlichung der Luftverkehrsleitlinien von 2014, gewährt. Daher wird die Kommission die Luftverkehrsleitlinien von 2005 bei der Prüfung des finanziellen Ausgleichs durch die Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 (Gesetz 10/2010) im Zeitraum 2010-2013 anwenden.

7.4.2. PRÜFUNG DES FINANZIELLEN AUSGLEICHS DURCH DIE FLUGHAFENBETREIBER AN DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN ZUR FINANZIERUNG DER MAßNAHMEN 1 UND 2 (GESETZ 10/2010) IM ZEITRAUM 2010-2013

- (415) Wenn man berücksichtigt, dass die Vereinbarkeitsbedingungen für Anlaufbeihilfen in Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 kumulativ sind, muss nur nachgewiesen werden, dass eine dieser Bedingungen nicht erfüllt ist, um festzustellen, dass die Beihilfe für die Luftverkehrsunternehmen nicht vereinbar ist. Die Kommission untersucht nichtsdestotrotz mehrere in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 festgelegte Kriterien, um die Vereinbarkeit der fraglichen Beihilfemaßnahmen zu prüfen.
- (416) In Randnummer 79 Buchstabe d der Luftverkehrsleitlinien von 2005 wird die langfristige Wirtschaftlichkeit und degressive Staffelung der fraglichen Maßnahme zur Bedingung gemacht: „Die geförderte Verbindung muss langfristig rentabel, d. h. ohne Beihilfe kostendeckend, sein. Anlaufbeihilfen müssen deshalb degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt sein.“ Die im Gesetz 10/2010 definierten Maßnahmen wurden niemals mit dem Ziel festgelegt, eine langfristige Wirtschaftlichkeit der betroffenen Strecken zu erreichen, und nichts in dem entwickelten System nach Gesetz 10/2010 stellt sicher, dass der Beihilfebetrug über den Zeitraum 2010-2013 degressiv gestaffelt ist ⁽¹²¹⁾. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die betreffenden Strecken ohne öffentliche Zuwendungen für die Luftverkehrsunternehmen rentabel werden sollen.

⁽¹¹⁷⁾ Mitteilung der Region Sardinien vom 18. Mai 2015, Nummer 10, S. 12.

⁽¹¹⁸⁾ Mitteilung von Italien vom 18. Mai 2015 (Referenz 4812) als Antwort auf eine Anfrage der Kommission — S. 12 und 13.

⁽¹¹⁹⁾ Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 174.

⁽¹²⁰⁾ Luftverkehrsleitlinien von 2005, Randnummer 85.

⁽¹²¹⁾ Siehe Tabelle 5 in Erwägungsgrund 69.

