

# Europeiska unionens officiella tidning

# C 216



Svensk utgåva

## Meddelanden och upplysningar

femtiofemte årgången

21 juli 2012

Informationsnummer

Innehållsförteckning

Sida

V Yttranden

### FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

#### Europeiska kommissionen

2012/C 216/01	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd nr SA.32833 – C/2011 (f.d. NN/2011) – Påstått statligt stöd till flygplatsen Frankfurt Hahn – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	1
2012/C 216/02	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd nr SA.31550 (2012/C) (ex 2012/NN) – Nürburgring – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	14
2012/C 216/03	Statligt stöd – Italien – Statligt stöd nr SA.33037 (2012/C) (ex 2011/N) – Retroaktiv ersättning till SIMET SpA för kollektivtrafik mellan 1987 och 2003 – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	45
2012/C 216/04	Statligt stöd – Tyskland – Statligt stöd nr SA.27339 (2012/C) (ex 2011/NN) – Påstått statligt stöd till Zweibrückens flygplats – Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter <sup>(1)</sup> .....	56

# SV

Pris:  
4 EUR

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES



## V

(Yttranden)

## FÖRFARANDE FÖR GENOMFÖRANDE AV KONKURRENSPOLITIKEN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

## STATLIGT STÖD – TYSKLAND

Statligt stöd nr SA.32833 – C/2011 (f.d. NN/2011) – Påstått statligt stöd till flygplatsen Frankfurt Hahn

Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 216/01)

Genom den skrivelse av den 13 juli 2011, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget avseende ovannämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
State aid Greffe  
Kontor: J-70, 3/225  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

Fax: +32-2 296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

## 1. FÖRFARANDE

Genom en skrivelse av 17 juni 2008 underrättade kommissionen Förbundsrepubliken Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i EUF-fördraget (f.d. artikel 88.2 i EG-fördraget) med avseende på finansieringen av flygplatsen Frankfurt Hahn och dess finansiella förbindelser med Ryanair<sup>(1)</sup>. Det formella undersökningsförfarandet registrerades under ärendenummer SA.21121 (C 29/2008).

Genom en skrivelse av den 4 mars 2011 lämnade Deutsche Lufthansa AG ytterligare information avseende det pågående

formella undersökningsförfarandet SA.21121 (C 29/2008) som tog upp nya påstådda statsstödsåtgärder.

Genom en skrivelse av den 18 mars 2011 vidarebefordrade kommissionen klagomålet till Tyskland och begärde ytterligare upplysningar om de nya påstådda statsstödsåtgärderna. Genom en skrivelse av den 5 april 2011 begärde de tyska myndigheterna en förlängning av tidsfristen till den 15 juli 2011. Genom en skrivelse av den 11 april 2011 beviljade kommissionen en förlängning av tidsfristen till den 18 maj 2011 för vissa av frågorna och fram till den 31 maj 2011 för återstoden av frågorna. De tyska myndigheterna svarade genom skrivelser av den 19 maj 2011 och den 23 maj 2011. De tyska myndigheterna hade den 31 maj 2011 inte lämnat några upplysningar.

<sup>(1)</sup> Kommissionens beslut av den 17 juni 2008, statsstödsärendet SA.21121 (C 29/2008), flygplatsen Frankfurt Hahn och Ryanair, EUT C 12, 17.1.2009, s. 6.

Svaren från de tyska myndigheterna av den 19 maj 2011 och den 23 maj 2011 var dock ofullständiga. Kommissionen sände därför genom en skrivelse av den 6 juni 2011 en påminnelse i enlighet med artikel 10.3 i rådets förordning nr 659/1999 av den 22 mars 1999<sup>(1)</sup>. Tidsfristen för svar från de tyska myndigheterna var den 14 juni 2011. De tyska myndigheterna svarade den 15 juni 2011 med en skrivelse daterad den 14 juni 2011.

## 2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA

Flygplatsen Frankfurt-Hahn (nedan kallad FFHG) är en tidigare amerikansk militärbas som år 1993 omvandlades till civil flygplats. Den ligger cirka 120 kilometer från Frankfurt am Main och omkring 111 kilometer från Luxemburg. Upptagningsområdet för flygplatsen Frankfurt-Hahn skulle kunna betjänas av flygplatserna i Frankfurt am Main, Luxemburg, Zweibrücken, Saarbrücken och Köln-Bonn. Frankfurt-Hahn är för närvarande den tionde största passagerarflygplatsen i Tyskland och den femte största godsflygplatsen i Tyskland och den tjugoförsta i Europa storleksmässigt.

Kommissionen är av den åsikten att följande åtgärder möjligen kan betraktas som statligt stöd till förmån för FFHG:

Kortfristig finansiering av FFHG via centraliserad likviditetsförvaltning (*cash pooling*) för delstaten Rheinland-Pfalz olika innehav: Sedan den 19 februari 2009 ingår FFHG i delstaten Rheinland-Pfalz centraliserade likviditetsförvaltning. Syftet med den centraliserade likviditetsförvaltningen är att optimera användningen av likviditet inom olika innehav, stiftelser och delstatens offentliga företag. De olika företagens och stiftelsernas deltagande i den centraliserade likviditetsförvaltningen bygger på ett samförståndsavtal mellan berörda företag/stiftelser och delstaten Rheinland-Pfalz finansministerium. Om likviditetskravet inom den centraliserade likviditetsförvaltningen skulle överskrida tillgängliga medel finansieras detta underskott kortfristig på kapitalmarknaden.

Den långfristiga refinansieringen av FFHG via ISB och den bakomliggande garantin som ställts av delstaten Rheinland-Pfalz: Sedan delstaten Rheinland-Pfalz blev majoritetsaktieägare i FFHG refinansierades dess långfristiga lån under 2009 av Investitions- und Strukturbank som ägs av delstaten Rheinland-Pfalz (nedan kallad ISB).

Åtgärderna ingår inte inom räckvidden för det formella undersökningsförfarandet i statsstödsärende SA.21121 (C 29/2008).

## 3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

### Kreditlinjens stödkaraktär, ISB-lånen och den bakomliggande garantin till förmån för FFHG

De tyska myndigheterna anser att alla åtgärder beviljades på marknadsvillkor och sålunda inte innehåller något statligt stöd. I nuvarande skede betvivlar kommissionen att de aktuella åtgär-

derna har beviljats på marknadsvillkor. Kommissionen kan därför inte dra slutsatsen att några inslag av statligt stöd inte föreligger.

För det första har de tyska myndigheterna inte lämnat någon kreditvärdering av FFHG. Kommissionen har därför i detta skede inte någon information om hur kreditlinjens tillämpliga riskmarginal och ISB-lånen har fastställts. På grundval av den information som lämnats av klaganden förefaller det som om FFHG tillhandahålls kortfristig finansiering på delstaten Rheinland-Pfalz finansieringsvillor. Delstaten har kreditvärdigheten AAA. Riskpremien förefaller variera mellan [...] under 100 räntepunkter] och [...] under 300] räntepunkter för lån med ungefärligen samma löptid.

För det andra hyser kommissionen också tvivel om användningen av tre och sex månaders Euriborränta kan rättfärdigas för de långfristiga ISB-lånen, eftersom denna räntesats under normala marknadsomständigheter är lägre än räntesatserna för längre löptider.

För det tredje är ISB-lånen försedda med en säkerhet i form av en garanti från delstaten Rheinland-Pfalz. I nuvarande skede kan kommissionen inte dra slutsatsen att den garanti som lämnats av delstaten Rheinland-Pfalz, som innebär en potentiell förlust av offentliga medel och är statliga åtgärder, beviljades under normala marknadsvillkor.

De här aktuella åtgärderna ger sålunda FFHG en selektiv ekonomisk fördel, de beviljas ur statsbudgeten och är statliga åtgärder. Eftersom den offentliga finansieringen stärker FFHG:s ställning i förhållande till dess konkurrenter på den europeiska marknaden för leverantörer av flygplatstjänster snedvrider den eller hotar att snedvrida konkurrensen och påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Av ovan nämnda skäl innefattar de aktuella åtgärderna statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Om det bevisas att de aktuella åtgärderna innefattar statligt stöd var dessa inte godkända av kommissionen, varför Tyskland i så fall inte har iakttagit genomförandeförbudet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

### Stödets förenlighet

Vad beträffar den offentliga finansiering som beviljats FFHG noterar kommissionen att även om de tyska myndigheterna inte anser det utgöra statligt stöd har de inte lagt fram några argument som visar att den är förenlig med den inre marknaden. I detta skede intar kommissionen preliminärt åsikten att kreditlinjen och ISB-lånen som beviljats FFHG till förmånliga villkor utgör driftsstöd som minskar flygplatsoperatörens löpande utgifter. Enligt EU-domstolens rättspraxis är sådant driftsstöd i princip oförenligt med den inre marknaden. Därför kan kommissionen i detta skede inte utesluta att de innefattar olagligt och oförenligt statligt stöd.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd återkrävas från mottagaren.

<sup>(1)</sup> EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

## SJÄLVA SKRIVELSEN

”die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der Angaben Deutschlands zu der genannte Maßnahme beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten.

## 1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 17. Juni 2008 unterrichtete die Kommission die Bundesrepublik Deutschland über ihre Entscheidung, in Bezug auf die Finanzierung des Flughafens Frankfurt Hahn und dessen finanzielle Beziehungen zu Ryanair das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV (Ex-Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag) zu eröffnen<sup>(1)</sup>. Das förmliche Prüfverfahren wurde als Beihilfesache SA.21121 (C 29/2008) registriert.
- (2) Mit Schreiben vom 4. März 2011 übermittelte die Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden „LH“ oder „Beschwerdeführer“) weitere Informationen im Zusammenhang mit dem laufenden förmlichen Prüfverfahren SA.21121 (C 29/2008), die sich auf neue mutmaßliche Beihilfemaßnahmen bezogen.
- (3) Mit Schreiben vom 18. März 2011 leitete die Kommission die Beschwerde an Deutschland weiter und forderte weitere Auskünfte zu den neuen mutmaßlichen Beihilfemaßnahmen an. Mit Schreiben vom 5. April 2011 beantragte Deutschland eine Verlängerung der Antwortfrist bis zum 15. Juli 2011. Mit Schreiben vom 11. April 2011 gewährte die Kommission für einige der Fragen eine Fristverlängerung bis zum 18. Mai 2011 und für die übrigen Fragen bis zum 31. Mai 2011. Deutschland antwortete mit Schreiben vom 19. Mai 2011 und 23. Mai 2011. Am 31. Mai 2011 übermittelte Deutschland keine Auskünfte.
- (4) Die Antworten Deutschlands vom 19. Mai 2011 und 23. Mai 2011 waren jedoch unvollständig. Daher sandte die Kommission am 6. Juni 2011 ein Erinnerungsschreiben nach Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999<sup>(2)</sup> (im Folgenden „Verfahrensverordnung“). Frist für die Antwort Deutschlands war der 14. Juni 2011. Deutschland antwortete am 15. Juni 2011 mit auf den 14. Juni 2011 datiertem Schreiben sowie am 16. Juni 2011.

## 2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

## 2.1. Allgemeine Informationen über den Flughafen Frankfurt Hahn

- (5) Bei dem Flughafen Frankfurt Hahn handelt es sich um einen früheren US-Militärflughafen, der 1993 in einen Zivilflughafen umgewandelt wurde. Er liegt ca. 120 km westlich von Frankfurt/Main und in ca. 111 km Entfernung von Luxemburg (Stadt).
- (6) Das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt Hahn könnte durch folgende Flughäfen bedient werden:

- Flughafen Frankfurt/Main (Entfernung vom Flughafen Frankfurt Hahn: ca. 115 km, Reisezeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 15 Minuten),
- Flughafen Luxemburg (Entfernung vom Flughafen Frankfurt Hahn: ca. 111 km, Reisezeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 30 Minuten),
- Flughafen Zweibrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt Hahn: ca. 118 km, Reisezeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten),
- Flughafen Saarbrücken (Entfernung vom Flughafen Frankfurt Hahn: ca. 128 km, Reisezeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 35 Minuten),
- Flughafen Köln/Bonn (Entfernung vom Flughafen Frankfurt Hahn: ca. 175 km, Reisezeit mit dem Auto: ca. 1 Stunde 44 Minuten).

- (7) Der Flughafen Frankfurt Hahn ist derzeit der zehntgrößte Passagierflughafen in Deutschland. Das Fluggastaufkommen stieg zwischen 1998 und 2007 von 29 289 auf 4 Millionen und ging 2010 auf 3,4 Millionen zurück (siehe nachstehende Tabelle). Der Flughafen wird derzeit von Ryanair<sup>(3)</sup>, Wizz Air<sup>(4)</sup>, Iceland Express<sup>(5)</sup> sowie weiteren Airlines bedient. Der Anteil von Ryanair am Fluggastaufkommen beläuft sich auf ca. [...] (\*) %.

Tabelle 1

## Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Frankfurt Hahn zwischen 1998 und 2010

Jahr	Anzahl Fluggäste	Anzahl Ryanair-Fluggäste
1998	29 289	[...]
1999	140 706	[...]
2000	380 284	[...]

<sup>(3)</sup> Ryanair ist eine irische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billig-Fluggesellschaften (ELFAA). Die Fluggesellschaft übt ihre Geschäftstätigkeit über kleinere Regionalflughäfen aus. Sie bedient derzeit ca. 160 Flughäfen in Europa. Ryanair verfügt über eine einheitliche Flotte aus 272 Maschinen des Typs Boeing 737-800 mit jeweils 189 Sitzplätzen.

<sup>(4)</sup> Wizz Air ist eine ungarische Fluggesellschaft und Mitglied des Verbands der europäischen Billig-Fluggesellschaften (ELFAA). Die Wizz-Air-Gruppe besteht aus den drei Betriebsgesellschaften Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria and Wizz Air Ukraine. Das Geschäftsmodell der Fluggesellschaft basiert auf kleineren Regionalflughäfen. Die Fluggesellschaft bedient derzeit ca. 150 Flughäfen in Europa. Wizz Air verfügt über eine einheitliche Flotte aus 34 Maschinen des Typs Airbus A 320 mit je 180 Sitzen, die durchschnittlich nicht älter als drei Jahre sind. Weitere Informationen: [http://wizzair.com/about\\_us/company\\_information/?language=DE](http://wizzair.com/about_us/company_information/?language=DE) (Stand: 1. Juni 2011).

<sup>(5)</sup> Iceland Express ist eine isländische Billigfluggesellschaft, die 2011 Flugverbindungen zwischen der isländischen Hauptstadt Reykjavik und 18 Flughäfen in Europa sowie 5 Flughäfen in Nordamerika anbietet. Ihre Flotte besteht aus Maschinen des Typs Boeing 737-700 mit je 148 Sitzen und Maschinen des Typs Boeing 757-200 mit je 218 Sitzen.

(\*) Vertrauliche Informationen.

<sup>(1)</sup> Entscheidung der Kommission vom 17. Juni 2008 – Staatliche Beihilfe SA.21121 – Flughafen Frankfurt Hahn und Ryanair (ABl. C 12 vom 17.1.2009, S. 6).

<sup>(2)</sup> ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1.

Jahr	Anzahl Fluggäste	Anzahl Ryanair-Fluggäste
2001	447 142	[...]
2002	1 457 527	[...]
2003	2 431 783	[...]
2004	2 760 379	[...]
2005	3 079 528	[...]
2006	3 705 088	[...]
2007	4 015 155	[...]
2008	3 940 585	[...]
2009	3 793 958	[...]
2010	3 493 629	[...]

- (8) Der Flughafen Frankfurt Hahn konnte außerdem ein beträchtliches Wachstum beim Frachtverkehr verzeichnen und ist derzeit der fünftgrößte Frachtflughafen in Deutschland und der 21-größte im EWR. Das Frachtaufkommen am Flughafen stieg zwischen 1998 und 2010 von 16 020 Tonnen auf 228 547 Tonnen an. Das Gesamtfrachtaufkommen einschließlich Spediteuren, das 2010 am Flughafen abgewickelt wurde, belief sich auf 466 429 Tonnen.

Tabelle 2

#### Entwicklung des Frachtaufkommens am Flughafen Frankfurt Hahn zwischen 1998 und 2010

Jahr	Gesamtluftfrachtaufkommen in t	Gesamtfrachtaufkommen einschl. Spediteuren in t
1998	16 020	134 920
1999	43 676	168 437
2000	75 547	191 001
2001	25 053	133 743
2002	23 736	138 131
2003	37 065	158 873
2004	66 097	191 117
2005	107 305	228 921
2006	123 165	266 174
2007	125 049	289 404
2008	179 375	338 490

Jahr	Gesamtluftfrachtaufkommen in t	Gesamtfrachtaufkommen einschl. Spediteuren in t
2009	174 664	322 170
2010	228 547	466 429

- (9) Der Flughafen Frankfurt Hahn wird durch die Frankfurt Hahn GmbH (im Folgenden „FFHG“) betrieben. Die FFHG hatte in den vergangenen Jahren wechselnde Eigentümer. 1998 erwarb die Flughafen Frankfurt/Main AG (im Folgenden „Fraport“, Eigentümer und Verwalter des Flughafens Frankfurt/Main; 51 % der Anteile werden vom Land Hessen und der Stadt Frankfurt/Main gehalten ) 65 % der Anteile an der FFHG. Die anderen Anteilseigner der FFHG waren das Land Rheinland-Pfalz (17,5 %) und das Land Hessen (17,5 %). Seit Januar 2009 ist das Land Rheinland-Pfalz Mehrheitseigner der FFHG (82,5 %). Die restlichen 17,5 % werden vom Land Hessen gehalten.

## 2.2. Finanzierung der FFHG seit 2009

### 2.2.1. Im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz gewährte Kreditlinie

- (10) Seit 19. Februar 2009 ist die FFHG an den Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz angebunden. Ziel des Liquiditätspools ist es, freie Liquiditäten der einzelnen Beteiligungen an Unternehmen, Stiftungen und Anstalten optimal zu nutzen.
- (11) Die Beteiligung der unterschiedlichen Unternehmen und Stiftungen am Liquiditätspool erfolgt auf der Basis einer Grundsatzvereinbarung zwischen dem jeweiligen Unternehmen bzw. der jeweiligen Stiftung und dem Finanzministerium des Landes Rheinland-Pfalz. Überschreitet die Liquiditätsnachfrage innerhalb des Liquiditätspool die verfügbaren Mittel, werden diese Bedarfsspitzen kurzfristig am freien Kapitalmarkt gedeckt.
- (12) Die derzeitige Kreditlinie der FFHG innerhalb des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz beläuft sich auf [...] Mio. EUR. Am [...] nahm die FFHG davon [...] in Anspruch.

### 2.2.2. Umschuldung der FFHG-Darlehen durch die Investitions- und Strukturbank des Landes Rheinland-Pfalz

- (13) Nachdem das Land Rheinland-Pfalz Mehrheitseigner der FFHG geworden war, wurden deren langfristige Darlehen im Laufe des Jahres 2009 durch die Investitions- und Strukturbank des Landes Rheinland-Pfalz (im Folgenden „ISB“) umgeschuldet. In der nachstehenden Tabelle sind die Konditionen der von der ISB gewährten Darlehen zusammengefasst.
- (14) Deutschland übermittelte außerdem Informationen über das [...] von der [...] gewährte Darlehen, das es als vergleichbar einstuft. Die Konditionen dieses Darlehens sind ebenfalls in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 2

## Der FFHG von der ISB und [...] gewährte Darlehen

Bank	Darlehensvolumen in Mio. EUR	Laufzeit	Zinssatz	Zinsswap-Satz
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ISB	[...]	[ca. 8 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]	
ISB	[...]	[ca. 5 Jahre]	[<12]-Monats-Euribor plus [< 100 Basispunkte]	[...]
ISB	[...]	[ca. 2 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]	
ISB	[...]	[ca. 7 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]	
ISB	[...]	[ca. 3 Jahre]	[<12]-Monats-Euribor plus [< 100 Basispunkte]	[...]

- (15) Alle Darlehen werden vom Land Rheinland-Pfalz besichert. Die FFHG entrichtet hierfür eine Bürgschaftsgebühr.

## 3. DIE BESCHWERDE

- (16) Die LH übermittelte im Zusammenhang mit dem laufenden förmlichen Prüfverfahren in der Sache SA.21121 (C 29/2008) weitere Stellungnahmen, in denen sie die Kommission auf neue mutmaßliche Beihilfemaßnahmen aufmerksam machte.

- (17) Bei diesen neuen mutmaßlichen staatlichen Beihilfemaßnahmen handelt es sich um die folgenden:

- (18) *Kurzfristige Finanzierung der FFHG seit 2009:* Der Beschwerdeführer bringt vor, dass die FFHG 2009 an den Liquiditätspool für Unternehmen des Landes Rheinland-Pfalz angebunden wurde. Nach Angaben der LH stellen an den Liquiditätspool angebundene Unternehmen mit Liquiditätsüberschüssen Unternehmen mit Liquiditätsbedarf auf der Grundlage von Tagesgeldsätzen Mittel zur Verfügung. Ist die Liquidität, die die an den Liquiditätspool angebundene Unternehmen anbieten, nicht ausreichend, wird die Liquiditätslücke aus externen Quellen zu den Bedingungen des Landes finanziert.

- (19) *Langfristige Finanzierung der FFHG seit 2009:* Der Beschwerdeführer bringt ferner vor, dass auch die langfristige Finanzierung der FFHG durch die ISB des Landes Rheinland-Pfalz umgeschuldet wurde. Nach Angaben der LH werden die Verbindlichkeiten der FFHG durch das Land besichert; 2009 habe die FFHG eine Bürgschaftsgebühr von [...] EUR für Darlehen in Höhe von ca. [...] EUR gezahlt.

## 4. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

- (20) Die Kommission ist der Auffassung, dass die folgenden Maßnahmen als staatliche Beihilfen zugunsten der FFHG eingestuft werden könnten:

— die kurzfristige Finanzierung der FFHG über das „Cash-Pooling“ zwischen Holdings des Landes Rheinland-Pfalz und

— die langfristige Refinanzierung der FFHG durch die ISB und die zugrundeliegenden Garantien, die vom Land Rheinland-Pfalz gewährt werden.

- (21) Die in Rede stehenden Maßnahmen fallen nicht unter das förmliche Prüfverfahren in der Beihilfesache SA.21121 (C 29/2008).

## 4.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

- (23) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien müssen kumulativ erfüllt sein. Um feststellen zu können, ob es sich bei den Maßnahmen um eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt, müssen daher die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein. Die finanzielle Unterstützung muss

— vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;

— bestimmte Unternehmen oder bestimmte Produktionszweige begünstigen;

— den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen;

— den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

4.1.1. *Beihilfecharakter der im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz gewährten Kreditlinie*

*Begriff des Unternehmens und wirtschaftliche Tätigkeit*

- (24) Entscheidend für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ist die Frage, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt <sup>(1)</sup>.
- (25) In seinem Urteil in der Rechtssache Flughafen Leipzig/Halle bestätigte das Gericht, dass der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt, von der die Tätigkeit des Baus einer Flughafeninfrastruktur nicht losgelöst werden kann. <sup>(2)</sup> Sobald ein Flughafenbetreiber, unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung, eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, stellt er ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und unterliegt den AEUV-Vorschriften über staatliche Beihilfen <sup>(3)</sup>.
- (26) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der Flughafen, der Gegenstand dieses Beschlusses ist, vom Flughafenbetreiber FFHG kommerziell betrieben wird. Die FFHG erhebt Gebühren für die Nutzung dieser Infrastruktur. Bei der FFHG handelt es sich daher um ein Unternehmen im Sinn des EU-Wettbewerbsrechts.

*Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit*

- (27) Wie vom Gerichtshof festgestellt <sup>(4)</sup>, können Maßnahmen als staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV qualifiziert werden, wenn sie a) indirekt oder direkt von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates aus staatlichen Mitteln finanziert werden und b) dem Staat zurechenbar sind.
- (28) Deutschland gibt an, dass der Liquiditätspool des Landes Rheinland-Pfalz nicht direkt aus dem Landeshaushalt finanziert wird.
- (29) Dennoch ist die Kommission der Auffassung, dass der Staat in der vorliegenden Sache zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel

ausübte. Die Grundsatzvereinbarung über die Beteiligung am Liquiditätspool wird zwischen dem betreffenden Unternehmen und dem Land Rheinland-Pfalz geschlossen. Das Land Rheinland-Pfalz ist Mehrheitseigner aller am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen, bei denen es sich aus diesem Grund eindeutig um öffentliche Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen <sup>(5)</sup> handelt. Zudem nimmt das Land Rheinland-Pfalz als Bereitsteller des Liquiditätspools im Falle einer Liquiditätslücke im Cash-Pooling-System kurzfristig Mittel auf dem Geldmarkt auf und gibt diese an die am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen weiter.

- (30) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die aus dem Liquiditätspool zur Verfügung gestellten Finanzierungsmittel aus staatlichen Mitteln stammen.
- (31) Allerdings hat der Gerichtshof auch festgestellt, dass selbst wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens, wie die in Rede stehenden, der FFHG über den Liquiditätspool zur Verfügung gestellten Finanzierungsmittel, dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Hierzu stellte der Gerichtshof fest, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist <sup>(6)</sup>.
- (32) Bei diesen Indizien kann es sich um die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, den Rechtsstatus des Unternehmens (ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt), die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz handeln, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> EuGH, Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, Rechtssache C-35/96, Slg. 1998, I-3851, und EuGH, Urteil vom 12. September 2000, Pavel Pavlov u. a./Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, verbundene Rechtssachen C-180/98 bis C-184/98, Slg. 2000, I-6451.

<sup>(2)</sup> Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission und Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Kommission, 2011 [noch nicht in der Sammlung veröffentlicht] (im Folgenden „Rechtssache Leipzig/Halle“); siehe auch GeI, Urteil vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, Rechtssache T-128/89, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch EuGH, Urteil vom 24. Oktober 2002, Rechtssache C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297; GeI, Urteil vom 17. Dezember 2008, Rechtssache Ryanair/Kommission, Slg. 2008, II-3643, Randnr. 88.

<sup>(3)</sup> EuGH, Urteil vom 17. Februar 1993, Christian Poucet/Assurances générales de France und Caisse mutuelle régionale du Languedoc-Roussillon, verbundene Rechtssachen C-159/91 und C-160/91, Slg. 1993, I-637.

<sup>(4)</sup> EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, I-4397.

<sup>(5)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(6)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, a.a.O., Randnrn. 52 und 57.

<sup>(7)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, a.a.O., Randnrn. 55 und 56.

- (33) Deutschland argumentiert, dass der Liquiditätspool Finanzierungsmittel zu Marktbedingungen zur Verfügung stellt und dass die Rolle des Landes Rheinland-Pfalz strikt auf die Bereitstellung der Fazilität beschränkt ist, ohne dass ihr ein Recht zur Einflussnahme auf die beteiligten Unternehmen zustünde.
- (34) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Grundsatzvereinbarung über die Beteiligung am Liquiditätspool zwischen dem Land und den betreffenden Unternehmen geschlossen wird. Des Weiteren verwaltet das Land Rheinland-Pfalz anscheinend den Liquiditätspool und beschafft bei Bedarf Finanzierungsmittel auf dem Markt. Diese Finanzierungsmittel nimmt das Land Rheinland-Pfalz anscheinend auf dem Geldmarkt auf und gibt sie an den Liquiditätspool weiter. Daher scheinen die Behörden eingebunden zu sein, wenn über die Bedingungen für die Nutzung des Liquiditätspools entschieden wird.
- (35) Was die Überwachung der Tätigkeiten der am Liquiditätspool beteiligten Unternehmen angeht, ist ferner festzustellen, dass das Land Rheinland-Pfalz als Mehrheitseigner im Aufsichtsrat vertreten ist.
- (36) Auf der Grundlage dieser Tatsachen scheint der Staat in der Lage zu sein, die Tätigkeiten des Liquiditätspools zu kontrollieren, und es ist unwahrscheinlich, dass er nicht in die Entscheidung über die Verwaltung dieser vom Finanzministerium des Landes Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellten Fazilität eingebunden war. Daher vertritt die Kommission zu diesem Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die Entscheidung über Finanzierungen aus dem Liquiditätspool dem Staat zuzurechnen ist.
- (37) Der Kommission liegen derzeit jedoch keine Informationen über die Finanzierungsbedingungen der Liquiditätsfazilität vor. Die Kommission fordert Deutschland auf, hierzu weitere Auskünfte zu erteilen.
- (38) Die Kommission stellt hierzu fest, dass das Land Rheinland-Pfalz bei Kreditaufnahmen auf dem Geldmarkt wahrscheinlich günstigere Bedingungen erhält als die betreffenden Unternehmen, wie etwa die FFHG, da die Ausfallwahrscheinlichkeit des Landes deutlich niedriger ist als die der Unternehmen, die den Liquiditätspool nutzen.
- Wirtschaftlicher Vorteil*
- (39) Die Kommission prüft nach dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“, ob einem Unternehmen durch ein Darlehen oder andere kurzfristige Finanzierungen zu Vorzugsbedingungen ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde. Nach diesem Grundsatz ist Kapital, das einem Unternehmen direkt oder indirekt vom Staat zu Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe zu betrachten<sup>(1)</sup>.
- (40) In der in Rede stehenden Sache muss die Kommission prüfen, ob die Bedingungen des Cash Poolings (im Folgenden auch „kurzfristige Darlehen“ oder „kurzfristige Finanzierungen“), das die FFHG nutzen konnte, dieser einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, der dem begünstigten Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erwachsen wäre.
- (41) Deutschland macht geltend, dass dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers uneingeschränkt Rechnung getragen worden sei, da der Liquiditätspool Finanzierungsmittel zu Marktbedingungen verberge.
- (42) Als Ausgangspunkt für den Vergleich der Bedingungen und des Zinssatzes der vom Liquiditätspool bereitgestellten kurzfristigen Darlehen mit den Marktbedingungen und marktüblichen Zinssätzen ist nach Auffassung der Kommission das Datum des rechtsverbindlichen Akts für die Kreditvergabe heranzuziehen.
- (43) Deutschland gibt an, dass die Verzinsung, die Finanzierungsmittel bereitstellende Unternehmen erhalten, zumindest den bei deutschen Banken erzielbaren Tagesgeldsätzen für Spareinlagen entsprechen.
- (44) Die Kommission hat Zweifel, dass die von Banken für Spareinlagen angebotenen Tagesgeldsätze als verlässliche Marktreferenz angesehen werden können, da die Bedingungen hierfür keine Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit der Unternehmen berücksichtigen, die diese kurzfristigen Finanzierungen erhalten. Des Weiteren wird der FFHG der Liquiditätspool in Form einer täglich verfügbaren Kreditlinie zur Verfügung gestellt. Derzeit scheint es, dass die FFHG keine Gebühren mit Ausnahme der Zinsen für den in Anspruch genommenen Kreditbetrag entrichtet. Deutschland wird aufgefordert, weitere Informationen über die Bedingungen der der FFHG über den Liquiditätspool gewährten Kreditlinie zu übermitteln.
- (45) Um zu beurteilen, ob die in Rede stehenden Finanzierungsmittel zu Vorzugsbedingungen gewährt wurden, prüft die Kommission gemäß ihrer Beschlussfassungspraxis, ob der Zinssatz für das fragliche Darlehen mit dem Referenzsatz der Kommission im Einklang steht. Der Referenzsatz wird anhand der Methode berechnet, die in der *Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze vom 12. Dezember 2007*<sup>(2)</sup> (im Folgenden „Mitteilung über die Referenzsätze“) festgelegt ist.
- (46) In der Mitteilung über die Referenzsätze ist die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt, die anstelle der marktüblichen Sätze verwendet werden. Die Referenzsätze werden auf der Grundlage von Interbanken-Angebotssätzen für ein Jahr (1-Jahres-IBOR) oder von Basissätzen, die um entsprechende Risikomargen erhöht werden, berechnet. Die Spannen reichen je nach Bonität des Unternehmens und der gebotenen Sicherheiten von 60 bis 1 000 Basispunkten. Unter normalen Umständen wird der Basissatz um 100 Basispunkte erhöht, in der Annahme, dass es sich um Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung oder um Unternehmen mit einem guten Rating und normaler

<sup>(1)</sup> Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Randnr. 11). Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, gilt aber analog auch für andere Wirtschaftszweige. Siehe auch EuGH, Urteil vom 30. April 1998, Cityflyer/Kommission, Rechtssache T-16/96, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

<sup>(2)</sup> ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

Besicherung oder um ein Unternehmen mit sehr gutem Rating ohne Besicherung handelt. Bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, sollte der Basissatz der Mitteilung zufolge um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden (je nach vorhandenen Sicherheiten gegebenenfalls um bis zu 1 000 Basispunkte).

- (47) Der Kommission liegen derzeit keine Informationen über den Basiszinssatz für über den Liquiditätspool zur Verfügung gestellte Finanzierungsmittel vor. Wie vorstehend erläutert, bildet laut Mitteilung der 1-Jahres-IBOR die Berechnungsgrundlage für den Basissatz. Der Mitteilung zufolge behält sich die Kommission das Recht vor, in Fällen, in denen dies sinnvoll erscheint, kürzere oder längere Laufzeiten zu verwenden, und wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten zur Verfügung stehen oder unter außergewöhnlichen Umständen eine andere Berechnungsgrundlage festzulegen; die Bundesregierung hat allerdings keine Argumente vorgebracht, die ein solches Vorgehen begründen würden. Die Kommission fordert Deutschland auf, weitere Auskünfte zum anwendbaren Basissatz zu erteilen.
- (48) Derzeit liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, wie die anwendbare Risikomarge der Kreditlinie festgelegt wurde. Auf Grundlage der vom Beschwerdeführer zur Verfügung gestellten Informationen scheint es, dass die FFHG kurzfristige Finanzierungen zu den Finanzierungsbedingungen des Landes Rheinland-Pfalz erhält, das ein AAA-Rating hat.
- (49) Der Kommission liegen keine Informationen darüber vor, ob die Risikomarge entsprechend einer Bewertung der Ausfallwahrscheinlichkeit der FFHG festgesetzt wurde.
- (50) Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass laut Mitteilung die Ratings nicht speziell von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Die Kommission fordert Deutschland auf, für die FFHG ein Rating vorzulegen, das aus der Zeit der Kreditliniengewährung stammt. Ein Rating von einer Bank, in dem insbesondere die 1-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens ausgewiesen ist, würde in diesem Falle auch ausreichen.
- (51) Da kein Rating vorliegt, weist die Kommission darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei hoher Besicherung um mindestens 400 Basispunkte, bei normaler Besicherung um 600 Basispunkte und im Falle fehlender Sicherheiten um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
- (52) In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die kurzfristigen Finanzierungen anscheinend [...] gewährt wurden. Deshalb vertritt die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der Basiszinssatz um [ $> 400$ ] Basispunkte hätte erhöht werden müssen.
- (53) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission zu diesem Zeitpunkt der Prüfung den vorläufigen Standpunkt, dass die Bedingungen der Liquiditätsfazilität des Landes Rheinland-Pfalz nicht mit denen

eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers verglichen werden können und daher der FFHG einen Vorteil verschaffen.

- (54) Deshalb fordert die Kommission Deutschland und Beteiligte auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob in der in Rede stehenden Sache die aus dem Liquiditätspool gewährten vorgenannten kurzfristigen Finanzierungen zu marktüblichen Konditionen gewährt wurden.

#### *Selektivität*

- (55) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist eine Maßnahme nur dann eine staatliche Beihilfe, wenn eine Begünstigung „bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige“ vorliegt. Die Kommission stellt fest, dass die Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspools im vorliegenden Fall nur Unternehmen gewährt wird, die an den Liquiditätspool angebunden sind. Folglich handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Derzeit liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, ob die Maßnahme auch anderen an den Liquiditätspool angebundenen Unternehmen zur Verfügung steht. Daher erstreckt sich der vorliegende Eröffnungsbeschluss nur auf die FFHG. Dies schließt künftige Untersuchungen im Hinblick auf mögliche Vorteile, die anderen an den Liquiditätspool angebundenen Unternehmen gewährt werden, nicht aus.