- (417) In Randnummer 79 Buchstabe e der Luftverkehrsleitlinien von 2005 wird das Kriterium des Ausgleichs für zusätzliche Anlaufkosten hinzugefügt: „Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen.“ Die regionale Finanzierung bezieht sich nicht auf spezifische Anlaufkosten und nichts im nach dem Gesetz 10/2010 entwickelten System stellt sicher, dass der Beihilfebetrag auf solche Kosten beschränkt ist. Italien legte keine Belege vor, die zeigen, dass die von der Region bereitgestellte Förderung im Hinblick auf die Maßnahmen 1 und 2 auf der Grundlage der Anlaufkosten der Luftverkehrsunternehmen berechnet wurde oder auf solche Kosten beschränkt ist. Die Region beabsichtigte mit der Finanzierung der Flughafenbetreiber den Luftverkehr durch die Einrichtung neuer Strecken und die Erhöhung der Frequenzen auf bestehenden Strecken zu entwickeln und die Nebensaison bei bestehenden Strecken zu fördern sowie die regionale Entwicklung und den Tourismus durch die Marketingmaßnahmen der Luftverkehrsunternehmen zu verbessern. Somit beabsichtigte die Region zu keinem Zeitpunkt die Luftverkehrsunternehmen für zusätzliche Anlaufkosten zu entschädigen. Daher ist dieses Kriterium nicht erfüllt.
- (418) Darüber hinaus sind in Randnummer 79 Buchstabe f der Luftverkehrsleitlinien von 2005 die Bedingungen der Dauer und Intensität festgelegt: „Die Beihilfe darf pro Jahr 50 % der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres und über den gesamten Beihilfezeitraum durchschnittlich 30 % der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen.“ Italien hat an keiner Stelle weder das Konzept der „beihilfefähigen Kosten“, wie sie in den Leitlinien genannt werden, noch einen Schwellenwert für solche Kosten aufgeführt. Die Flughafenbetreiber übermittelten ihre Maßnahmenpläne an die Region mit Angabe des Gesamtbetrags der Kosten zur Durchführung der Maßnahmen. Die Region legte danach den für jeden Flughafenbetreiber pro Jahr zu gewährenden Betrag fest; dieser Betrag war jedoch zu keiner Zeit auf 50 % der entstandenen jährlichen Kosten beschränkt. Es gibt keine Belege dafür, dass die regionalen Ausgaben im Hinblick auf die Maßnahmen 1 und 2 doppelt so hoch waren, wie der Beihilfebetrag. Daher ist dieses Kriterium nicht erfüllt.
- (419) In Randnummer 79 Buchstabe h der Luftverkehrsleitlinien von 2005 wird das Kriterium der diskriminierungsfreien Gewährung hinzugefügt: „Öffentliche Stellen, die beabsichtigen, einem Unternehmen, sei es über einen Flughafen oder anderweitig, eine Startbeihilfe für die Einrichtung einer neuen Flugverbindung zu gewähren, müssen dies rechtzeitig und hinreichend bekannt geben, damit alle interessierten Luftverkehrsunternehmen ihre Dienste anbieten können. Die Bekanntgabe muss insbesondere eine Beschreibung der betreffenden Strecke sowie objektive Kriterien für den Betrag und die Dauer der Beihilfe beinhalten. Gegebenenfalls sind dabei die Regeln und Grundsätze für die Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen zu beachten.“ Weder die Region noch die Flughafenbetreiber haben geeignete Ausschreibungen zur Auswahl der Luftverkehrsunternehmen, die die Maßnahmen 1 und 2 durchführen, organisiert, die den Vorschriften über öffentliche Ausschreibungen genügen. Im italienischen Anmeldeformular wird angeführt, dass die Region das Ausschreibungsverfahren der Flughafenbetreiber zur Auswahl der interessierten Luftverkehrsunternehmen genehmigen sollte. Die Kommission wurde über kein von Flughafenbetreibern organisiertes Ausschreibungsverfahren informiert und Italien zufolge seien die Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage des günstigsten wirtschaftlichen Angebots, das den Flughafenbetreibern nach Veröffentlichung von Mitteilungen auf ihren Webseiten übermittelt wurde, ausgewählt worden. Daher ist dieses Kriterium nicht erfüllt.
- (420) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Randnummer 81 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 in diesem Fall nicht angewendet werden kann, da einige der in Randnummer 79 aufgeführten Kriterien nicht erfüllt sind. Eine Erfüllung dieser Kriterien ist aber entscheidend dafür, dass die Anlaufbeihilfe als vereinbar betrachtet werden kann. Da die Vereinbarkeitskriterien in Randnummer 79 nicht erfüllt sind, ist die Beihilfe nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar.

7.4.3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (421) Der den Luftverkehrsunternehmen von den Flughafenbetreibern gezahlte Finanzausgleich zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 nach dem Gesetz 10/2010 im Zeitraum 2010-2013 kann nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden, da die Vereinbarkeitskriterien in Randnummer 79 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 nicht erfüllt sind. Die den Luftverkehrsunternehmen von der Region gewährte staatliche Beihilfe ist eine rechtswidrige staatliche Beihilfe, die nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

8. RÜCKFORDERUNG

- (422) Gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ist die Kommission befugt, den betreffenden Mitgliedstaat aufzufordern, die Beihilfe, die nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar ist, aufzuheben oder umzugestalten⁽¹²²⁾. Die Verpflichtung eines Mitgliedstaats, eine von der Kommission als unvereinbar mit dem Binnenmarkt angesehene Beihilfe aufzuheben, dient nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs auch der Wiederherstellung der früheren Lage⁽¹²³⁾.

⁽¹²²⁾ Siehe das Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, *Kommission/Deutschland*, C-70/72, EU: C:1973:87, Rn. 13.

⁽¹²³⁾ Siehe das Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, *Spanien/Kommission* C-278/92, C-279/92 und C-280/92, EU: C: 1994:325, Rn. 75.

- (423) In diesem Zusammenhang hat der Gerichtshof festgestellt, dass dieses Ziel erreicht ist, sobald der Empfänger die über die rechtswidrige Beihilfe gewährten Beträge zurückgezahlt hat und somit den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt wurde ⁽¹²⁴⁾.
- (424) Im Einklang mit der Rechtsprechung wird in Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 bestimmt, dass „[i]n Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen [...] die Kommission [entscheidet], dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern“.
- (425) Da die fraglichen Beihilfen entgegen Artikel 108 AEUV durchgeführt wurden und als rechtswidrige und unvereinbare Beihilfe angesehen werden müssen, sind sie somit zurückzufordern, um die Situation wieder herzustellen, die vor der Gewährung der Beihilfe auf dem Markt bestand. Die Rückforderung betrifft die Zeit, ab dem der Vorteil für den Begünstigten bestand, d. h. ab dem die Beihilfe dem Begünstigten zur Verfügung stand, bis zur tatsächlichen Rückzahlung; die zurückzufordernden Summen sollten Zinsen bis zur tatsächlichen Rückzahlung beinhalten.
- (426) Hinsichtlich der zurückzufordernden Beträge berücksichtigt die Kommission die tatsächlich von der Region gezahlten und von GEASAR und SOGAER an Luftverkehrsunternehmen im Zeitraum 2010-2013 weitergeleiteten Beträge zur Durchführung der Maßnahmen 1 und 2. Wie die Tabelle 6 in Erwägungsgrund 89 zeigt, haben die Flughafenbetreiber tatsächlich höhere Finanzmittel zur Verfügung gestellt, als sie von der Region erhalten haben: Die Flughafenbetreiber haben von der Region weniger Finanzmittel erhalten, da sie die Zinsen für die erhaltenen finanziellen Vorleistungen zahlen müssen ⁽¹²⁵⁾ und da die regionalen Beiträge für 2014 noch nicht an die Betreiber der Flughäfen Cagliari und Olbia gezahlt wurden. Tabelle 14 fasst diese Feststellungen zusammen.

Tabelle 14

Differenz zwischen dem tatsächlich an Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahmen 1 und 2 gezahlten Betrag und den von der Region erhaltenen und an GEASAR und SOGAER weitergeleiteten Finanzmitteln

(EUR)

	Von der Region festgelegter Beitrag (A)	Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten haben (B)	Über Flughafenbetreiber an Luftverkehrsunternehmen für die Maßnahmen 1 und 2 gezahlter Gesamtbetrag (C)	Differenz (B)-(C)
Cagliari	19 250 617	13 607 197	19 018 170	- 5 410 973
Olbia	13 742 651	9 341 744	12 683 623	- 3 341 879
GESAMT	32 993 268	22 948 941	31 701 793	- 8 752 852

- (427) Tabelle 15 zeigt die einzelnen jährlichen Zahlungen an Luftverkehrsunternehmen durch GEASAR und SOGAER im Vierjahreszeitraum 2010-2013. Italien übermittelte der Kommission die jeweiligen Zahlungsdaten.

⁽¹²⁴⁾ Siehe das Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, *Belgien/Kommission*, C-75/97, EU: C:1999:311, Rn. 64 und 65.

⁽¹²⁵⁾ Siehe Abschnitt 2.7.4.

Tabelle 15

Erhaltene Zahlungen der Luftverkehrsunternehmen von den Betreibern der Flughäfen Olbia und Cagliari

(EUR)

RYANAIR/AMS									GESAMT
2010		2011		2012		2013			
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
CAGLIARI	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	6.3.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	12.4.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	2.5.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	7.6.2012	(...)	13.8.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	17.7.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	2.8.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	14.9.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	2.10.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	3.11.2011	(...)	6.11.2012	(...)	9.12.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	6.12.2011	(...)	5.12.2012	(...)	15.1.2014	
	(...)	11.8.2010	(...)	4.1.2012	(...)	7.1.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	11.8.2010	(...)	31.1.2012	(...)	5.2.2013	(...)	14.5.2013	
	(...)	7.10.2010	(...)	22.7.2011	(...)	17.7.2012	(...)	14.5.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	17.7.2012	(...)	24.6.2013	(...)	2.7.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	12.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	12.3.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	17.4.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	8.5.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	10.7.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	9.12.2013	
(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	15.1.2014		