#### *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels*

- (56) Stärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Union, so muss dieser als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden. Nach ständiger Rechtsprechung<sup>(1)</sup> ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen konkurriert.
- (57) Wie bereits ausgeführt, handelt es sich beim Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit<sup>(2)</sup>. Zwischen Flughafenbetreibern besteht Wettbewerb. Der Flughafen Frankfurt Hahn bedient derzeit jährlich ca. 3,5 Millionen Fluggäste. Daher handelt es sich beim Flughafen Frankfurt Hahn um einen „großen Regionalflughafen“ (sog. Flughafen der Kategorie C) im Sinne der Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen<sup>(3)</sup> (im Folgenden „Flughafen-Leitlinien von 2005“).
- (58) Regionalflughäfen, auch wenn sie in Kategorie C einzustufen sind (d. h. „große Regionalflughäfen“), mit 3,5 Millionen Fluggästen pro Jahr stehen miteinander im Wettbewerb um Fluggäste und Luftfrachtunternehmen. Wie unter Randnummer 40 der Flughafen-Leitlinien von 2005 ausgeführt, ist es nicht möglich, Flughäfen der Kategorie C vom Geltungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV auszuschließen. Die Größe des Flughafens Frankfurt Hahn und seine Nähe zu anderen europäischen Flughäfen (insbesondere Frankfurt/Main, Luxemburg, Zweibrücken,

<sup>(1)</sup> GeI, Urteil vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Rechtssache T-214/95, Slg. 1998, II-717.

<sup>(2)</sup> Siehe Erwägungsgrund (26).

<sup>(3)</sup> ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

Saarbrücken und Köln/Bonn) lassen den Schluss nicht zu, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt werden könnte.

- (59) Des Weiteren dient der Flughafen Frankfurt Hahn auch als Frachtflughafen, auf dem jährlich 228 500 Tonnen Fracht abgewickelt werden (insgesamt 466 500 Tonnen einschließlich Spediteuren). Auf dem Flughafen werden jährlich 31 000 bis 33 000 Luftfahrzeugbewegungen (Passagier- und Frachtflüge) abgewickelt.
- (60) Das Gericht hat in seinem Urteil bestätigt, dass der Flughafen Leipzig/Halle insbesondere bei Frachtflügen mit Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten, vor allem mit dem Flughafen Brüssel (Belgien) und dem Flughafen Vatry (Frankreich), im Wettbewerb steht <sup>(1)</sup>. Die Kommission stellt fest, dass Frachtflughäfen leichter austauschbar sind als Passagierflughäfen, da es bei Luftfracht ausreichend ist, dass sie in ein bestimmtes Gebiet geliefert und dann von Straßen- und Eisenbahnspediteuren zum Bestimmungsort weitertransportiert wird, und unter anderem daher ein größeres Risiko besteht, dass der Wettbewerb verfälscht und der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.
- (61) Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, dass der wirtschaftliche Vorteil, den die FFHG erhält, ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Anbieter von Flughafendienstleistungen stärkt. Die untersuchte öffentliche Finanzierung verfälscht daher den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### *Schlussfolgerung*

- (62) Aus den vorgenannten Gründen vertritt die Kommission in der gegenwärtigen Phase der Untersuchung den vorläufigen Standpunkt, dass die Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspools, die der FFHG vom Land Rheinland-Pfalz gewährt wurde, staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Sollte nachgewiesen werden, dass die in Rede stehenden Maßnahmen staatliche Beihilfen beinhalten, wurden diese nicht von der Kommission genehmigt; in diesem Fall hätte Deutschland das Durchführungsverbot des Artikels 108 Absatz 3 AEUV nicht beachtet.

#### *4.1.2. Beihilfecharakter der der FFHG gewährten ISB-Darlehen und der vom Land Rheinland-Pfalz gewährten Garantien*

##### *Begriff des Unternehmens und wirtschaftliche Tätigkeit*

- (63) Es gilt dieselbe Argumentation wie für die im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz gewährte Kreditlinie (siehe Abschnitt 4.1.1). Die FFHG ist ein Unternehmen im Sinne des EU-Wettbewerbsrechts.

##### *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit*

- (64) Es ist festzustellen, ob die der FFHG von der ISB gewährten Darlehen als staatliche Mittel anzusehen sind.

- (65) Diesbezüglich ist daran zu erinnern, dass Artikel 107 Absatz 1 AEUV alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, unabhängig davon, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus einer staatlichen Beihilfemaßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können.

- (66) Die ISB steht zu 100 % im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz und ist aus diesem Grund ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen <sup>(2)</sup>.

- (67) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die von der ISB zur Verfügung gestellten Finanzierungsmittel aus staatlichen Mitteln stammen.

- (68) Allerdings hat der Gerichtshof auch festgestellt, dass selbst wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne Weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens, wie die in Rede stehenden Darlehen, dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Hierzu stellte der Gerichtshof fest, dass die Zurechenbarkeit einer Beihilfemaßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist <sup>(3)</sup>.

- (69) Bei diesen Indizien kann es sich um die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, den Rechtsstatus des Unternehmens (ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt), die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz handeln, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind <sup>(4)</sup>.

<sup>(2)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(3)</sup> EuGH, Urteil vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission, Rechtsache C-482/99, Slg. 2002, I-4397.

<sup>(4)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, a.a.O., Randnrn. 55 und 56.

<sup>(1)</sup> Rechtssache Leipzig/Halle, Randnr. 93, und Sache C 48/2006, DHL und Flughafen Leipzig/Halle, Randnr. 8.

- (70) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die ISB die Entwicklungsbank des Landes Rheinland-Pfalz ist und eine zentrale Rolle in der Regionalentwicklungspolitik spielt. Im vorliegenden Fall stellte die ISB Finanzierungsmittel für einen Flughafen zur Verfügung, der in den Augen des Landes Rheinland-Pfalz für die Verkehrs-, Regionalentwicklungs- und Raumordnungspolitik von größter Bedeutung ist.
- (71) Zweitens stellt die Kommission im Hinblick auf die Überwachung der ISB-Tätigkeiten durch den Staat fest, dass sich der ISB-Aufsichtsrat aus fünf Behördenvertretern (u. a. dem Staatssekretär im Finanzministerium des Landes Rheinland-Pfalz und dem Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung des Landes Rheinland-Pfalz) und zwei Vertretern der Handwerkskammer und der Industrie- und Handelskammer zusammensetzt. Auch der Beirat setzt sich aus Behördenvertretern zusammen.
- (72) Auf der Grundlage dieser Tatsachen scheint es, dass der Staat in der Lage ist, die Tätigkeiten der ISB zu kontrollieren, und es ist unwahrscheinlich, dass er nicht in wichtige Entscheidungen über die wirtschaftliche Nutzung des Flughafens eingebunden war. Daher vertritt die Kommission zu diesem Zeitpunkt den vorläufigen Standpunkt, dass die Entscheidung über die Umschuldung der Darlehen für die FFHG dem Staat zuzurechnen ist.
- (73) Die Kommission stellt außerdem fest, dass es sich bei der ISB um ein Spezialkreditinstitut im Sinne der Entscheidung E 10/2000 vom 27.3.2002 <sup>(1)</sup> handelt. Spezialkreditinstitute stehen in besonders enger Verbindung mit dem Staat, da sie in den Genuss von Anstaltslast und/oder Gewährträgerhaftung kommen. Ihre Tätigkeiten beschränken sich auf Förderaufgaben, mit denen die Struktur-, Wirtschafts- und Sozialpolitik sowie die öffentlichen Aufgaben ihrer öffentlichen Eigentümer im Einklang mit deren öffentlichen Auftrag unterstützt werden. Aufgrund dieser besonderen Struktur vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass Entscheidungen eines solchen Spezialkreditinstituts dem Staat zuzurechnen sind.

#### Wirtschaftlicher Vorteil

- (74) Wie bereits festgestellt prüft die Kommission nach dem „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapital-

gebers“, ob einem Unternehmen durch ein Darlehen zu Vorzugsbedingungen ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt worden ist. Nach diesem Grundsatz ist Kapital, das einem Unternehmen direkt oder indirekt vom Staat zu Bedingungen zur Verfügung gestellt wird, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, nicht als staatliche Beihilfe zu betrachten <sup>(2)</sup>.

- (75) Im Hinblick auf die in Rede stehende Maßnahme muss die Kommission prüfen, ob der FFHG durch die Bedingungen der ihr gewährten ISB-Darlehen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird, der dem begünstigten Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erwachsen wäre.
- (76) Deutschland macht geltend, dass dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers uneingeschränkt Rechnung getragen worden sei, da die ISB-Darlehen zu Marktbedingungen vergeben worden seien.
- (77) Um die Marktbedingungen zu bestimmen, hat die Kommission als Anhaltswert den Referenzwert der Kommission festgelegt. Da es sich beim Referenzwert der Kommission eben nur um einen Anhaltswert handelt, kann die Kommission, wenn ihr in einer bestimmten Sache andere Indikatoren vorliegen, diese vorrangig berücksichtigen.
- (78) [...]
- (79) Ferner hat die Kommission geprüft, ob durch die Anwendung des Referenzsatzes der Kommission im vorliegenden Fall deutlich wird, dass der FFHG ein Vorteil gewährt wurde.
- (80) Als Ausgangspunkt für den Vergleich des fraglichen Zinssatzes mit dem Referenzsatz der Kommission ist nach Auffassung der Kommission das Datum des rechtsverbindlichen Akts für die Darlehensvergabe (d. h. der Tag, an dem der Darlehensvertrag zwischen der FFHG und der ISB unterzeichnet wurde) heranzuziehen.
- (81) In der nachstehenden Tabelle sind die Konditionen der von der ISB gewährten Darlehen und der zu diesem Zeitpunkt gültige Basiszinssatz zusammengefasst.

Tabelle 2

#### Finanzierungsbedingungen der ISB-Darlehen

Darlehen Nr.	Bank	Darlehenshöhe in Mio. EUR	Laufzeit	Zinssatz	Zinsswap-Satz	Basiszinssatz der Kommission	Risikomarge in Basispunkten
1	ISB	[...]	[...]	[...]	[...]	1,77 %	<300
2	ISB	[...]	[ca. 8 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]		1,77 %	<100

<sup>(1)</sup> ABl. C 150 vom 22.6.2002, S. 7.

<sup>(2)</sup> Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Randnr. 11). Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, gilt aber analog auch für andere Wirtschaftszweige. Siehe auch EuGH, Urteil vom 30. April 1998, Cityflyer/Kommission, Rechtssache T-16/96, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

Darlehen Nr.	Bank	Darlehenshöhe in Mio. EUR	Laufzeit	Zinssatz	Zinsswap-Satz	Basiszinssatz der Kommission	Risikomarge in Basispunkten
3	ISB	[...]	[ca. 5 Jahre]	[<12]-Monats-Euribor plus [< 100 Basispunkte]	[...]	1,77 %	[<250]
4	ISB	[...]	[ca. 2 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]		1,77 %	[<250]
5	ISB	[...]	[ca. 7 Jahre]	[>3 %; < 4,5 %]		1,77 %	[<100]

- (82) Wie bereits in den Erwägungsgründen (45) und (46) ausgeführt, ist in der Mitteilung über die Referenzsätze die Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt, die anstelle der marktüblichen Sätze verwendet werden.
- (83) Im vorliegenden Fall ist der Basissatz für Darlehen Nr. 2 der [<12]-Monats-Euribor und für Darlehen Nr. 5 der [<12]-Monats-Euribor. Derzeit liegen der Kommission keine Informationen über den Basissatz für die Darlehen Nrn. 1, 3 und 4 vor.
- (84) Die Kommission stellt in Frage, ob in diesem Fall der [<12]-Monats-Euribor und der [<12]-Monats-Euribor als Basissatz zur Bestimmung des Zinssatzes der Darlehen anzuwenden ist. Wie in Erwägungsgrund (46) ausgeführt, ist laut Mitteilung der 1-Jahres-IBOR die Berechnungsgrundlage für den Basissatz. Der Mitteilung zufolge behält sich die Kommission das Recht vor, in Fällen, in denen dies sinnvoll erscheint, kürzere oder längere Laufzeiten zu verwenden, und wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten zur Verfügung stehen oder unter außergewöhnlichen Umständen eine andere Berechnungsgrundlage festzulegen; die Bundesregierung hat allerdings keine Argumente vorgebracht, die ein solches Vorgehen begründen würden. Hinsichtlich der Methode ist anzumerken, dass durchaus davon auszugehen ist, dass der [<12]-Monats-EURIBOR-Zinssatz und der [<12]-Monats-EURIBOR-Zinssatz unter normalen Marktbedingungen niedriger sind als die Zinssätze für längere Laufzeiten. Da die Laufzeit der in Rede stehenden Darlehen länger als drei bzw. sechs Monate ist, fragt sich die Kommission, ob die Anwendung des [<12]- bzw. [<12]-Monats-EURIBOR-Zinssatzes in der vorliegenden Sache gerechtfertigt ist.
- (85) Derzeit liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, wie die Risikomarge der ISB-Darlehen festgelegt wurde. Die Risikomarge des Darlehens Nr. 2 beläuft sich auf [< 100] Basispunkte, die des Darlehens Nr. 5 auf [< 100] Basispunkte. Die Risikomarge für die anderen Darlehen scheint zwischen [< 250] und [< 250] Basispunkten zu liegen (siehe Tabelle 4).
- (86) Die Kommission stellt fest, dass auch das der FFHG Ende 2005 von der [...] gewährte Darlehen nicht als Referenzwert herangezogen werden kann. Der Darlehensvertrag war unter anderen Rahmenbedingungen abgeschlossen worden. Damals war Fraport der Mehrheitseigner der FFHG und hatte einen Ergebnisabführungsvertrag mit dieser geschlossen. Nach deutschem Recht hätte die Bank daher bei einem Ausfall der FFHG die Rückzahlung des Darlehens direkt von Fraport einfordern können. Des Weiteren liegen der Kommission derzeit keine Informationen über die Höhe der Sicherheiten für das Darlehen von [...] vor.
- (87) Unter diesen Umständen kann sich die Kommission bei ihrer Prüfung, ob die Darlehen zu vergünstigten Zinssätzen gewährt wurden, auf die Mitteilung über die Referenzsätze stützen. Nach der Mitteilung über die Referenzsätze liegt die Risikomarge je nach Bonität des Unternehmens und der gebotenen Sicherheiten zwischen 60 bis 1 000 Basispunkten. Unter normalen Umständen wird der Basissatz um 100 Basispunkte erhöht, in der Annahme, dass es sich um Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung oder um Unternehmen mit einem guten Rating und normaler Besicherung oder um ein Unternehmen mit sehr gutem Rating ohne Besicherung handelt. Bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, sollte der Basissatz der Mitteilung zufolge um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden (je nach vorhandenen Sicherheiten gegebenenfalls um bis zu 1 000 Basispunkte).
- (88) Die Bonität der FFHG ist bisher von keiner Rating-Agentur bewertet worden. Deutschland nimmt an, dass die FFHG ein [...] Rating hat. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass laut Mitteilung die Ratings nicht speziell von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Rating-Systeme können ebenfalls akzeptiert werden. Deshalb fordert die Kommission Deutschland auf, für die FFHG ein Rating vorzulegen, das aus der Zeit der Darlehensgewährung stammt. Ein Rating von einer Bank, in dem insbesondere die 1-Jahres-Ausfallwahrscheinlichkeit des Darlehens ausgewiesen ist, würde in diesem Falle auch ausreichen.
- (89) Da kein Rating vorliegt, weist die Kommission darauf hin, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei hoher Besicherung um mindestens 400 Basispunkte, bei normaler Besicherung um 600 Basispunkte und im Falle fehlender Sicherheiten um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
- (90) Im vorliegenden Fall werden die ISB-Darlehen durch eine Garantie des Landes Rheinland-Pfalz besichert. Derzeit liegen der Kommission keine Informationen über die Art und die Bedingungen der Garantie vor. Deutschland gibt an, dass die FFHG eine Bürgschaftsgebühr entrichtet, die dem Marktpreis für Garantien entspricht. Dem Beschwerdeführer zufolge liegt die Bürgschaftsgebühr unter dem Marktpreis für Garantien, wenn man die finanzielle Lage der

FFHG berücksichtigt. Laut öffentlich zugänglichen Informationen, die der Beschwerdeführer vorgelegt hat, beträgt die Bürgschaftsgebühr [...] EUR für Darlehen im Umfang von ca. [...] EUR (d. h. [...] %).

(91) Nach Abschnitt 3.2 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften<sup>(1)</sup> (im Folgenden „Bürgschaftsmitteilung“) ist bei einzelnen staatlichen Garantien die Erfüllung der folgenden Voraussetzungen ausreichend, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auszuschließen: a) Der Kreditnehmer befindet sich nicht in finanziellen Schwierigkeiten. [...]; b) der Umfang der Garantie kann zum Zeitpunkt ihrer Übernahme ermittelt werden. [...]; c) die Garantie deckt höchstens 80 % des ausstehenden Kreditbetrages oder der sonstigen ausstehenden finanziellen Verpflichtung; diese Beschränkung gilt nicht für Garantien für Schuldtitel [...]; d) für die Garantie wird ein marktübliches Entgelt gezahlt. [...]

(92) Derzeit kommt die Kommission nicht zu dem Schluss, dass die vom Land Rheinland-Pfalz gewährte Garantie, die einen möglichen Verlust von öffentlichen Mitteln einschließt und dem Staat zuzurechnen ist, unter normalen Marktbedingungen gewährt wurde.

(93) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die der FFHG gewährten ISB-Darlehen nicht zu Marktbedingungen vergeben wurden. Deshalb fordert die Kommission Deutschland und Beteiligte auf, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob in der in Rede stehenden Sache die genannten Darlehen und Garantien zu Marktbedingungen gewährt wurden.

#### Selektivität

(94) In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Vorteile nur der FFHG gewährt werden. Da die öffentlichen Mittel an ein einzelnes Unternehmen vergeben wurden, handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(95) Es gilt dieselbe Argumentation wie für die im Rahmen des Liquiditätspools des Landes Rheinland-Pfalz gewährte Kreditlinie (siehe Abschnitt 4.1.1). Aus den vorstehenden Ausführungen geht hervor, dass der wirtschaftliche Vorteil, den die FFHG durch die ISB-Darlehen erhält, ihre Stellung gegenüber ihren Wettbewerbern auf dem europäischen Markt für Anbieter von Flughafenendiensten stärkt. Die öffentliche Finanzierung, die Gegenstand dieser Untersuchung ist, verfälscht daher den Wettbewerb bzw. droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

#### Schlussfolgerung

(96) Aus den vorstehend genannten Gründen vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die der FFHG

gewährten ISB-Darlehen und die der FFHG für die ISB-Darlehen vom Land Rheinland-Pfalz gewährte Garantie staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV umfassen. Sollte nachgewiesen werden, dass die in Rede stehenden Maßnahmen staatliche Beihilfen beinhalten, wurden diese nicht von der Kommission genehmigt; in diesem Fall hat Deutschland das Durchführungsverbot nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht berücksichtigt.