RYANAIR/AMS									GESAMT
2010		2011		2012		2013			
BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM		
(...)	26.7.2011	(...)	4.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.8.2013		
(...)	26.7.2011	(...)	14.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	13.12.2011	(...)	14.11.2012	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	14.11.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	21.12.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	8.2.2013	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	10.7.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	14.4.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	10.7.2012						
(...)	11.7.2011	(...)	11.7.2011						
(...)	2.4.2010								
(...)	2.4.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								

(EUR)

RYANAIR/AMS									
	2010		2011		2012		2013		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
	(...)	5.10.2010							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	22.7.2011							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8-20 Mio. EUR]

(EUR)

EASYJET									
	2010		2011		2012		2013		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	21.10.2010	(...)	17.8.2012	(...)	19.7.2013 und	(...)	13.9.2013 und	
	(...)	21.10.2010				13.9.2013		2.5.2014	
	(...)	30.5.2011							
	(...)	30.5.2011							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0-10 Mio. EUR]
CAGLIARI	(...)	29.10.2010	(...)	6.10.2011	(...)	16.11.2012	(...)	24.9.2013	
	(...)	29.10.2010	(...)	6.4.2012	(...)	16.10.2013			
	(...)	17.8.2011	(...)	17.8.2012	(...)	24.9.2013			
	(...)	6.10.2011							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0-10 Mio. EUR]

(EUR)

AIR BERLIN									
	2010		2011		2012		2013		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
CAGLIARI							(...)	7.4.2014	
							(...)	13.5.2014	
							(...)	6.6.2014	
Gesamt							(...)		[0-1 Mio. EUR]
OLBIA	(...)	11.1.2011	(...)	4.1.2012	(...)	6.2.2013	(...)	4.12.2013 und	
	(...)	11.1.2011				12.3.2013 4.12.2013		26.6.2014	
	(...)	1.7.2011 und 12.7.2011							
	(...)	12.7.2011 und 4.11.2011							
	(...)	4.11.2011 und 4.1.2012							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[2-10 Mio. EUR]

(EUR)

MERIDIANA									
	2010		2011		2012		2013		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	1.4.2015	(...)	31.12.2011	(...)	30.5.2013	(...)	30.6.2014	
	(...)	1.4.2015							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[0-7 Mio. EUR]

(EUR)

AIR ITALY

	2010		2011		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	17.5.2011 und 23.5.2011 und 2.8.2011	(...)	23.5.2011	
GESAMT	(...)	(...)	(...)		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

VUELING

	2013	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM
OLBIA	[...]	5.2.2014
CAGLIARI	[...]	17.3.2014
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]	

(EUR)

VOLOTEA

	2012		2013		GESAMT
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	[...]	29.10.2012 und 16.1.2013 und 30.9.2013	[...]	15.7.2013 und 30.9.2013 und 29.1.2014 und 30.1.2014	[...]
CAGLIARI	[...]	23.4.2015	[...]	23.4.2015	[...]
GESAMT	[...]	[...]	[...]		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

JET2.COM						
2011		2012		2013		GESAMT
BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	[...]	20.12.2011	[...]	16.1.2013	[...]	16.5.2013 und 7.8.2014
GESAMT	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC			
		2013	
		BETRAG	ZAHLUNGSDATUM
OLBIA		[...]	15.10.2013 und 6.12.2013 und 3.2.2014
GESAMT		[0-1 Mio. EUR]	

(EUR)

NORWEGIAN								
2010		2011		2012		2013		GESAMT
BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	19.4.2011	(...)	31.5.2012	(...)	31.12.2013	(...)	19.12.2014
	(...)	19.4.2011						
GESAMT	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

NIKI		
	2012	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM
OLBIA	(...)	25.9.2012
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]	

(EUR)

TOURPARADE		
	2012	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM
CAGLIARI	(...)	22.8.2013
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]	

(EUR)