#### 4.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

(97) Die Kommission muss prüfen, ob die nach obigen Ausführungen ermittelte Beihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann. Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es Aufgabe der Mitgliedstaaten, mögliche Gründe für die Vereinbarkeit einer Maßnahme mit dem Binnenmarkt vorzubringen und nachzuweisen, dass die Bedingungen für die Vereinbarkeit erfüllt sind.<sup>(2)</sup>

(98) Zu den der FFHG gewährten öffentlichen Finanzierungsmitteln, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, stellt die Kommission fest, dass aufgrund der Tatsache, dass Deutschland diese Mittel nicht als staatliche Beihilfen einstuft, keine Argumente zugunsten ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt vorgebracht wurden.

(99) Zu diesem Zeitpunkt vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die Kreditlinie, die der FFHG durch die ISB gewährten Darlehen und die vom Land Rheinland-Pfalz gewährte Garantie für die Darlehen zu Vorzugsbedingungen eine Betriebsbeihilfe darstellen, die die laufenden Ausgaben des Flughafenbetreibers senkt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs sind derartige Betriebsbeihilfen grundsätzlich nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar<sup>(3)</sup>.

#### 5. BESCHLUSS

Aus diesen Gründen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens Stellung zu nehmen und alle sachdienlichen Informationen für die beihilfenrechtliche Würdigung der Beihilfemaßnahme zu übermitteln. Die Kommission fordert Deutschland auf, den potenziellen Empfängern der Beihilfe unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Die Kommission erinnert die Bundesregierung an die aufschiebende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 AEUV und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen unter Umständen vom Empfänger zurückzufordern sind.

<sup>(2)</sup> EuGH, Urteil vom 28. April 1993, Italien/Kommission, Rechtssache C-364/90, Slg. 1993, I-2097, Randnr. 20.

<sup>(3)</sup> GeI, Urteil vom 8. Juni 1995, Siemens SA/Kommission, Rechtssache T-459/93, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48. Siehe in diesem Sinne auch das Urteil des Gerichts vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnrn. 46-48; EuGH, Urteil vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, Rechtssache C-156/98, Slg. 2000, I-6857, Randnr. 30 und zitierte Rechtsprechung.

<sup>(1)</sup> ABl. L 155 vom 20.8.2008, S. 10.

Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung dieses Schreibens im *Amtsblatt der Europäischen Union* von der Beihilfesache in Kenntnis setzen wird. Außerdem wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet ha-

ben, durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens in Kenntnis setzen. Alle Beteiligten werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung Stellung zu nehmen.”

---

**STATLIGT STÖD – TYSKLAND****Statligt stöd nr SA.31550 (2012/C) (ex 2012/NN) – Nürburgring****Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 216/02)

Genom den skrivelse, daterad den 21 mars 2012 som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat EUF-fördraget) avseende ovannämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Directorate C  
Rue de la Loi/Wetstraat, 200  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax: +32 22961242

Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

**SAMMANFATTNING****1. FÖRFARANDE**

Ägaren av en fritidspark i den tyska Eifelregionen och en tysk motorfordonssammanslutning klagade över påstått statligt stöd i samband med finansieringen av den tyska tävlingsbanan Nürburgring och rekreations- och fritidsanläggningarna vid denna tävlingsbana. De tyska myndigheterna överlämnade sina synpunkter på ovannämnda klagomål.

**2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**

Den aktuella undersökningen gäller finansieringen av flera aspekter av investeringen och driften av i) tävlingsbanan Nürburgring och ii) olika fritidsattraktioner runt banan samt iii) organisationen av formel 1-tävlingar på den. Fritidsattraktioner (inklusive hotell), men också andra komponenter i själva tävlingsbanan (i första hand en läktare), utarbetades i samband med projektet "Nürburgring 2009". På grundval av nu tillgänglig information uppgår finansieringen för tävlingsbanorna och fritidsanläggningarna till ett belopp på cirka 486 miljoner euro.

Fem enheter har beviljat medel: Delstaten Rheinland-Pfalz, den offentligt ägda banken Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz GmbH, det offentligt ägda företaget Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement GmbH, distriktet Ahrweiler och den offentligt ägda ägaren av banan, Nürburgring GmbH. De olika åtgärderna omfattar särskilt delstatens utbetalningar i kapitalreserven, delstatens och

distriktet Ahrweilers ökning av eget kapital, kortfristig finansiering genom likviditetsförvaltning mellan företag i delstaten, den långsiktiga återfinansieringen genom nämnda offentligägda bank och den underliggande garanti som lämnas av delstaten, utyringen av komplexet Nürburgring, det ovan nämnda offentligt ägda företags passiva innehav i ett privat företag och den underliggande garanti som lämnas av delstaten, delstatens aktieägarlån, intäkterna för ägaren till komplexet Nürburgring från en skatt på spelverksamhet, överföringen av aktier i ett privat företag till samma ägare och koncessionen avseende organisationen av formel 1-tävlingar.

Fram till april 2010 drevs tävlingsbanan av Nürburgring GmbH, som också var ägare till tävlingsbanan och fritidsparken. Hotellen ägdes främst av privata företag. I maj 2010 genomfördes en omstrukturering av ägandet och förvaltningen av banan och anläggningarna. De offentligt ägda företagen fortsatte att vara ägare till tävlingsbanan och fritidsparken och förvärvade äganderätten till hotellen. Driften av hela komplexet beviljades Nürburgring Automotive GmbH.

**3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

Efter en preliminär bedömning betvivlar kommissionen att åtgärderna inte utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionens preliminära utvärdering visar att en selektiv, ekonomisk fördel inte kan uteslutas och följaktligen skulle projektet omfatta statligt stöd. Dessutom skulle offentlig finansiering av åtgärderna högst sannolikt

snedvrída, eller åtminstone hota att snedvrída, konkurrensen. Komplexet har kapacitet att ta emot stora internationella motorsportevenemang, inklusive formel 1-tävlingar, och en effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna kan därmed inte uteslutas. Därför kan kommissionen i detta skede och utifrån sin preliminära bedömning inte utesluta att åtgärderna, varav inga anmäldes till kommissionen för godkännande i förhand, omfattar inslag av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

På de villkor som anges ovan, bör det undersökas om några av åtgärderna kan anses vara förenliga med den inre marknaden enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget. Bedömningen inbegriper en undersökning av om det finns en officiell handling genom vilken staten ger ansvaret för utförandet av vissa uppgifter till ett företag, om handlingen avser en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, om det är nödvändigt för genomförandet av uppgiften och står i proportion till denna och om utvecklingen av handeln inte påverkas i en omfattning som strider mot unionens intresse. Efter sin preliminära bedömning hyser kommissionen tvivel på att någon av åtgärderna kan anses vara förenliga enligt artikel 106.2 i EUF-fördraget.

Det är också nödvändigt att överväga om åtgärden kan anses vara förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Bedömningen inbegriper en undersökning av om åtgärden har ett politiskt mål av gemensamt intresse, samt om den är nödvändig och står i proportion till denna och inte ger upphov till en otillbörlig snedvrídning av konkurrensen. Efter sin preliminära bedömning hyser kommissionen tvivel på om det föreslagna projektet kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

Med hänsyn till dessa tvivel och det potentiella statliga stödets effekt på privata företags investeringar förefaller det nödvändigt att kommissionen inleder ett formellt granskningsförfarande.

Kommissionen påminner Tyskland om att artikel 108.3 i EUF-fördraget har uppskjutande verkan och hänvisar till artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999, som föreskriver att allt olagligt stöd kan återkrävas från mottagaren.

## TEXTEN I SKRIVELSEN

”die Kommission möchte die Bundesrepublik Deutschland darüber in Kenntnis setzen, dass nach Prüfung der von den deutschen Behörden übermittelten Informationen über die vorgenannten Beihilfemaßnahmen beschlossen wurde, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten.

## 1. VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 27. Juli 2010 und 19. Januar 2011 übermittelte der Eigentümer eines Freizeitparks in der deutschen Region Eifel und mit Schreiben vom 6. April 2011, 3. August 2011, 17. Oktober 2011 und 16. November 2011 übermittelte ein deutscher Automobilverband Informationen über angebliche staatliche Beihilfen für die Finanzierung der Freizeiteinrichtungen an der deutschen Rennstrecke am Nürburgring. Am 18. Oktober 2011 traf die Kommission mit den Vertretern des Automobilverbands zusammen.
- (2) Mit Schreiben vom 3. Februar 2011 und 3. Mai 2011 übermittelte die Kommission Deutschland die Beschwerden und forderte weitergehende Informationen über die angeblichen staatlichen Beihilfemaßnahmen an. Nach mehrfacher Verlängerung der Antwortfrist übermittelten die deutschen Behörden mit Schreiben vom 27. Mai 2011 und 16. Juni 2011 Auskünfte auf die Auskunftsersuchen.
- (3) Die Antworten der deutschen Behörden vom 27. Mai 2011 und 16. Juni 2011 waren nicht vollständig. Daher forderte die Kommission mit Schreiben vom 26. Juli 2011 weitere Auskünfte über die angeblichen staatlichen Beihilfemaßnahmen an. Mit Schreiben vom 28. Juli 2011 beantragten die deutschen Behörden eine Fristverlängerung bis 30. September 2011, die bewilligt wurde.
- (4) Nachdem von dem in Erwägungsgrund (1) genannten Verband weitere Auskünfte erteilt worden waren, übermittelte die Kommission den deutschen Behörden am 2. September 2011 ein weiteres Auskunftsersuchen. Mit Schreiben vom 23. September 2011 baten die deutschen Behörden für die Beantwortung der Auskunftsersuchen vom 26. Juli 2011 und 2. September 2011 um Fristverlängerung bis 17. Oktober 2011; diese Fristverlängerung wurde bewilligt. Nach einem Treffen mit den deutschen Behörden am 12. Oktober 2011 gewährte die Kommission auf eine weitere Bitte Deutschlands für die beiden Auskunftsersuchen eine weitere Fristverlängerung bis 15. November 2011. Die deutschen Behörden antworteten mit Schreiben vom 15. November 2011, welches durch ein Schreiben vom 8. Februar 2012 vervollständigt wurde.

## 2. DARSTELLUNG DER MASSNAHMEN

- (5) Die derzeitige Untersuchung betrifft die Finanzierung verschiedener Aspekte hinsichtlich der Investitionen in die und des Betriebs i) der Rennstrecke Nürburgring und ii) der verschiedenen Freizeiteinrichtungen im Umfeld der Rennstrecke sowie iii) der Organisation der Rennveranstaltungen der Formel 1 auf der Rennstrecke. <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Die beiden Beschwerden betreffen verschiedene dieser Aspekte.

- (6) Die Freizeiteinrichtungen, aber auch die übrigen Komponenten der eigentlichen Rennstrecke (hauptsächlich eine Tribüne) wurden im Rahmen des Projekts „Nürburgring 2009“ entwickelt bzw. errichtet. Wie aus den vorliegenden Informationen hervorgeht, belaufen sich die Fördermittel zur Finanzierung der Rennstrecke und der Freizeiteinrichtungen auf rund [...] Mio. EUR, hauptsächlich in Form von Bankkrediten und Gesellschafterdarlehen sowie Einzahlungen in die Kapitalrücklage. <sup>(2)</sup> Die genaue Höhe aller Finanzierungsmaßnahmen insgesamt muss allerdings bei der Untersuchung ermittelt werden, da immer noch einige Auskünfte fehlen.

## 2.1. Allgemeine Informationen zur Rennstrecke und zum Freizeitpark Nürburgring

- (7) Der Nürburgring ist eine Motor- und Rennsportstrecke im deutschen Bundesland Rheinland-Pfalz (im Folgenden „das Land“). Die Rennstrecke umfasst eine moderne, 1984 errichtete Grand-Prix-Rennstrecke und die 1927 eröffnete, wesentlich längere alte Nordschleife. Ferner gehört zum Nürburgring ein Freizeitpark namens ring werk (vormals „Erlebnisswelt“). Der Nürburgring dient als Grand-Prix-Strecke für Rennveranstaltungen der Formel 1 (über 68 000 Besucher an vier Veranstaltungstagen im Juli 2011). <sup>(3)</sup> Neben Motorsportveranstaltungen werden am Nürburgring verschiedene Sport- und Kulturveranstaltungen durchgeführt (die von der Nürburgring GmbH und anderen Unternehmen im Jahr 2009 organisierten Veranstaltungen wurden von insgesamt mehr als [...] Besuchern frequentiert), darunter die in jedem Sommer stattfindende bekannte Konzertveranstaltung „Rock am Ring“ (zu der am Veranstaltungswochenende im Jahr 2009 über 80 000 Besucher kamen). Der Nürburgring liegt rund 174 km westlich der Stadt Frankfurt am Main und etwa 141 km nordöstlich der Stadt Luxemburg.
- (8) Das Einzugsgebiet der Rennstrecke Nürburgring könnte auch von anderen Rennstrecken abgedeckt werden, von denen die Rennstrecke Spa-Francorchamps am nächsten gelegen ist (Entfernung von der Rennstrecke Nürburgring rund 107 km). <sup>(4)</sup> Das Einzugsgebiet des Freizeitparks Nürburgring könnte auch von anderen Freizeitparks bedient werden, von denen der Eifelpark Gondorf am nächsten gelegen ist (Entfernung vom Freizeitpark Nürburgring rund 64 km). <sup>(5)</sup>
- (9) Nach dem Rennkalender 2012 werden sieben Formel-1-Grand-Prix-Rennen auf Rennstrecken in der Europäischen

<sup>(2)</sup> Dieser Betrag in Höhe von rund [...] Mio. EUR beinhaltet die Beihilfemaßnahmen in Höhe von rund [...] Mio. EUR, die vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ zugeführt wurden (siehe Erwägungsgrund (34)).

<sup>(3)</sup> Bis 2007 fanden jedes Jahr Formel-1-Rennen am Nürburgring statt. Seit 2007 finden die Grand-Prix-Rennen in Deutschland jährlich abwechselnd am Nürburgring und am Hockenheimring statt. Somit fanden am Nürburgring in den Jahren 2008 und 2010 keine Formel-1-Rennen statt.

<sup>(4)</sup> Im Einzelnen sind dies die Rennstrecken Zolder (ca. 197 km vom Nürburgring entfernt), Hockenheim (ca. 212 km entfernt), Valkenswaard (ca. 239 km entfernt) und Mettet (ca. 239 km entfernt).

<sup>(5)</sup> Im Einzelnen sind dies die Freizeitparks Phantasialand Brühl (ca. 70 km vom Freizeitpark Nürburgring entfernt), Freizeitpark Lochmühle (ca. 150 km entfernt), Le Labyrinth Durbuy (ca. 149 km entfernt) und Durbuy Adventure (ca. 151 km entfernt).

Union veranstaltet – neben den Rennstrecken in Deutschland (Nürburgring und Hockenheimring) finden diese Rennen auf dem Circuit de Spa-Francorchamps in Belgien, dem Silverstone Circuit im Vereinigten Königreich, dem Hungaroring in Ungarn, dem Autodromo di Monza in Italien, dem Circuit de Catalunya und dem Valencia Street Circuit in Spanien statt.

- (10) Die Rennstrecke Nürburgring zählt derzeit zu den größten Rennstrecken in Deutschland. In den Jahren 1995 bis 2009 lagen die Besucherzahlen der Rennstrecke zwischen [...] im Jahr 1998 und [...] im 2001. In den Jahren von 2001 bis 2006 lagen die Besucherzahlen des Freizeitparks zwischen [...] im Jahr 2001 und [...] im Jahr 2006.
- (11) Bis April 2010 war Eigentümerin und Betreiberin des Nürburgrings die Nürburgring GmbH („NG“) mit dem Geschäftsgegenstand Förderung des Automobilsektors und des Motorsports sowie Förderung des Tourismus in der Region Eifel. Die NG gehört zu 90 % dem Land und zu 10 % dem Landkreis Ahrweiler. Die NG hatte verschiedene Tochterunternehmen für verschiedene Aktivitäten im Zusammenhang mit der Rennstrecke.

## 2.2. Das Projekt „Nürburgring 2009“

- (12) Um die Attraktivität des Nürburgrings während des gesamten Jahres zu steigern, wurde das Projekt „Nürburgring 2009“ aufgelegt, mit dem die Rennstrecke durch verschiedene Attraktionen aufgewertet werden sollte. Das Projekt wurde vom Land förmlich genehmigt und am 19. November 2007 vom Aufsichtsrat der NG gebilligt.<sup>(6)</sup> Das Projekt „Nürburgring 2009“ besteht aus den Teilbereichen I und II:
- (13) Der Teilbereich I („Tribüne“) wurde von der NG entwickelt und finanziert. Er umfasst:
- die Komponente IA („Tribüne“), bestehend aus *Tribüne, welcome center, ring arena* (für bis zu 5 100 Besucher) und *Erschließungsmaßnahmen*,
  - die Komponente IB („Erlebniswelt“), bestehend aus *ring boulevard* (Shopping Mall mit der größten Multitouch-Video-Wand der Welt), *WARSTEINER Eventcenter* (für bis zu 1 500 Besucher), *Autowelten* (Ausstellungs- und Verkaufsflächen für Automobilhersteller), *ring werk* (Indoor-Attraktionen wie ein Multi-Media-Theater, eine historische Ausstellung, interaktive Anwendungen und *ring racer*, die schnellste Achterbahn Europas) sowie die *ring kartbahn* (eine Indoor-Kartbahn).
- (14) Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die Kosten der Maßnahmen für Teilbereich I<sup>(7)</sup>:

Tabelle 1

### Baukosten für Tribüne und Erlebniswelt (Teilbereich I)

	Betrag (in EUR)
Tribüne	[...] Mio.
Multifunktionshallen	[...] Mio.
Innere und äußere Erschließungsmaßnahmen	[...] Mio.
Ring werk	[...] Mio.
Autowelten	[...] Mio.
Parkhaus	[...] Mio.
Ausstattung	[...] Mio.
<b>Gesamt</b>	<b>215 Mio.</b>

- (15) Die NG bemüht sich um eine langfristige Finanzierung des Teilbereichs I am Markt. Am 4. August 2006 schloss die NG mit der IPC International Cooperation Project SA („IPC“) einen Projektfinanzierungs- und -entwicklungsvertrag. Gegenstand dieses Vertrags ist die exklusive Beauftragung der IPC durch die NG mit der Vermittlung eines Investors für das Projekt „Nürburgring 2009“. Unternehmenszweck der IPC ist der An- und Verkauf von Immobilien, der Handel als Makler mit Immobilien, die Immobilienverwaltung sowie die Projektfinanzierung.<sup>(8)</sup> Mit Verträgen vom 17. September 2008 und 27. Oktober 2008 traten die Pinebeck S.A.<sup>(9)</sup> („Pinebeck“) und deren 100 %ige Tochtergesellschaften Pinebeck Nürburgring GmbH („PNG“) und Pinebeck GmbH in die bestehenden Vertragsbeziehungen zwischen der NG und der IPC ein. Unternehmenszweck von Pinebeck ist der An- und Verkauf von Immobilien, der Handel als Makler mit Immobilien, die Immobilienverwaltung sowie die Projektfinanzierung.
- (16) Der Teilbereich II („Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe“) besteht aus zwei Hotels (einschließlich eines Spielcasinos), 100 Ferienhäusern, fünf Restaurants, einer Diskothek und einem Merchandising-Shop.<sup>(10)</sup> Die Investition in Höhe von 115 Mio. EUR war notwendig, um den erwarteten höheren Besucherzahlen Rechnung zu tragen. Der Teilbereich II wurde von dem Privatunternehmen Mediinvest GmbH und von der Motorsport Resort Nürburgring GmbH sowie der Congress- und Motorsport Hotel Nürburgring GmbH entwickelt.

<sup>(6)</sup> Der Kommission liegt weder die Genehmigung des Aufsichtsrats der NG vom 19. November 2007 noch die Genehmigung des Projekts durch das Land vor, und auch der Zeitpunkt, zu dem die Genehmigung vom Land erteilt wurde, ist der Kommission nicht bekannt.

<sup>(7)</sup> Für den Teilbereich I war ursprünglich von Kosten in Höhe von 135 Mio. EUR ausgegangen worden. Die endgültigen Kosten für den Teilbereich I betragen jedoch inzwischen 215 Mio. EUR.

<sup>(8)</sup> Geschäftsführender Alleingesellschafter der IPC ist Herr Michael Merten. Die IPC ist zu jeweils 100 % an der IPC-Eifel-Projekt GmbH i.L. („IPC EP“) und der IPC Gesellschaft für internationale Projekt Coordination mbH i.L. beteiligt.

<sup>(9)</sup> Herr Michael Merten und Herr Normann Böhm sind zu jeweils 50 % beteiligt.

<sup>(10)</sup> Für den Teilbereich II wurden ursprünglich Kosten von 80 Mio. EUR veranschlagt. Die endgültigen Kosten für die Einrichtungen von Teilbereich II betragen jedoch inzwischen 115 Mio. EUR; Hauptursache hierfür waren die Kosten für das ursprünglich nicht geplante Vier-Sterne-Hotel.

(17) Unternehmenszweck der Mediinvest GmbH („Mediinvest“) ist die Vermittlung von Verträgen über Grundstücke und Immobilien, Projektentwicklung sowie der Bau von Immobilien, Ferienanlagen und Resorts. Geschäftsführender Alleingesellschafter der Mediinvest ist Herr Kai Richter. Die Mediinvest hatte verschiedene Tochtergesellschaften, die für unterschiedliche Aktivitäten, hauptsächlich im Zusammenhang mit Beherbergungseinrichtungen, verantwortlich waren.

(18) Unternehmenszweck der Motorsport Resort Nürburgring GmbH („MSR“) ist die Projektentwicklung und die Errichtung von Immobilien, Ferienanlagen, Hotels und Resorts sowie die Beteiligung an Unternehmen, die mit der Projektentwicklung am Nürburgring in Verbindung stehen. Seit dem 25. März 2010 befindet sich die MSR zu 93,3 % im Eigentum der NG und zu 6,7 % im Eigentum der Rheinland-Pfälzische Gesellschaft für Immobilien und Projektmanagement GmbH („RIM“).<sup>(11)</sup> Unternehmenszweck der Congress- und Motorsport Hotel Nürburgring GmbH („CMHN“) ist die Errichtung und der Betrieb von Hotels, Ferienimmobilien und Resorts. Die CMHN ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft der MSR. Der Teilbereich II des Projekts wurde von der Geisler & Trimmel General Contractor GmbH („Geisler & Trimmel“) und der Weber Projektierungs- und Realisierungs GmbH („Weber“) gebaut.

(19) Der Kommission liegen keine Angaben über die finanzielle Lage der Mediinvest, der MSR und der CMHN vor. Sie fordert daher Deutschland auf, für die genannten Unternehmen die in Tabelle 2 aufgeführten Finanzkennzahlen für die Jahre 2006 bis 2011 sowie für die Monate Januar und Februar 2012 vorzulegen.

(20) Deutschland gibt an, dass es nicht gelungen war, für Teilbereich I oder Teilbereich II einen privaten Investor zu finden.<sup>(12)</sup>

### 2.3. Umstrukturierung von Eigentumsverhältnissen und Betrieb im Jahr 2010

(21) Bis zum 30. April 2010 wurde die Rennstrecke (einschließlich Teilbereich I, Tribüne) von der NG betrieben,

die daneben auch rechtmäßige Eigentümerin der Rennstrecke und des Freizeitparks war. Der Freizeitpark wurde von der Erlebnispark Nürburgring GmbH & Co. KG betrieben. Die Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe (Teilbereich II) standen im Eigentum der MSR und der CMHN und wurden von der Lindner Hotels AG betrieben.

(22) Am 1. Mai 2010 erfolgte eine Umstrukturierung von Eigentumsverhältnissen und Betrieb der Rennstrecke und der Einrichtungen. Dahinter stand der Gedanke, dass der Betrieb von Teilbereich I und Teilbereich II in einer Hand zusammengeführt werden sollte und dass Eigentum und Betrieb aufgeteilt werden sollten. Die NG blieb Eigentümerin von Teilbereich I; durch ihren Anteil von 93,3 % an der MSR erwarb sie das Eigentum an Teilbereich II und wurde mittelbar Eigentümerin von 93,3 % der CMHN. Der Betrieb von Teilbereich I und Teilbereich II wurde der Nürburgring Automotive GmbH („NAG“)<sup>(13)</sup> übertragen. Unternehmenszweck der NAG ist der Betrieb der Rennstrecken des Nürburgrings, der am Nürburgring ansässigen Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe, des Fahrersicherheitszentrums, der Rennfahrerschule, der Multifunktionshallen, des *ring works* sowie aller weiteren Destinationen des Nürburgrings. Gesellschafter der NAG waren zu jeweils 50 % die Mediinvest und die Lindner Unternehmensgruppe GmbH & Co Hotel KG. Betreiberin von Teilbereich II ist nach wie vor die Lindner Hotels AG. Der Kommission liegen keine Angaben über die finanzielle Lage der NAG vor. Sie fordert daher Deutschland auf, für das genannten Unternehmen die in Tabelle 2 aufgeführten Finanzkennzahlen für die Jahre 2006 bis 2011 sowie für die Monate Januar und Februar 2012 vorzulegen.

### 2.4. Weitere Angaben zur NG

#### Finanzielle Angaben

(23) Zwischen 2006 und 2008 befand sich die NG in Schwierigkeiten, wodurch sie in ihrer Fähigkeit, das Projekt „Nürburgring 2009“ und die Rennveranstaltungen der Formel 1 der Jahre 2007, 2009 und 2011 zu finanzieren, beeinträchtigt war.

Tabelle 2

#### Finanzkennzahlen der NG für die Jahre 2001-2008

(in Tsd. EUR)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Jahresergebnis	241	- 503	528	- 9 581	- 9 672	- 40 202	- 961	- 3 045
Umsatz	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	29 925	22 014
Operativer Cashflow	—	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(11)</sup> Bis zum 25. März 2010 waren Anteilseigner der MSR die Mediinvest GmbH (49,5 %), Geisler & Trimmel General Contractor GmbH (33,8 %), die NG (10 %) und die Weber Projektierungs- und Realisierungs GmbH (6,7 %).

<sup>(12)</sup> Schreiben der deutschen Behörden vom 15. November 2011, Randnrn. 57, 76 und 77.

<sup>(13)</sup> Bis 2010 Grundkapital Management GmbH.

(in Tsd. EUR)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern und Kreditinstituten	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verbindlichkeiten insgesamt	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	46 773	99 074
Zinsaufwendungen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	783	1 237	2 385
Eigenkapital	15 228	18 602	19 130	37 275	27 603	- 12 599	- 10 227	- 9 939

(24) Bei einer Prüfung der Berechnung der Jahresergebnisse des Unternehmens werden die Auswirkungen der schwachen finanziellen und betrieblichen Ergebnisse deutlich. Wie Tabelle 2 zu entnehmen ist, stiegen die Umsatzzahlen von 2006 auf 2007 leicht an. Der Wegfall der Rennveranstaltungen der Formel 1 führte zu Umsatzeinbußen von 29,925 Mio. EUR im Jahr 2007 auf 22,014 Mio. EUR im Jahr 2008; im selben Zeitraum stiegen die Verbindlichkeiten der NG gegenüber ihren Gesellschaftern und den Kreditinstituten um [...] Mio. EUR auf [...] Mio. EUR.<sup>(14)</sup> Durch das Projekt „Nürburgring 2009“ erhöhten sich die Verbindlichkeiten der NG und die Zinsaufwendungen. Aufgrund der Drohverlustrückstellungen für die Formel-1-Rennveranstaltungen<sup>(15)</sup> war das Eigenkapital negativ<sup>(16)</sup>. Hingegen stieg der operative Cashflow zwischen 2006 und 2008.<sup>(17)</sup>

(25) Über die finanzielle Lage der NG in den Jahren 2009 bis 2012 liegen der Kommission nur eingeschränkte Angaben vor. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden auf, für die Jahre 2009 bis 2011 sowie für die Monate Januar und Februar 2012 einen Überblick über die in der Tabelle 2 aufgeführten Finanzkennzahlen der NG vorzulegen.

Beteiligung der NG an anderen Unternehmen vor dem Projekt „Nürburgring 2009“

(26) Vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ stand die NG in Beteiligungs- und Vertragsbeziehungen mit verschiedenen anderen Unternehmen. Folgende Unternehmen erhielten von der NG Darlehen oder anderweitige Unterstützung.

(27) Unternehmenszweck der Erlebnispark Nürburgring GmbH & Co. KG („EWN“) war der Betrieb der „Erlebnisswelt“ mit motorsportlich orientierten Attraktionen am Nürburgring. Am 31. März 2011 wurde die Gesellschaft umfirmiert in ring werk GmbH & Co. KG, alleinige Gesellschafterin war bis zum 24. August 2011 die NG – zu diesem Zeitpunkt ging das Eigentum an der EWN auf die

NG über, wodurch das Erlöschen der Gesellschaft ohne förmliche Liquidation in das deutsche Handelsregister eingetragen wurde.

(28) Unternehmenszweck der Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring GmbH & Co. KG („FSZ“) ist die Errichtung, der Besitz und der Betrieb eines Fahrsicherheitszentrums. Sie steht zu 41 % im Eigentum der NG.

(29) Unternehmenszweck der Motorsport Akademie Nürburgring GmbH & Co. KG („MAN“) ist die Förderung des deutschen Motorsports durch den Betrieb einer Fortbildungseinrichtung. Alleinige Gesellschafterin ist die NG.

(30) Unternehmenszweck der Test & Training International GmbH i.L. („TTI“) ist die Förderung und Einrichtung von Fahrsicherheitszentren, insbesondere auch der Bau und/oder Betrieb solcher Fahrsicherheitszentren. Die Gesellschaft steht zu 35 % im Eigentum der NG.

(31) Unternehmenszweck der BikeWorld Nürburgring GmbH („BWN“) waren der Handel und die Veredelung von neuen und gebrauchten Motorrädern sowie die Förderung des Motorradtourismus in der Eifel. Die NG veräußerte 2007 ihren Anteil von 49 % an der BWN.

(32) Unternehmenszweck der Camp 4 Fun GmbH & Co. KG („Camp4Fun“) war der Betrieb eines Off-Road-Parks. Bis zum 18. Oktober 2010 war die NG alleinige Kommanditistin des Gesellschaft, danach ging ihr Eigentum auf die NG über und das Erlöschen der Gesellschaft ohne förmliche Liquidation wurde in das deutsche Handelsregister eingetragen.

## 2.5. Die Beihilfegeber

(33) Im vorliegenden Fall wurden von fünf Körperschaften Fördermittel gewährt: (1) vom Land Rheinland-Pfalz, insbesondere über den vom Finanzministerium des Landes verwalteten Liquiditätspool, (2) von der landeseigenen Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz GmbH („ISB“), einer 100 %igen Tochter des Landes Rheinland-Pfalz, (3) von dem landeseigenen Unternehmen RIM, einer 100 %igen Tochter der ISB, (4) vom Landkreis Ahrweiler und (5) von der NG.

<sup>(14)</sup> Im Jahr 2009, in dem das Formel-1-Rennen stattfand, belief sich der Umsatz auf 33,322 Mio. EUR.

<sup>(15)</sup> Schreiben der deutschen Behörden vom 15. November 2011, Randnr. 351.

<sup>(16)</sup> Im Jahr 2009 betrug das Eigenkapital - 15,827 Mio. EUR.

<sup>(17)</sup> Im Jahr 2009 verzeichnete die NG einen negativen Cashflow in Höhe von [...] Mio. EUR.

## 2.6. Allgemeine Angaben zu den Beihilfemaßnahmen

### Höhe der Beihilfe

- (34) Nach den vorliegenden Informationen belaufen sich die Beihilfemaßnahmen insgesamt auf mindestens 485 787 149,14 EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem Nennbetrag eines Bankdarlehens (330 Mio. EUR) <sup>(18)</sup>, einem Gesellschafterdarlehen und einem Zuschuss des Landes an die NG für Formel 1 Rennveranstaltungen ([...] EUR) <sup>(19)</sup>, Einzahlungen in die Kapitalrücklage und Kapitalerhöhungen durch die Gesellschafter ([...] EUR) <sup>(20)</sup>, Gesellschafterdarlehen für das Projekt „Nürburgring 2009“ ([...] Mio. EUR) <sup>(21)</sup>, Gesellschafterdarlehen der NG an ihre Töchter vor dem Projekt „Nürburgring 2009“ ([...] EUR) <sup>(22)</sup> sowie Einnahmen aus einer Spielbankabgabe (8 Mio. EUR) <sup>(23)</sup>. <sup>(24)</sup> Der Gesamtbetrag entspricht nicht dem endgültigen Betrag, da insbesondere die Beihilfemaßnahmen über das Jahr 2011 hinaus laufen könnten. Deutschland wird aufgefordert, der Kommission Angaben über die Beihilfen zu übermitteln, die zukünftig im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex gewährt werden (einschließlich Beihilfen, die im Jahr 2012 gewährt werden).

### Beihilfemaßnahmen

- (35) Nachstehend sind die verschiedenen Maßnahmen im Wesentlichen drei Kategorien zugeordnet: (1) Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke, (2) Maßnahmen zur Tourismusförderung und (3) Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen. Für jede Kategorie werden die Maßnahmen in einer chronologischen Reihenfolge vorgestellt.

<sup>(18)</sup> Dieser Betrag betrifft das Projekt „Nürburgring 2009“; er entspricht der Maßnahme 8 unten.

<sup>(19)</sup> Dieser Betrag betrifft das im Januar 2011 gewährte Gesellschafterdarlehen für die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen ([...] EUR) sowie finanzielle Mittel für die Organisation der Formel-1-Rennveranstaltungen im Jahr 2011 (13,5 Mio. EUR), siehe Maßnahmen 14 und 16 unten.

<sup>(20)</sup> Dieser Betrag betrifft die Erhöhung des Eigenkapitals der NG vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“; er entspricht der Maßnahme 1 unten.

<sup>(21)</sup> Dieser Betrag ([...] Mio. EUR plus [...] Mio. EUR für 2011) entspricht der Maßnahme 14 unten.

<sup>(22)</sup> Maßnahme 2 unten.

<sup>(23)</sup> Diese Maßnahme entspricht der Maßnahme 13 unten. Die Abgabe wurde 2009 eingeführt. Es besteht jedoch keine förmliche Verbindung mit dem Projekt „Nürburgring 2009“.

<sup>(24)</sup> Um Doppelzählung von Beihilfen zu vermeiden, werden vorläufig weder die Beihilfen aus dem Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3 unten) für das Projekt „Nürburgring 2009“ und aus den stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest (Maßnahme 11 unten), d. h. vor der Umstrukturierung des Projekts im Jahr 2010 (die im Wesentlichen durch die Gewährung des ISB-Darlehens über 330 Mio. EUR verwirklicht wurden), noch die Darlehen der NG an die MSR (Maßnahme 4 unten), die Darlehen, die Patronatserklärung und der Rangrücktritt der NG zugunsten der Cash Settlement & Ticketing GmbH (Maßnahme 5 unten), die Zahlungen an die Pinebeck/IPC (Maßnahme 6 unten) und die Forderungsabtretung der MI-Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH (Maßnahme 7 unten) in die Gesamthöhe der Beihilfen eingerechnet. Da der Kommission gegenwärtig die Höhe der Beihilfen nicht bekannt ist, die mit der Garantieerklärung des Landes für das Darlehen der ISB (Maßnahme 9 unten), der Garantieerklärung des Landes für die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest (Maßnahme 12 unten), der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes (Maßnahme 10 unten), der Rangrücktrittserklärung (Maßnahme 14 unten) und der Übertragung der Anteile an der MSR (Maßnahme 15 unten) gewährt wurden, sind diese Beihilfen in dem Betrag von [...] EUR ebenfalls nicht mit eingerechnet.