GERMANWINGS		
	2012	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM
CAGLIARI	(...)	18.4.2013
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]	

- (428) Der Gesamtbetrag, den die beiden Flughafenbetreiber von der Region erhalten haben, wurde zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3 verwendet. It(alien übermittelte der Kommission keine Informationen hinsichtlich der genauen Zuteilung der regionalen Finanzmittel nach Art der Maßnahme und Luftverkehrsunternehmen. Daher nimmt die Kommission eine Zuteilung nach Art der Maßnahme und Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage der aus den Beträgen in Tabelle 16 abgeleiteten Prozentsätze an. Wie die Tabelle 7 in Erwägungsgrund 91 und Tabelle 16 zeigen, wird die Verteilung auf die Maßnahmen 1 und 2 (Zahlungen an Luftverkehrsunternehmen) und die Maßnahme 3 (Zahlungen an dritte Dienstleistungsanbieter) als Prozentsatz der Gesamtsumme angegeben.

Tabelle 16

Finanzflüsse von GEASAR und SOGAER zu den Luftverkehrsunternehmen und dritten Dienstleistungsanbietern zur Finanzierung der Maßnahmen 1, 2 und 3

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2010	(...)	(...)	4 657 311
2011	(...)	(...)	4 977 946
2012	(...)	(...)	4 869 410

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2013	(...)	(...)	4 946 576
Gesamt	(...)	(...)	19 451 243 (100 %)

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Finanzmittel der Maßnahmen		
	Maßnahmen 1 und 2	Maßnahme 3	Gesamt (A)
2010	(...)	(...)	3 972 223
2011	(...)	(...)	2 945 500
2012	(...)	(...)	3 029 160
2013	(...)	(...)	3 795 935
Gesamt	(...)	(...)	13 742 818 (100 %)

- (429) Die Kommission wendet für jeden Flughafenbetreiber den Prozentsatz des Anteils der Maßnahmen 1 und 2 an den gesamten von den Flughafenbetreibern bereitgestellten Finanzmitteln auf den Nettobetrag an, den die beiden Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten haben. Das Ergebnis ergibt vorläufig den realen Betrag der öffentlichen Finanzmittel, der von der Region für die Maßnahmen 1 und 2 bereitgestellt wurde (siehe Tabelle 17).

Tabelle 17

Indikativer Betrag von der Region für die Maßnahmen 1 und 2

(EUR)

	Von der Region festgelegter Beitrag (A)	Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten haben (B)	Nettobetrag, den die Flughafenbetreiber tatsächlich von der Region erhalten und für die Maßnahmen 1 und 2 ausgegeben haben
Cagliari	19 250 617	(...)	13 303 757[...]
Olbia	13 742 651	(...)	8 621 496[...]
GESAMT	32 993 268	22 948 941	21 925 253

- (430) Die jährliche Aufschlüsselung nach Flughafen und Anteil der Finanzmittel, die die Luftverkehrsunternehmen von der Region zur Durchführung der Maßnahmen 1 und 2 erhalten haben, ist in den folgenden Tabellen aufgeführt:

Tabelle 18

Jährliche Aufschlüsselung nach Flughafenbetreiber zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2

SOGAER — CAGLIARI

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Finanzmittel der Maßnahmen 1 und 2	Anteil der Finanzmittel für die Maßnahmen von der Region (in %)
2010	4 306 635	(...)	94,94
2011	4 426 733	(...)	89,56

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Finanzmittel der Maßnahmen 1 und 2	Anteil der Finanzmittel für die Maßnahmen von der Region (in %)
2012	4 570 389	(...)	96,27
2013	0	(...)	0,00
Gesamt	13 303 757	19 018 170	

GEASAR — OLBIA

(EUR)

Bezugszeitraum der Maßnahme	Nettobetrag, den der Flughafenbetreiber tatsächlich erhalten hat (D)	Finanzmittel der Maßnahmen 1 und 2	Anteil der Finanzmittel für die Maßnahmen von der Region (in %)
2010	3 360 349	(...)	88,48
2011	2 577 381	(...)	96,44
2012	2 683 765	(...)	98,74
2013	0	(...)	0,00
Gesamt	8 621 496	12 683 623	

- (431) Die Kommission wendet diese Prozentsätze auf die Höhe der von den jeweiligen Flughafenbetreibern an die begünstigten Luftverkehrsunternehmen gezahlten Finanzmittel wie in Tabelle 15 an, um den Betrag zu erhalten, der je Flughafen und je Luftverkehrsunternehmen zurückzufordern ist. Die indikativen Beträge, die Italien von den verschiedenen Luftverkehrsunternehmen zurückfordern muss, sind in Tabelle 19 aufgeführt, auf der Grundlage der Informationen, die der Kommission zur Verfügung gestellt wurden.