### 2.6.1. Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

- (36) Zur ersten Kategorie gehören Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke (Teilbereich I: „Tribüne“). Maßnahme 1 (Einzahlungen in die Kapitalrücklage und Kapitalerhöhungen) und Maßnahme 2 (Gesellschafterdarlehen der NG vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“) sowie Teile der Maßnahme 3 (Liquiditätspool des Landes) betreffen die Finanzierung vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ im Jahr 2007.
- (37) Maßnahme 1 (Einzahlungen in die Kapitalrücklage und Kapitalerhöhungen): Beihilfen in Form von Einzahlungen in die Kapitalrücklage <sup>(25)</sup> wurde vom Land an die NG am 1. Mai 2002 in Höhe von [...] EUR und am 21. Dezember 2004 in Höhe von [...] EUR <sup>(26)</sup> gewährt. Darüber hinaus wurden folgende Kapitalerhöhungen zugunsten der NG vorgenommen: am 31. August 2004 eine Kapitalerhöhung in Höhe von [...] EUR <sup>(27)</sup> durch das Land und am 4. September 2007 eine Kapitalerhöhung in Höhe von [...] EUR durch den Landkreis Ahrweiler. Beide Teilmaßnahmen zusammen belaufen sich auf [...] EUR.
- (38) Maßnahme 2 (Gesellschafterdarlehen der NG vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“): Unabhängig vom Projekt „Nürburgring 2009“ gewährte die NG ihren Tochtergesellschaften die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Gesellschafterdarlehen. Der Zinssatz wurde mit [...] % vereinbart, Sicherheiten wurden nicht gestellt.

Tabelle 3

#### Gesellschafterdarlehen der NG zugunsten ihrer Töchter für das Projekt „Nürburgring 2009“

Empfänger	Laufzeit/Datum	Betrag (in EUR)	Zinssatz
EWN	[...]	[...]	[...]
FSZ	[...]	[...]	[...]
MAN	[...]	[...]	[...]
TTI	[...]	[...]	[...]
BWN und BWNB	[...]	[...]	[...]
Camp4Fun	[...]	[...]	[...]
<b>INSGESAMT</b>		[...]	

<sup>(25)</sup> Kapitalrücklagen sind Zuzahlungen von Gesellschaftern in das Eigenkapital, die nicht gezeichnetes Kapital sind. Der Begriff wird in Bilanzen häufig als Teil des Eigenkapitals einer Aktiengesellschaft geführt. Die Kapitalrücklage dient zur Berücksichtigung des Teils des Eigenkapitals, der bei einer Kapitalerhöhung den Nennwert der Aktien (Stammaktien) übersteigt. Die ausgegebenen und bezahlten Stammaktien plus der Kapitalrücklage zusammengenommen ergeben den Gesamtbetrag, der von den Anlegern bei der Ausgabe für die Aktien bezahlt wurde.

<sup>(26)</sup> Einzahlungen in die Kapitalrücklage durch Forderungsverzicht hinsichtlich eines Darlehens („Altdarlehen Bund“).

<sup>(27)</sup> Beitrag des Landes durch Forderungsverzicht hinsichtlich eines Darlehens („Altdarlehen Bund“) in Höhe von [...] EUR und Beitrag des Landkreises Ahrweiler durch einen Liquiditätsbeitrag in Höhe von [...] EUR.

- (39) Maßnahme 3 (Liquiditätspool des Landes): Diese Teilmaßnahmen bestehen aus Darlehen aus einem so genannten Liquiditätspool des Landes. Im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen und dem Projekt „Nürburgring 2009“ nimmt die NG sei 2003 bzw. 2008 am Liquiditätspool des Landes teil.<sup>(28)</sup> Die ISB nimmt ebenfalls an dem Liquiditätspool teil. Der Liquiditätspool dient der Liquiditätsoptimierung innerhalb der verschiedenen Holdings, Stiftungen und öffentlichen Unternehmen des Landes. Grundlage für die Teilnahme der verschiedenen Unternehmen und Stiftungen an dem Liquiditätspool ist eine Vereinbarung zwischen dem jeweiligen Unternehmen/der jeweiligen Stiftung und dem Finanzministerium des Landes. Für den Fall, dass innerhalb des Pools die Liquiditätsnachfrage die Höhe der verfügbaren Mittel übersteigt, wird die Liquiditätslücke kurzfristig auf dem Kapitalmarkt finanziert. Im Zeitraum zwischen dem 23. Juni 2008 und dem 30. Juni 2010 tätigte die NG für das Projekt „Nürburgring 2009“ Mittelabrufe in Höhe von [...] Mio. EUR aus dem Liquiditätspool. Die ISB tätigte im August 2009 im Zusammenhang mit dem Projekt „Nürburgring 2009“ einen Mittelabruf in Höhe von 285 Mio. EUR.<sup>(29)</sup>
- (40) Der Liquiditätspool des Landes wurde für die Finanzierung von Maßnahmen aller drei Kategorien genutzt – Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke, Maßnahmen zur Tourismusförderung und Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen. Derzeit ist im Liquiditätspool des Landes keine Kreditlinie für die NG eingerichtet.
- (41) Maßnahme 4 (Darlehen der NG an die MSR): Im Zusammenhang mit dem Projekt „Nürburgring 2009“ gewährte die NG der MSR am 27. Dezember 2007 ein Darlehen über [...] EUR zu einem Zinssatz von [...] %.<sup>(30)</sup> Sicherheiten wurden nicht gestellt.
- (42) Maßnahme 5 (Darlehen, Patronatserklärung und Rangrücktritt der NG zugunsten der Cash Settlement and Ticketing GmbH („CST“)): Im Zeitraum zwischen dem 27. August 2008 und dem 18. April 2011 gewährte die NG der CST<sup>(31)</sup> Darlehen über einen Gesamtbetrag von [...] EUR zu einem Zinssatz von [...] %.<sup>(32)</sup> Zur Vermeidung der Insolvenz der CST gab die NG am 23. Dezember 2009 eine Patronatserklärung zugunsten der CST mit Befristung bis zum 31. Dezember 2011 ab. Darin verpflichtet sich die NG gegenüber der CST, diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die zur Abwendung der Insolvenz der CST notwendig sind. Die Patronatserklärung wurde in Anspruch genommen.<sup>(33)</sup> Am 13. Dezember 2010 erklärte die NG gegenüber der CST ihren Rangrücktritt.
- (43) Maßnahme 6 (Zahlungen an Pinebeck/IPC und Darlehen an die PNG): Zwischen 2006 und 2008 erhielten die Pinebeck und die IPC von der NG insgesamt [...] EUR als Gegenleistung für ihre Dienste bei der Suche nach privaten Investoren. Außerdem gewährte die NG der PNG am 15. Oktober 2008 ein Darlehen über 3 Mio. EUR zu einem Zinssatz von [...] %. Die PNG nutzte dieses Darlehen, um der MSR ein Darlehen in Höhe von [...] EUR zu gewähren; [...] EUR behielt die PNG selbst. Beide Darlehen waren durch Sicherheiten zugunsten der NG im Wert von 3 Mio. EUR besichert.
- (44) Maßnahme 7 (Forderungsabtretung der MI-Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH („MIB“)): Am 17. April 2009 trat die MIB<sup>(34)</sup> ihre Darlehensforderungen gegen die CST in Höhe von [...] EUR<sup>(35)</sup> an die NG ab.

Tabelle 4

**Inanspruchnahme des Liquiditätspools durch die NG für Formel-1-Rennveranstaltungen und für das Projekt „Nürburgring 2009“ (30. Juni 2003 bis 13. Januar 2011)**

Jahr	Betrag	Durchschnittlicher Zinssatz pro Jahr
2003	[...]	[...]
2004	[...]	[...]
2005	[...]	[...]
2006	[...]	[...]
2007	[...]	[...]
2008	[...]	[...]
2009	195 405 370	[...]
2010	[...]	[...]
2011	[...]	[...]

<sup>(28)</sup> Zu den Problemen bei der Verwaltung und Finanzierung des Liquiditätspools siehe Jahresbericht 2011 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, Teil II, S. 7-15, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/jahresberichte/>.

<sup>(29)</sup> Jahresbericht des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, Teil II, S. 11, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/jahresberichte/>.

<sup>(30)</sup> Weder die Gesellschafterdarlehen in Höhe von [...] EUR, die zwischen dem 27. Mai 2008 und dem 10. Juni 2009 von der MSR an die CMHN gewährt wurden, noch die Darlehen in Höhe von [...] EUR, die zwischen Dezember 2008 und Januar 2010 von der MSR an die Grüne Hölle Betriebsgesellschaft mbH gewährt wurden, sind Gegenstand dieses Beschlusses, da sie anscheinend keine staatlichen Mittel betreffen.

<sup>(31)</sup> Unternehmensgegenstand der CST ist das Betreiben eines bargeldlosen Zahlungssystems, bei dem die Kunden für den Besuch aller Attraktionen des Nürburgring-Komplexes mit einer Karte (ring card) bezahlen. Gesellschafter der CST sind zu jeweils 50 % die NG und die MI-Beteiligungs- und Verwaltungs GmbH.

<sup>(32)</sup> Zu den Problemen bei Geschäftsführung und Finanzierung der CST siehe Jahresbericht 2011 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, Teil II, S. 16-21, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/jahresberichte/>.

<sup>(33)</sup> Die NG haftete im Rahmen der Patronatserklärung mit Darlehen über [...] EUR, die in der Gesamtsumme von [...] EUR bereits enthalten sind.

<sup>(34)</sup> Unternehmensgegenstand der MIB ist die Beteiligung an anderen Unternehmen und die Übernahme von deren Geschäftsführung. Gesellschafter der MIB sind Herr Kai Richter (80 %) und Herr Klaus König (20 %).

<sup>(35)</sup> [...] EUR zuzüglich [...] EUR Zinsen.

- (45) Maßnahme 8 (ISB-Darlehen): Um Finanzierungskosten einzusparen und die Finanzierung langfristig zu sichern, wurde am 28. Juli 2010 eine vollständige Umstrukturierung der Finanzierungsvereinbarungen vorgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3), ein Darlehen über [...] EUR der Bank für Tirol und Vorarlberg AG an die CMHN, <sup>(36)</sup> ein Darlehen über [...] EUR der Kreissparkasse Ahrweiler an die MSR <sup>(37)</sup> sowie die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest im Wert von [...] EUR (Maßnahme 11) wurden zu einem Darlehen in Höhe von 330 Mio. EUR umstrukturiert, das die ISB im Rahmen des ihr vom Land erteilten Kreditauftrags der NG, der MSR und der CMHN gewährte. <sup>(38)</sup> Das Darlehen ist in vier Tranchen aufgeteilt: Tranche 1 in Höhe von [...] EUR für Infrastrukturmaßnahmen, die Tranchen 2 bis 4 über [...] EUR für sonstige Investitionen. <sup>(39)</sup> Tranche 1 für die Einrichtungen am Nürburgring wurde zinslos gewährt. Die Tranchen 2 bis 4 betreffen die Maßnahmen zur Tourismusförderung (siehe Tabelle 5 unten). Die Besicherung des ISB-Darlehens in Form von Grundschulden entspricht einer Höhe von [...] EUR, wobei die Besicherung der Tranchen 2 bis 4 gegenüber der Besicherung der Tranche 1 Vorrang hat.
- (46) In der nachstehenden Tabelle sind die Konditionen des ISB-Darlehens zusammen mit dem zum damaligen Zeitpunkt gültigen Basiszinssatz aufgeführt.

Tabelle 5

## Finanzierungskonditionen des ISB-Darlehens

Tranche Nr.	Darlehensbetrag in EUR	Laufzeit	Zinssatz <sup>(40)</sup>	Basis-Referenzzinssatz der Kommission <sup>(41)</sup>
1	[...]	28.7.2010 – 30.4.2030	[...] %	1,24 %
2	[...]	28.7.2010 – 30.4.2030	bis 31.12.2012: EONIA plus [...] % = [...] % ab 1.1.2013: Referenzzinssatz der Kommission	1,24 %
3	[...]	28.7.2010 – 30.4.2030	bis 31.12.2012: EONIA plus [...] % = [...] % ab 1.1.2013: Referenzzinssatz der Kommission	1,24 %
4	[...]	28.7.2010 – 30.4.2030	bis 31.12.2012: EONIA plus [...] % = [...] % ab 1.1.2013: Referenzzinssatz der Kommission	1,24 %

<sup>(40)</sup> Der durchschnittliche EONIA-Satz zum 28. Juli 2010 ist folgender Webseite zu entnehmen: <http://www.global-rates.com/interest-rates/eonia/2010.aspx>.

<sup>(41)</sup> Der Referenzzinssatz ist folgender Webseite zu entnehmen: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html).

- (47) Maßnahme 9 (Garantieerklärung des Landes für das ISB-Darlehen): Das Land erteilte gegenüber der ISB eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie- und Freistellungserklärung über die Erfüllung aller Verbindlichkeiten aus dem ISB-Darlehen durch die NG (100 %ige Deckung der Verbindlichkeiten). Der Kommission liegen noch keine Angaben vor, denen sich entnehmen lässt, ob die NG für die Garantie eine Gebühr gezahlt hat. Wie das ISB-Darlehen bezieht sich die Garantieerklärung sowohl auf die Einrichtungen des Nürburgrings als auch auf die Maßnahmen zur Tourismusförderung.
- (48) Maßnahme 10 (Verpachtung des Nürburgring-Komplexes): Im Rahmen der 2010 durchgeführten Umstrukturierung verpachtete die NG ab dem 1. Mai 2010 die Rennstrecke, den Freizeitpark

<sup>(36)</sup> Am 25. Mai 2008 gewährte die Bank für Tirol und Vorarlberg AG der CMHN ein Darlehen über [...] EUR.

<sup>(37)</sup> Am 18. Januar 2010 gewährte die Kreissparkasse Ahrweiler der MSR ein Darlehen über [...] Mio. EUR.

<sup>(38)</sup> Nach Maßgabe des ihr vom Land erteilten Kreditauftrags führte die ISB nicht die üblichen Kreditprüfungshandlungen durch.

<sup>(39)</sup> Tranche 1 in Höhe von [...] EUR und Tranche 2 in Höhe von [...] EUR wurde zugunsten der NG gewährt. Tranche 3 in Höhe von [...] Mio. EUR wurde zugunsten der NG und der MSR für die Finanzierung der Investitionen der MSR gewährt, Tranche 4 in Höhe von [...] Mio. EUR wurde zugunsten der NG und der CMHN für die Finanzierung der Investitionen der CMHN gewährt.

und andere Einrichtungen für die Dauer von 20 Jahren <sup>(42)</sup> an die NAG <sup>(43)</sup>, auf eine Ausschreibung (Vergabeverfahren) wurde verzichtet. <sup>(44)</sup> Die Verpachtung erstreckte sich auf die Einrichtungen und den Betrieb des Nürburgrings und die Maßnahmen zur Tourismusförderung. Die Organisation von Rennveranstaltungen der Formel 1 war allerdings Gegenstand eines gesonderten Konzessionsvertrags (Maßnahme 17) und war somit von der Verpachtung ausgenommen. Am 7. Februar 2012 kündigte die NG den Pachtvertrag mit sofortiger Wirkung, weil die NAG den Pachtzins nicht zahlte. <sup>(45)</sup>

#### 2.6.2. Maßnahmen zur Tourismusförderung

- (49) Die Maßnahmen zur Tourismusförderung umfassen die Komponente IB des Projekts „Nürburgring 2009“ – die Erlebniswelt – sowie den gesamten Teilbereich II des Projekts – die Errichtung der Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe. Bis zur Gewährung des ISB-Darlehens im Juli 2010 wurden die Maßnahmen zur Tourismusförderung hauptsächlich durch Darlehen aus dem Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3) (Komponente IB – Erlebniswelt) und durch die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest, für die das Land die Garantie übernahm, (Teilbereich II – Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe) finanziert.
- (50) Maßnahme 11 (stille Beteiligungen der RIM an der Mediinvest): Zwischen dem 29. Mai 2008 und dem 7. Juli 2009 gewährte die RIM der Mediinvest elf Darlehen über insgesamt [...] EUR in Form stiller Beteiligungen zur Finanzierung des Teilbereichs II (Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe) des Projekts „Nürburgring 2009“. <sup>(46)</sup> Im selben Zeitraum setzte die Mediinvest diese Mittel dazu ein, der MSR Darlehen zu einem höheren Zinssatz zu gewähren. <sup>(47)</sup> Für die stillen Beteiligungen wurde neben einer Festverzinsung auch eine variable Verzinsung in Höhe von [...] % vereinbart, die grundsätzlich entweder vom Veräußerungserlös des Anteils der Mediinvest an der MSR oder vom Jahresgewinn der Mediinvest im Jahr 2009 abhängig war. Nachstehend sind die stillen Beteiligungen in einer Übersicht zusammengestellt:

Tabelle 6

#### Stille Beteiligungen der RIM an der Mediinvest

	Vertragsabschluss	Betrag (EUR)	Laufzeit (bis)	Festgelegte Provision/Fälligkeit	Basis-Referenzzinssatz der Kommission <sup>(48)</sup>	Basis-Referenzzinssatz der Kommission zuzügl. der von Deutschland angewandten Risikomarge
1	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljährl.	5,19 %	5,19 %
2	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljährl.	4,59 %	5,59 %
3	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljährl.	5,36 %	6,36 %
4	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljährl.	5,36 %	6,36 %
5	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljährl.	2,74 %	3,74 %

<sup>(42)</sup> Mit der einseitigen Option für die NAG, die Dauer des Pachtvertrags [...] um [...] Jahre zu verlängern.

<sup>(43)</sup> Es wurde ein gestaffelter Pachtzins vereinbart: vom 1. Mai 2010 bis 30. April 2011 wurde der Pachtzins mit 90 % des EBITDA des Pächters vereinbart, vom 1. Mai 2011 bis 30. April 2012 soll der Pachtzins 90 % des EBITDA des Pächters, mindestens jedoch [...] Mio. EUR betragen, vom 1. Mai 2012 bis 30. April 2013 gilt: sofern die in der Mängelliste festgehaltenen Baumängel bis zum 30. April 2012 im Wesentlichen beseitigt worden sind: 85 % des EBITDA des Pächters, mindestens jedoch [...] Mio. EUR, falls dies nicht der Fall ist: 90 % des EBITDA des Pächters, mindestens jedoch [...] Mio. EUR, und ab dem 1. Mai 2013 soll der Pachtzins jährlich 85 % des EBITDA des Pächters, mindestens jedoch 15 Mio. EUR, betragen. Eine kritische Würdigung der Höhe des Pachtzinses findet sich im Jahresbericht 2012 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, S. 98-102, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/Jahresberichte/>.

<sup>(44)</sup> Nach Angaben der deutschen Behörden ist die Übertragung des operativen Betriebs des Nürburgring-Komplexes an die NAG unter beihilfe- und vergaberechtlichen Gesichtspunkten Gegenstand eines Rechtsstreits auf nationaler Ebene.

<sup>(45)</sup> Es ist nicht auszuschließen, dass die Kündigung des Pachtvertrags vor Gericht angefochten wird. Neben dem Pachtvertrag für den Nürburgring-Komplex (Maßnahme 10) kündigte das Land am 7. Februar 2012 auch den Formel-1-Konzessionsvertrag vom 13. Dezember 2010 (Maßnahme 17), den Pachtvertrag vom 17. Dezember 2010 zwischen der NAG und der CST (Nutzung des ring card-Systems) und den Pachtvertrag vom 17. Dezember 2010 zwischen der NAG und der Grüne Hölle Betriebsgesellschaft mbH (Betrieb des Eifeldorfs „Grüne Hölle“). Die beiden letztgenannten Verträge sind jedoch nicht Gegenstand dieses Beschlusses, da sie anscheinend keine staatlichen Mittel betreffen.

<sup>(46)</sup> Die Mediinvest zahlte die fälligen Zinsbeträge nicht immer fristgerecht an die RIM.

<sup>(47)</sup> Der Zinsvorteil der Mediinvest durch die erhöhten Zinssätze beläuft sich auf insgesamt [...] EUR (Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil II, S. 20). Die neun Darlehen im Gesamtwert von [...] Mio. EUR, die der MSR von der Mediinvest gewährt wurden, beinhalteten den Zinssatz von [...] % (bzw. [...] % rückdatiert auf den [...]) und es wurden keine Sicherheiten gestellt. Darüber hinaus gewährte die Mediinvest der Pinebeck ein Darlehen in Höhe von [...] Mio. EUR zu einem Zinssatz von [...] %, und letztere gewährte der MSR ein Darlehen über [...].

	Vertragsabschluss	Betrag (EUR)	Laufzeit (bis)	Festgelegte Provision/ Fälligkeit	Basis-Referenzzinssatz der Kommission <sup>(48)</sup>	Basis-Referenzzinssatz der Kommission zuzügl. der von Deutschland angewandten Risikomarge
6	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	2,22 %	3,22 %
7	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	2,22 %	3,22 %
8	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	2,22 %	3,22 %
9	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	2,22 %	3,22 %
10	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	2,22 %	3,22 %
11	[...]	[...]	[...]	[...] %/vierteljähr	1,77 %	2,77 %
<b>INSGESAMT [...]</b>						

<sup>(48)</sup> Siehe [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html).

(51) Maßnahme 12 (Garantierklärung des Landes für die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest): Im Zusammenhang mit den vorstehend erwähnten Darlehen der RIM an die Mediinvest leistete das Land gegenüber der ISB eine Garantie für die Erfüllung von Zahlungsverpflichtungen bis zu einer Höhe von [...] Mio. EUR (100 %ige Deckung der Verbindlichkeiten). Informationen darüber, ob für die Garantie eine Gebühr gezahlt wurde, liegen der Kommission nicht vor.

(52) Wie unter Erwägungsgrund (45) angegeben, wurden im Juli 2010 sämtliche Verbindlichkeiten aus dem Liquiditätspool (Maßnahme 3) für die Maßnahmen zur Tourismusförderung sowie für die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest (Maßnahme 11) durch die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehens (Maßnahme 8) refinanziert.

(53) Maßnahme 13 (Einnahmen aus einer Spielbankabgabe): Im Februar 2009 wurde eine Änderung des Spielbankgesetzes Rheinland-Pfalz beschlossen, nach der Teile der Einnahmen aus einer Spielbankabgabe für Zwecke der Tourismusförderung der NG zugeführt werden konnten.<sup>(49)</sup> Die Höhe der Zuwendungen betrug für das Jahr 2009 1,6 Mio. EUR und für die Jahre 2010 und 2011 jeweils 3,2 Mio. EUR. Für die kommenden Jahre ist ein Betrag von jährlich [...] Mio. EUR geplant.

(54) Maßnahme 14 (Gesellschafterdarlehen des Landes an die NG und Rangrücktritt zugunsten des Projekts „Nürburgring 2009“): Für die Vorbereitung und Durchführung des Projekts „Nürburgring 2009“ erhielt die NG vom Land folgende [...] Darlehen [...] Mio. EUR am 21. August 2007, [...] Mio. EUR am 22. Dezember 2009, [...] Mio. EUR am [...] und [...] Mio. EUR am [...].<sup>(50)</sup> Insgesamt beliefen sich diese vier Darlehen auf einen Gesamtwert von 37,85 Mio. EUR. Außerdem gewährte das Land 2011 ein weiteres Darlehen in Höhe von 4,95

Mio. EUR. Außerdem gab das Land, um die Insolvenz der NG zu verhindern, am 29. August 2007 eine Rangrücktrittserklärung für den gesamten Betrag des vorgenannten Darlehens in Höhe von 20 Mio. EUR ab.

(55) Maßnahme 15 (Übertragung der Geschäftsanteile an der MSR): Mit Anteilskaufvertrag vom 25. März 2010 wurden die Anteile der Mediinvest (49,5 %) und von Geisler & Trimmel (33,8 %) an der MSR an die NG übertragen, die ihrerseits bereits 10 % der Anteile hielt. Die durch die Weber gehaltenen Anteile an der MSR (6,7 %) wurden mit gleicher Urkunde an die RIM übertragen. Der Kaufpreis betrug je Geschäftsanteil [...] EUR (d. h. insgesamt [...] EUR).<sup>(51)</sup>

### 2.6.3. Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

(56) Im Zusammenhang mit den Verlusten durch die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen gewährte das Land der NG im Zeitraum vom 30. Juni 2003 bis zum 30. Juni 2009 aus dem Liquiditätspool (Maßnahme 3) Darlehen in Höhe von [...] EUR<sup>(52)</sup>. Maßnahme 3 (Liquiditätspool des Landes) betrifft damit teilweise Finanzierungsmaßnahmen vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“.

(57) Maßnahme 16 (Gesellschafterdarlehen und Zuschuss des Landes an die NG für Formel-1-Rennveranstaltungen): Ferner gewährte das Land der NG am 11. Januar 2011 ein [...] Darlehen [...] in Höhe von [...] EUR zum Ausgleich von Verlusten aus der Formel 1, das zunächst durch den Liquiditätspool zwischenfinanziert wurde. Wie die Kommission Presseberichten und dem Jahresbericht 2012 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz entnahm, stellte das Land außerdem für die Organisation der Formel-1-Rennveranstaltungen im Jahr 2011 finanzielle Mittel in Höhe von mindestens 13,5 Mio. EUR zur Verfügung.<sup>(53)</sup>

<sup>(49)</sup> Diese Änderung betraf auch die Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH, vgl. Beschluss der Kommission vom 13. Juli 2011 in der Sache SA.32833 – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH.

<sup>(50)</sup> Erklärter Zweck der Darlehen vom 28. Dezember 2010 und 26. April 2011 war – wie aus dem Bericht von Ernst & Young vom 9. September 2010 hervorgeht – der Ausgleich des negativen Cashflow aus der Halbzeitplanung der NG für den Zeitraum 2010-2030.

<sup>(51)</sup> Die NG hält danach gegenwärtig 93,3 % und die RIM 6,7 % der Anteile an der MSR.

<sup>(52)</sup> Darlehen in Höhe von [...] EUR bis Ende 2007 zuzüglich eines weiteren Darlehens in Höhe von [...] EUR am 30. Juni 2009.

<sup>(53)</sup> Siehe Jahresbericht 2012 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, S. 104, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/Jahresberichte/>.

(58) Maßnahme 17 (Formel-1-Konzessionsvertrag): Am 13. Dezember 2010 wurde zwischen der NG und der NAG ein Konzessionsvertrag über die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen geschlossen.<sup>(54)</sup> In diesem Konzessionsvertrag überträgt die NG der NAG die Organisation der Formel-1-Rennveranstaltungen und verpflichtet sich dafür zur Zahlung eines Ausgleichs.<sup>(55)</sup> Auf der Grundlage dieses Vertrags erhielt die NAG finanzielle Mittel, die bei der Berechnung des Pachtzinses im Rahmen des zwischen der NG und der NAG geschlossenen Pachtvertrags nicht berücksichtigt wurden. Am 7. Februar 2012 wurde der Konzessionsvertrag vom Land zusammen mit dem Pachtvertrag (Maßnahme 10) mit sofortiger Wirkung gekündigt.

#### 2.6.4. Beihilfen des Landkreises Ahrweiler

(59) Die deutschen Behörden werden aufgefordert zu klären, ob vom Landkreis Ahrweiler im Zeitraum von 2002 bis 2011 im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex außer den Kapitalerhöhungen der NG durch einen Liquiditätsbeitrag in Höhe von 488 700 EUR weitere Beihilfen gewährt wurden (Datum, Art und Höhe der Beihilfe, Begründung). Ferner wird Deutschland aufgefordert, die Höhe der vom Landkreis Ahrweiler im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung um 10 Mio. EUR vom 4. September 2007 gewährten Beihilfe anzugeben.

#### 2.6.5. (Rück-)Zahlungen von Verbindlichkeiten

(60) Darüber hinaus fordert die Kommission von Deutschland Auskunft über die (Rück-)Zahlungen aller Verbindlichkeiten im Rahmen der Maßnahmen, auf die sich dieser Beschluss erstreckt (einschließlich Zinszahlungen) im Zeitraum 2002 bis 2011 (Rechtsgrundlage, Betrag, Fälligkeitsdatum, Zahlungsdatum, Begründung) und speziell über Zahlungsaufschübe bei diesen (Rück-)Zahlungen.

### 3. STELLUNGNAHME DEUTSCHLANDS

(61) Die deutschen Behörden räumen das Vorliegen unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen nicht ein. Ihre Ausführungen sind nachstehend unter den drei Maßnahmenkategorien zusammengefasst.

<sup>(54)</sup> Eine kritische Würdigung der Höhe des Ausgleichs findet sich im Jahresbericht 2012 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, S. 103-107, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/jahresberichte/>.

<sup>(55)</sup> Der Ausgleich, den die NAG erhält, beinhaltet einen pauschalen Erstattungsbeitrag von [...] Mio. EUR für die verkauften Eintrittskarten, 35 % der Erlöse aus dem Verkauf derjenigen Eintrittskarten, die nach den ersten [...] Karten verkauft wurden, sowie den Erlös von 9 000 verkauften Eintrittskarten im Jahr 2011 und von [...] verkauften Eintrittskarten in den darauffolgenden Jahren. Für die Durchführung der Formel-1-Veranstaltung im Jahr 2011 beträgt das Mindestentgelt grundsätzlich [...] Mio. EUR; liegt der Erlös aus dem Verkauf von Eintrittskarten unter [...] Mio. EUR verringert sich die Höhe des Ausgleichs um 100 000 EUR je 100 000 EUR, die der Erlös unter [...] Mio. EUR zurückbleibt (Beispiel: Bei einem Erlös aus dem Verkauf von Eintrittskarten in Höhe von [...] Mio. EUR beträgt der Ausgleich [...] Mio. EUR). Allerdings wurde eine Mindesthöhe des Ausgleichs von [...] Mio. EUR vereinbart. Die an die Organisatoren und Fahrer der Formel-1-Rennen zu entrichtenden Gebühren sowie die Leistungen für die Instandhaltung der Strecke für die FIA-Grade-1-Lizenzierung werden in voller Höhe von der NG getragen und sind von der Leistungspflicht der NAG ausgenommen.

Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

(62) Die erste Kategorie beinhaltet die Rennstrecke und die zugehörigen Einrichtungen. Die Maßnahmen wurden überwiegend durch Darlehen aus dem Liquiditätspool des Landes finanziert, die 2010 durch die zinslose Tranche 1 des ISB-Darlehens abgelöst wurden.

(63) Deutschland macht geltend, dass die Maßnahmen die Finanzierung allgemeiner Infrastruktureinrichtungen betreffen und es sich dabei nicht um staatliche Beihilfen handle.<sup>(56)</sup> Nach Angaben Deutschlands erfülle die Förderung der Rennstrecke alle Voraussetzungen für die Finanzierung von allgemeinen Infrastruktureinrichtungen, die nicht unter den Begriff der staatlichen Beihilfe fällt,<sup>(57)</sup> wie zum Beispiel:

— Öffentliches Interesse: Nach Angaben Deutschlands fänden am Nürburgring nicht nur Motorsportveranstaltungen, sondern darüber hinaus auch andere Veranstaltungen statt, die für die Öffentlichkeit von allgemeinem Interesse sind, wie z. B. Rockkonzerte.

— Kein Markt: Deutschland argumentiert, dass es keine dem Nürburgring vergleichbare Rennstrecke gebe, die ausschließlich von Mitteln aus privater Hand errichtet, erhalten und betrieben werde und dass Formel-1-Rennen (ähnlich wie Fußballweltmeisterschaften) im Allgemeinen nicht profitabel seien.

— Diskriminierungsfreier Zugang: Zum Nürburgring, der auch für Kulturveranstaltungen genutzt wird, bestehe ein diskriminierungsfreier Zugang. Die Rennstrecke stehe allen Nutzern offen.

(64) Hinsichtlich aller Maßnahmen vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ im Jahr 2007<sup>(58)</sup> sowie verschiedener Einrichtungen des Teilbereichs I des Projekts „Nürburgring 2009“ (Tribüne, ring arena, Erschließungsmaßnahmen, Teile der Ausstattung) macht Deutschland geltend, dass sämtliche Fördermaßnahmen als für allgemeine Infrastruktureinrichtungen bestimmt betrachtet werden können (und somit keine staatliche Beihilfe beinhalten). Die Tribüne werde als fester Bestandteil der Rennstrecke betrachtet, da das Publikum von der Tribüne aus die Rennen verfolge. Deutschland rechne diese Einrichtung daher entsprechend den vorgenannten Argumenten wie

<sup>(56)</sup> Unter Bezugnahme auf den Beschluss N 86/2000 – Zuwendungen für Naturerlebnisräume – der Kommission führt Deutschland an, dass Maßnahmen zur Unterstützung von Infrastruktur nicht als unrechtmäßige Beihilfe anzusehen sind. Unter Bezugnahme auf das Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission *EU und Sport: Hintergrund und Kontext*, Begleitdokument zum Weißbuch Sport, vom 11.7.2007, SEK(2007) 935, Abschnitt 3.2.2., verweist Deutschland darauf, dass Infrastruktureinrichtungen wie Fußballstadien oder Schwimmbäder grundsätzlich als allgemeine Infrastruktur betrachtet werden können.

<sup>(57)</sup> Nach Angaben Deutschlands wurden diese drei Aspekte im Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission *EU und Sport: Hintergrund und Kontext*, Begleitdokument zum Weißbuch Sport, vom 11.7.2007, SEK(2007) 935, Abschnitt 3.2.2., Fußnote 73, bestätigt.

<sup>(58)</sup> Zwischen 2001 und 2007 wurden Beihilfen in Form von Einzahlungen in die Kapitalrücklage und Kapitalerhöhungen zugunsten der NG in Höhe von [...] EUR durch das Land und den Landkreis Ahrweiler und Beihilfe in Form eines Gesellschafterdarlehens des Landes an die NG über [...] Mio. EUR gewährt. Außerdem gewährte die NG ihren Tochtergesellschaften Darlehen in Höhe von [...] EUR.

die Rennstrecke den allgemeinen Infrastruktureinrichtungen zu. Bei der Veranstaltungshalle *ring arena* handele es sich um eine Multifunktionshalle, die von unterschiedlichen Nutzern genutzt werden kann. Auch die *Erschließungsmaßnahmen*, wie z. B. das *welcome center*, seien nach Auffassung Deutschlands den allgemeinen Infrastruktureinrichtungen zuzurechnen.<sup>(59)</sup>

- (65) Ferner weist Deutschland darauf hin, dass die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes durch die NG an die NAG zu Marktbedingungen erfolgt sei<sup>(60)</sup> und dass dies durch ein Sachverständigengutachten nachgewiesen sei.<sup>(61)</sup>

Maßnahmen zur Tourismusförderung

- (66) Die Maßnahmen zur Tourismusförderung wurden hauptsächlich durch Darlehen aus dem Liquiditätspool des Landes (Teilbereich I: Erlebniswelt) und durch die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest (Teilbereich II) finanziert, die 2010 sämtlich durch die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehen abgelöst wurden.
- (67) Das *ring werk* bietet mit einem Multi-Media-Theater, interaktiven Angeboten und einer historischen Ausstellung, der Veranstaltungshalle *WARSTEINER Event-center*<sup>(62)</sup>, den *Autowelten*, dem *Parkhaus* und weiteren Anlagen im Bereich Bildung und Unterhaltung („Edutainment“) nach Auffassung Deutschlands Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse („DAWI“) an.<sup>(63)</sup> Die

staatliche Beihilfe besteht nach Angaben Deutschlands in der Differenz zwischen dem üblichen Zinssatz für Darlehen und den Zinssätzen für Darlehen aus dem Liquiditätspool.<sup>(64)</sup> Hinsichtlich dieses Beihilfeelements verweist Deutschland mit dem Hinweis, dass die Umsätze der NG den Schwellenwert von 100 Mio. EUR nicht überschritten, auf die DAWI-Entscheidung von 2005.

- (68) Hinsichtlich Teilbereich II des Projekts (Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe) macht Deutschland geltend, dass die Finanzierung ohne staatliche Beihilfe im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Investors erfolgt sei. Allerdings räumt Deutschland auch eindeutig ein, dass die Investition der RIM in die Mediinvest erfolgt sei, weil es der Mediinvest *nicht* gelungen sei, das Projekt privat zu finanzieren. Dennoch hält Deutschland eine staatliche Beihilfe nicht für gegeben, da für alle Darlehen marktübliche Zinsen vereinbart wurden und die Zinssätze höher seien als in der Mitteilung der Kommission zur Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze und in der Mitteilung der Kommission über eine technische Anpassung der Methode zur Festsetzung der Referenzzins- und Abzinsungssätze festgelegt.<sup>(65)</sup>
- (69) Darüber hinaus wurden für die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehen Zinsen vereinbart, wobei Deutschland zwar einräumt, dass die Zinssätze unter den marktüblichen Zinsen lägen, jedoch argumentiert, dass dies durch die Entscheidung der Kommission in der Sache N 38/2009 – Regelung zur vorübergehenden Gewährung niedrigverzinslicher Darlehen<sup>(66)</sup> („Befristeter Gemeinschaftsrahmen“) – gedeckt sei. Insbesondere macht Deutschland geltend, dass die NG zum 1. Juli 2008 nicht als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten gewesen sei. Diesbezüglich gaben die deutschen Behörden an, dass zu diesem Zeitpunkt die Kriterien der Randnummern 9 und 10 der *Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten*<sup>(67)</sup> („die Leitlinien“) auf die NG nicht zutreffen hätten. Ferner überprüfte Deutschland sechs Symptome, die in Randnummer 11 der Leitlinien genannt sind. Dabei gelangte Deutschland zu dem Schluss, dass für drei der Parameter (steigende Verluste, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung) keine eindeutigen Erkenntnisse vorlägen, dass zwei Anzeichen nicht zuträfen (sinkende Umsätze, verminderter Cashflow) und dass ein typisches Anzeichen dafür, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, zutrefte (Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts).

Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

- (70) Was den Konzessionsvertrag über die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen anbelangt, profitiere nach

<sup>(59)</sup> Deutschland verweist auf die Beschlüsse der Kommission in den Sachen N 60/2006 – Project Mainportontwicklung Rotterdam, C 42/2001 – Parc „Terra Mítica“, N 644/A/B/2002 – Ausbau der kommunalen wirtschaftsnahen Infrastruktur, und C 53/2002 – Space Park Bremen.

<sup>(60)</sup> Deutschland bezieht sich auf die Urteile in den Rechtssachen T-318/00, Freistaat Thüringen/Kommission, Slg. 2005, II-04179, Randnr. 330, C-390/98, Banks, Slg. 2001, I-6117, Randnrn. 77 und 78, und den verbundenen Rechtssachen C-74/00 P und C-75/00 P, Falck, Slg. 2002, I-7869, Randnrn. 180 und 181.

<sup>(61)</sup> Deutschland verweist auf den Beschluss C 4/2008 – Ahoy-Komplex der Kommission, Erwägungsgründe 46-63.

<sup>(62)</sup> Unter Bezugnahme auf das Urteil des Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-223/99 und C-260/99, Agora/ Ente Autonomo Fiera Internazionale de Milano, Slg. 2001, I-03605, Randnr. 13, beruft sich Deutschland darauf, dass die Ausrichtungen von Kongressen, Messen und Konferenzen im Allgemeininteresse liege.

<sup>(63)</sup> Unter Bezugnahme auf die Urteile des Gerichtshofs in den Rechtssachen T-17/02 Fred Olsen, Slg. 2005, II-2031, Randnr. 216, T-289/03 BUPA gegen Kommission, Slg. 2008, II-81, Randnr. 165 bis 169, und T-309/04 TV2, Slg. 2008, II-2935, Randnr. 113 und folgende, stellt Deutschland fest, dass die Mitgliedsstaaten einen weiten Ermessensspielraum bezüglich der Definition einer Daseinsvorsorge haben und dass die Rolle der Kommission auf eine Missbrauchskontrolle beschränkt ist. Deutschland führt ferner an, dass es sich bei dem Betrauungsakt um den Gesellschaftsvertrag der NG handelt, spezifiziert durch die Genehmigung des Projekts „Nürburgring 2009“ durch den Aufsichtsrat der NG, gedeckt durch einen entsprechenden Kabinettsbeschluss des Landes (unter Bezugnahme auf den Beschluss der Kommission N 37/2003 - BBC Digital Curriculum führt Deutschland an, dass die Kommission akzeptiert, dass die detaillierte Beschreibung der Gemeinwohlverpflichtung auf Basis einer allgemeinen Ermächtigungsklausel später spezifiziert wird), und dass die Parameter für die Berechnung des Defizitgleichs aus den aktualisierten Geschäftsplanungen abgeleitet werden können. Deutschland räumt ein, dass der Transparenz halber gegebenenfalls eine Zusammenführung aller relevanten Aspekte der Betrauung in einem Dokument zweckmäßig gewesen wäre. Im Ergebnis sei es jedoch entbehrlich, diesen formalen Akt nachzuholen, da die NG nicht mehr am Markt präsent sei und daher sämtliche potenziell an die NG gewährten Beihilfen keine weitere wettbewerbsverfälschende Wirkung mehr entfalten.

<sup>(64)</sup> Nach Angaben Deutschlands unterliegen *ring werk*, *Autowelten* und das *Parkhaus* einem Marktversagen und sind potenziell strukturell defizitär.

<sup>(65)</sup> *Mitteilung der Kommission zur Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze*, ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6. Hinsichtlich der ersten stillen Beteiligung vom 29. Mai 2008 siehe *Mitteilung der Kommission über eine technische Anpassung der Methode zur Festsetzung der Referenzzins- und Abzinsungssätze*, ABl. C 241 vom 26.8.1999, S. 9.

<sup>(66)</sup> Entscheidung der Kommission vom 19. Februar 2009 in der Sache C 38/2009 – Bundesrahmenregelung Niedrigverzinsliche Darlehen: [http://ec.europa.eu/eu\\_law/state\\_aids/comp-2009/n038-09-en.pdf](http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/comp-2009/n038-09-en.pdf)

<sup>(67)</sup> ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

Auffassung der Landesregierung die gesamte Region von den Rennveranstaltungen. Allerdings räumt Deutschland eindeutig ein, dass die Formel-1-Rennen strukturell defizitär seien. Deutschland weist darauf hin, dass bei der Austragung aller Formel-1-Rennen ein Defizit entstehe und verweist hinsichtlich der Feststellung, dass die Maßnahme mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, wiederum auf die DAWI-Entscheidung von 2005.

#### 4. PRÜFUNG

(71) Nach Auffassung der Kommission könnten folgende Maßnahmen als staatliche Beihilfen zugunsten eines oder mehrerer Begünstigter betrachtet werden. <sup>(68)</sup>

##### 1. Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

- die Einzahlungen in die Kapitalrücklage und die Kapitalerhöhungen (Maßnahme 1)
- die Gesellschafterdarlehen der NG vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ (Maßnahme 2)
- die kurzfristige Finanzierung der NG und der ISB über den Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3)
- das Darlehen der NG an die MSR (Maßnahme 4)
- Darlehen, Patronatserklärung und Rangrücktritt der NG zugunsten der CST (Maßnahme 5)
- die Zahlungen an die Pinebeck/IPC (Maßnahme 6)
- die langfristige Refinanzierung der NG, der MSR und der CMHN durch das ISB-Darlehen (Maßnahme 8) und die zugrunde liegende Garantieerklärung des Landes (Maßnahme 9)
- die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes durch die NG an die NAG (Maßnahme 10)

##### 2. Maßnahmen zur Tourismusförderung

- die Gesellschafterdarlehen der NG vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ (Maßnahme 2)
- die kurzfristige Finanzierung der NG und der ISB über den Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3)
- das Darlehen der NG an die MSR (Maßnahme 4)
- Darlehen, Patronatserklärung und Rangrücktritt der NG zugunsten der CST (Maßnahme 5)
- das Darlehen an die PNG (Maßnahme 6)
- die Forderungsabtretung der MIB (Maßnahme 7)
- die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes durch die NG an die NAG (Maßnahme 10)
- die stillen Beteiligungen der RIM an der Medinvest (Maßnahme 11) und die zugrunde liegende Garantieerklärung des Landes (Maßnahme 12)

- die Einnahmen der NG aus einer Spielbankabgabe (Maßnahme 13)
- die langfristige Refinanzierung der NG, der MSR und der CMHN durch das ISB-Darlehen (Maßnahme 8) und die zugrunde liegende Garantieerklärung des Landes (Maßnahme 9)
- die Gesellschafterdarlehen des Landes an die NG und der Rangrücktritt zugunsten des Projekts „Nürburgring 2009“ (Maßnahme 14)
- die Übertragung der Geschäftsanteile der Medinvest und von Geisler & Trimmel an der MSR an die NG und die RIM (Maßnahme 15)

##### 3. Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

- die kurzfristige Finanzierung der NG und der ISB über den Liquiditätspool des Landes (Maßnahme 3)
- die Gesellschafterdarlehen des Landes an die NG für Formel-1-Rennveranstaltungen (Maßnahme 16)
- der Konzessionsvertrag, mit dem die NAG durch die NG mit der Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen betraut wurde (Maßnahme 17)

#### 4.1. Vorliegen staatlicher Beihilfen

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

(73) Die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 gelten kumulativ. Für die Feststellung, dass die Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, müssen daher alle nachstehend genannten Voraussetzungen erfüllt sein, d. h. die finanzielle Unterstützung muss vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden, bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen, den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

##### 4.1.1. Wirtschaftliche Tätigkeit und Unternehmensbegriff

(74) Hinsichtlich des Vorliegens staatlicher Beihilfe muss zunächst bestimmt werden, ob die potenziellen Begünstigten eine wirtschaftliche Tätigkeit ausüben. <sup>(69)</sup>

(75) Kommerzielle Motorsport-Rennveranstaltungen, darunter Formel-1-Rennveranstaltungen, Freizeitaktivitäten, Beherbergung und Tourismusaktivitäten werden gegen Vergütung überall in der EU auf den Märkten angeboten

<sup>(68)</sup> Maßnahmen, die mehreren Kategorien zugeordnet werden können, sind mehrfach aufgeführt.

<sup>(69)</sup> Rechtssache C-35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, und verbundene Rechtssachen C-180/98 bis 184/98, Pavlov u.a./Stichting Pensioenfonds Medische Specialisten, Slg. 2000, I-6451.

und können als wirtschaftliche Tätigkeiten betrachtet werden. Daher üben diejenigen, die Rennstrecken, Freizeitparks oder Beherbergungsbetriebe besitzen, betreiben, errichten oder konzipieren unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung wirtschaftliche Tätigkeiten aus. Sie sind daher als Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten und die Bestimmungen über staatliche Beihilfen sind auf sie anwendbar.<sup>(70)</sup>

- (76) Hinsichtlich der Errichtung der Tribüne und anderer mit dem Nürburgring in Zusammenhang stehender Infrastruktureinrichtungen ist darauf hinzuweisen, dass bereits die Errichtung einer Infrastruktureinrichtung mit Blick auf ihre spätere, damit untrennbar verbundene kommerzielle Nutzung<sup>(71)</sup>, die hier offenbar gegeben ist, eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt, die einer Prüfung nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV unterzogen werden kann.
- (77) Das Vorbringen, dass die Rennstrecke auch für andere Aktivitäten wie Rockkonzerte und ähnliche Veranstaltungen genutzt wird, erscheint nicht stichhaltig. Abgesehen von der Tatsache, dass der Schwerpunkt der Rennstrecke in der Tat auf der Durchführung von Rennveranstaltungen liegt, erscheint es kaum einsichtig, weshalb die multifunktionale Nutzung einer Infrastruktureinrichtung dagegen sprechen sollte, die öffentliche Unterstützung als staatliche Beihilfe für das Unternehmen einzustufen, das die Einrichtung betreibt (in diesem Fall bis April 2010 die NG, die gleichzeitig auch die Eigentümerin war, und seit Mai 2010 die NAG). Auch das in diesem Zusammenhang ebenfalls angeführte Argument, dass allen Nutzern diskriminierungsfreier Zugang gewährt werde, ist im Hinblick auf die mögliche Beihilfe zugunsten des *Betreibers* nicht stichhaltig.
- (78) Aus den genannten Gründen schließt sich die Kommission dem Standpunkt Deutschlands nicht an, dass die Finanzierung der Einrichtungen der Nürburgring-Rennstrecke in den Jahren 2002 bis 2007 nicht den Vorschriften für staatliche Beihilfen unterliegt.
- (79) Hinsichtlich der Finanzierung der Tribüne, der Multifunktionshalle *ring arena* und der Erschließungsmaßnahmen (über die Darlehen aus dem Liquiditätspool und Gesellschafterdarlehen bzw. später durch das ISB-Darlehen) treffen für die Einschätzung, dass diese Infrastruktureinrichtungen als zur kommerziellen Nutzung, d. h. für die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen am Markt bestimmt zu betrachten sind, auf den ersten Blick die gleichen Gründe zu.
- (80) Ferner stellt die Kommission fest, dass die Rennstrecke und der Freizeitpark, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, von der NG auf kommerzieller Grundlage entwickelt wurden. Die NAG als Geschäftsführerin der Ein-

richtungen des Nürburgrings erhebt von den Nutzern Gebühren für die Nutzung der Einrichtungen. Die Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe wurden von der Mediinvest auf kommerzieller Grundlage errichtet und standen sich auf kommerzieller Grundlage im Eigentum der MSR und der CMHN; derzeit sind sie auf gleicher Grundlage Eigentum der NG und der RIM. Die ISB ist als Entwicklungsbank des Landes auf dem deutschen Finanzmarkt vertreten. Bei NG, ISB, NAG, Mediinvest, MSR, CMHN, Geisler & Trimmel und Weber handelt es sich daher im Sinne der EU-Vorschriften über staatliche Beihilfen um Unternehmen.

#### 4.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (81) Damit die Maßnahmen als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden können, müssen sie (a) unmittelbar oder mittelbar durch eine zwischengeschaltete Stelle, die Kraft der ihr verliehenen Befugnisse handelt, aus staatlichen Mitteln finanziert werden und (b) dem Staat zurechenbar sein.<sup>(72)</sup>
- (82) Ein Teil der Maßnahmen wird nicht unmittelbar aus dem Landeshaushalt oder dem Haushalt des Landkreises Ahrweiler finanziert, sondern mittelbar unterstützt, beispielsweise aus dem Liquiditätspool des Landes. Aus den nachstehend dargelegten Gründen gelangt die Kommission jedoch zu dem vorläufigen Ergebnis, dass der Staat in dem relevanten Zeitraum jederzeit die mittelbare oder unmittelbare Kontrolle über die in Rede stehenden Mittel ausübte.
- (83) Der Gerichtshof hat entschieden, dass auch dann, wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird, vielmehr muss die Zurechenbarkeit der Maßnahmen des betreffenden Unternehmens zum Staat festgestellt werden. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass diese Zurechenbarkeit aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahmen ergangen sind.<sup>(73)</sup> Indizien hierfür können beispielweise sein: die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der öffentlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind.<sup>(74)</sup>

<sup>(70)</sup> Verbundene Rechtssachen C-159/91, Poucet/AGF, und C-160/91, Pistre/Cancava, Slg. 1993, I-637.

<sup>(71)</sup> Rechtssache T-443/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, und Rechtssache T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG und Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Kommission, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht, Randnrn. 94 ff., insbesondere Randnr. 100.

<sup>(72)</sup> Siehe Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, I-4397.

<sup>(73)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, vorstehend zitiert, Randnrn. 52 und 57.

<sup>(74)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, vorstehend zitiert, Randnrn. 55 und 56.

## Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

- (84) Die Einzahlungen in die Kapitalrücklage und die Kapitalerhöhungen zugunsten der NG wurden vom Land und dem Landkreis Ahrweiler geleistet. Sie stammen somit aus staatlichen Mitteln und sind dem Staat zurechenbar.
- (85) Hinsichtlich der Teilnahme an dem Liquiditätspool besteht zwischen dem betroffenen Unternehmen und dem Land eine Vereinbarung. Das Land ist Mehrheitseigentümer aller an dem Liquiditätspool teilnehmenden Unternehmen, daher handelt es sich eindeutig um öffentliche Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen<sup>(75)</sup>. Im Falle, dass im Liquiditätspool des Landes ein Liquiditätslücke entsteht, sorgt das Land als der Bereitsteller des Liquiditätspools für die kurzfristige Zwischenfinanzierung am Geldmarkt und reicht diese Mittel an die am Liquiditätspool teilnehmenden Unternehmen weiter.<sup>(76)</sup> Die Kommission betrachtet daher die Finanzierung aus dem Liquiditätspool des Landes als Transfer staatlicher Mittel. In diesem Zusammenhang fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, alle Vereinbarungen vorzulegen, die den Nürburgring-Komplex betreffen.
- (86) Hinsichtlich der Zurechenbarkeit zum Staat besteht erstens zwischen dem Land und den beteiligten Unternehmen eine Vereinbarung über die Teilnahme an dem Liquiditätspool. Das Land verwaltet offenbar den Liquiditätspool und sorgt im Bedarfsfall für die Zwischenfinanzierung am Markt. Die Mittel hierfür werden anscheinend vom Land auf dem Geldmarkt beschafft und an den Liquiditätspool weitergereicht. Somit sind anscheinend die Behörden bei den Entscheidungen über die Verwendung des Liquiditätspools vertreten.
- (87) Zweitens ist hinsichtlich der Beaufsichtigung der Tätigkeiten der am Liquiditätspool teilnehmenden Unternehmen das Land als Mehrheitsgesellschafter der Unternehmen im Aufsichtsrat vertreten.
- (88) Drittens fällt nach Angaben des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz die Bereitstellung von Mitteln aus dem Liquiditätspool unter die finanziellen Interessen des Landes, die von dessen Finanzministerium wahrgenommen werden.
- (89) Ausgehend von diesen drei Aspekten hat es den Anschein, dass der Staat in der Lage ist, die Tätigkeiten des Liquiditätspools zu kontrollieren, und es ist daher unwahrscheinlich, dass der Staat nicht an den Entscheidungen über die Verwaltung dieses Instruments beteiligt war. Daher vertritt die Kommission derzeit die vorläufige Auffassung, dass die Entscheidungen über die Finanzierung aus dem Liquiditätspool den Behörden zuzurechnen sind.
- (90) Derzeit liegen der Kommission keinerlei Informationen darüber vor, wie die Finanzierungsbedingungen für den Liquiditätspool, mit Ausnahme der durchschnittlichen jährlichen Zinsen, festgelegt werden.
- (91) Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang fest, dass es wahrscheinlich ist, dass dem Land bei der Aufnahme von Mitteln auf dem Geldmarkt günstigere Konditionen eingeräumt werden als dies bei den betreffenden Unternehmen, beispielsweise der NG und der ISB, der Fall wäre, da das Ausfallrisiko beim Land deutlich geringer ist als bei den Unternehmen, die den Liquiditätspool in Anspruch nehmen.
- (92) Ferner muss festgestellt werden, ob das Darlehen der ISB für die NG, die MSR und die CMHN als aus staatlichen Mitteln gewährt zu betrachten ist. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass sich Artikel 107 Absatz 1 AEUV auf alle finanziellen Mittel bezieht, auf die der öffentliche Sektor tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen kann, ohne dass es dafür eine Rolle spielt, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen dieses Sektors gehören. Daher reicht selbst dann, wenn die Beträge, die der in Rede stehenden Maßnahme entsprechen, nicht auf Dauer zum Vermögen des Landes gehören, die Tatsache, dass sie auf Dauer öffentlicher