Tabelle 19

Indikative Beträge, die von den Luftverkehrsunternehmen zurückzufordern sind

									(EUR)
RYANAIR/AMS									ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2010		2011		2012		2013		
	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	
CAGLIARI	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	6.3.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	12.04.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	22.7.2011	(...)	2.5.2012	(...)	24.6.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	7.6.2012	(...)	13.8.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	17.7.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	26.9.2011	(...)	2.8.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	14.9.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	18.10.2011	(...)	2.10.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	3.11.2011	(...)	6.11.2012	(...)	9.12.2013	
	(...)	13.7.2010	(...)	6.12.2011	(...)	5.12.2012	(...)	15.1.2014	
	(...)	11.8.2010	(...)	4.1.2012	(...)	7.1.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	11.8.2010	(...)	31.1.2012	(...)	5.2.2013	(...)	14.5.2013	
	(...)	7.10.2010	(...)	22.7.2011	(...)	17.7.2012	(...)	14.5.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	17.7.2012	(...)	24.6.2013	(...)	2.7.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	12.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	13.8.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	12.3.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	10.2.2011	(...)	26.7.2011	(...)	17.4.2012	(...)	6.9.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	8.5.2012	(...)	18.10.2013	
	(...)	12.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	10.7.2012	(...)	11.11.2013	
	(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	9.12.2013	
(...)	26.7.2011	(...)	30.9.2011	(...)	6.9.2012	(...)	15.1.2014		

(EUR)

RYANAIR/AMS									ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		2012		2013		GESAMT	
BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM	BETRAG	ZAHLUNGS-DATUM		
(...)	26.7.2011	(...)	4.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.8.2013		
(...)	26.7.2011	(...)	14.11.2011	(...)	19.10.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	13.12.2011	(...)	14.11.2012	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	14.11.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	21.12.2012	(...)	13.2.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	8.2.2013	(...)	13.3.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	12.1.2012	(...)	10.7.2012	(...)	3.9.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011	(...)	2.7.2013	(...)	14.4.2014		
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	26.7.2011						
(...)	26.7.2011	(...)	10.7.2012						
(...)	11.7.2011	(...)	11.7.2011						
(...)	2.4.2010								
(...)	2.4.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	6.7.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								
(...)	30.8.2010								

(EUR)

RYANAIR/AMS									ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		2012		2013		GESAMT	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
	(...)	5.10.2010							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	2.2.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	5.4.2011							
	(...)	22.7.2011							
Gesamt	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	[8-20 Mio. EUR]

(EUR)

EASYJET									ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		2012		2013		GESAMT	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	21.10.2010	(...)	17.8.2012	(...)	19.7.2013 und 13.9.2013	(...)	13.9.2013 und 2.5.2014	
	(...)	21.10.2010							
	(...)	30.5.2011							
	(...)	30.5.2011							
Gesamt	(...)		(...)		(...)		(...)		[0-10 Mio. EUR]
CAGLIARI	(...)	29.10.2010	(...)	6.10.2011	(...)	16.11.2012	(...)	24.9.2013	
	(...)	29.10.2010	(...)	6.4.2012	(...)	16.10.2013			
	(...)	17.8.2011	(...)	17.8.2012	(...)	24.9.2013			
	(...)	6.10.2011							
Gesamt	(...)		(...)		(...)		(...)		[0-10 Mio. EUR]

18.10.2017

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 268/73

(EUR)

AIR BERLIN									GESAMT	ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		2012		2013				
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM		
CAGLIARI							(...)	7.4.2014		
							(...)	13.5.2014		
							(...)	6.6.2014		
Gesamt							(...)		[0-1 Mio. EUR]	noch zu ermitteln
OLBIA	(...)	11.1.2011	(...)	4.1.2012	(...)	6.2.2013	(...)	4.12.2013 und		
	(...)	11.1.2011				12.3.2013 4.12.2013		26.6.2014		
	(...)	1.7.2011 und 12.7.2011								
	(...)	12.7.2011 und 4.11.2011								
	(...)	4.11.2011 und 4.1.2012								
Gesamt	(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[2-10 Mio. EUR]	[2-10 Mio. EUR]

(EUR)

MERIDIANA									GESAMT	ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		2012		2013				
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM		
OLBIA	(...)	1.4.2015	(...)	31.12.2011	(...)	30.5.2013	(...)	30.6.2014		
	(...)	1.4.2015								
Gesamt	(...)		(...)	(...)	(...)	(...)	(...)		[0-7 Mio. EUR]	[0-7 Mio. EUR]

(EUR)

AIR ITALY					ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2010		2011		GESAMT	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	17.5.2011 und 23.5.2011 und 2.8.2011	(...)	23.5.2011	(...)
GESAMT	(...)		(...)		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

VOLOTEA					ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2012		2013		GESAMT	
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	29.10.2012 und 16.1.2013 und 30.9.2013	(...)	15.7.2013 und 30.9.2013 und 29.1.2014 und 30.1.2014	[0-1 Mio. EUR]
CAGLIARI	(...)	23.4.2015	(...)	23.4.2015	[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

AIR BALTIC				ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
		2013		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM		
OLBIA	(...)	15.10.2013 und 6.12.2013 und 3.2.2014		
GESAMT		[0-1 Mio. EUR]		noch zu ermitteln

18.10.2017

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 268/75

(EUR)

VUELING			ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
2013			
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	5.2.2014	noch zu ermitteln
CAGLIARI	(...)	17.3.2014	
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		noch zu ermitteln

(EUR)

NORWEGIAN									ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2010		2011		2012		2013		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	19.4.2011	(...)	31.5.2012	(...)	31.12.2013	(...)	19.12.2014	
	(...)	19.4.2011							(...)
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

JET2.COM							ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2011		2012		2013		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	20.12.2011	(...)	16.1.2013	(...)	16.5.2013 und 7.8.2014	
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

NIKI			ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2012		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
OLBIA	(...)	25.9.2012	
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

TOURPARADE			ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2012		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
CAGLIARI	(...)	22.8.2013	
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]

(EUR)

GERMANWINGS			ZURÜCKZUFORDERNDER GESAMTBETRAG
	2012		
	BETRAG	ZAHLUNGSDATUM	
CAGLIARI	(...)	18.4.2013	
GESAMT	[0-1 Mio. EUR]		[0-1 Mio. EUR]

- (432) Um die Vorleistungen zu berücksichtigen, die die Luftverkehrsunternehmen tatsächlich erhalten haben, können die in Tabelle 19 angegebenen Beträge gemäß den von Italien bereitgestellten Nachweisen, insbesondere den genauen Daten für alle Zahlungen, angepasst werden.
- (433) Wie in Erwägungsgrund 353 erläutert wurde, werden AMS und Ryanair für die Zwecke der Anwendung der Rechtsvorschriften für staatliche Beihilfen in diesem Fall als ein Unternehmen angesehen. Daher haften Ryanair und AMS gesamtschuldnerisch für die Rückzahlung des Gesamtbetrags der erhaltenen Beihilfe.
- (434) Darüber hinaus muss Italien auf den Beihilfebetrags ab dem Datum, ab dem die rechtswidrige Beihilfe dem Begünstigten zur Verfügung stand, bis zu dem Datum der Rückzahlung⁽¹²⁶⁾ gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission⁽¹²⁷⁾ Rückforderungszinsen berechnen.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

9.1. FINANZMITTEL, DIE LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN VON FLUGHAFENBETREIBERN FÜR DIE MAßNAHMEN 1 UND 2 (GESETZ 10/2010) IM ZEITRAUM 2010-2013 BEREITGESTELLT WURDEN — VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE ZUGUNSTEN VON LUFTVERKEHRSUNTERNEHMEN

- (435) Italien hat die Beihilfe für Luftverkehrsunternehmen an zwei betroffenen Flughäfen nach dem Gesetz 10/2010 zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 im Zeitraum 2010-2013 unrechtmäßig durchgeführt und damit gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV verstoßen.

⁽¹²⁶⁾ Siehe Artikel 16 Absatz 2 der vorzitierten Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates.

⁽¹²⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABL L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

- (436) Die Beihilfe für Luftverkehrsunternehmen an den betreffenden Flughäfen nach dem Gesetz 10/2010 zur Finanzierung der Maßnahmen 1 und 2 im Zeitraum 2010-2013 ist nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar. Die unvereinbare Beihilfe muss von den Luftverkehrsunternehmen, die an den Flughäfen Olbia und Cagliari tätig waren und von den Finanzmitteln für die Maßnahmen 1 und 2 nach dem Gesetz 10/2010 profitierten, zurückgefordert werden. Italien muss sicherstellen, dass alle Maßnahmen nach innerstaatlichem Recht ergriffen werden, um zu gewährleisten, dass die Beihilfeempfänger den ungerechtfertigten Vorteil hieraus erstatten.

9.2. FINANZAUSGLEICH VON DER REGION AN SARDISCHE FLUGHAFENBETREIBER ZUR
FINANZIERUNG DER MAßNAHMEN 1, 2 UND 3 (GESETZ 10/2010) IM ZEITRAUM 2010-2013 —
VORLIEGEN EINER STAATLICHEN BEIHILFE ZUGUNSTEN DER FLUGHAFENBETREIBER

- (437) Die Kommission ist der Auffassung, dass die drei Flughafenbetreiber SOGEAAL, SOGAER und GEASAR durch die im Gesetz 10/2010 festgelegte Regelung im Zeitraum 2010-2013 keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV erhalten haben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Regelung, die Italien mit dem sardischen Regionalgesetz Nr. 10 vom 13. April 2010 — *Misure per lo sviluppo del trasporto aereo* — eingeführt hat, enthält keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten von SOGEAAL S.p.A, SOGAER S.p.A, Betreiber des Flughafens Cagliari-Elmas, und GEASAR S.p.A., Betreiber des Flughafens Olbia.
- (2) Die Regelung, die Italien mit dem Gesetz 10/2010 eingeführt hat, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten Ryanair/AMS, easyJet, Air Berlin, Meridiana, Alitalia, Air Italy, Volotea, Wizzair, Norwegian, JET2.COM, Niki, Tourparade, Germanwings, Air Baltic und Vueling dar, insofern sie sich auf die Tätigkeiten dieser Luftverkehrsunternehmen am Flughafen Cagliari-Elmas und am Flughafen Olbia bezieht.
- (3) Die in Absatz 2 genannte staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt.
- (4) Die in Absatz 2 genannte staatliche Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 2

- (1) Italien fordert die in Artikel 1 Absatz 2 genannte Beihilfe von den Empfängern zurück.
- (2) Unter der Berücksichtigung, dass Ryanair und AMS eine einzelne wirtschaftliche Einheit für die Zwecke des vorliegenden Beschlusses bilden, sind sie gesamtschuldnerisch haftbar für die Rückzahlung der staatlichen Beihilfe, die die beiden Unternehmen erhalten haben.
- (3) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurde, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.
- (4) Die Zinsen werden nach Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 und nach der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 anhand der Zinseszinsformel berechnet.
- (5) Italien stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 1 Absatz 2 genannte Beihilfe ein.

Artikel 3

- (1) Die in Artikel 1 Absatz 2 genannte Beihilfe wird sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.
- (2) Italien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 4

(1) Italien übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

- Liste der Empfänger, die auf der Grundlage der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Regelung eine Beihilfe erhalten haben, mit dem Gesamtbetrag der Beihilfe, den jeder von ihnen auf der Grundlage dieser Regelung erhalten hat;
- Gesamtbetrag (Nennbetrag und Zinsen), der von jedem Empfänger zurückzufordern ist;
- ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;
- Unterlagen, die belegen, dass Rückzahlungsanordnungen an die Empfänger ergangen sind.

(2) Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 2 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben zu den Beihilfebeträgen und den Zinsen, die von den Empfängern bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 29. Juli 2016

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission
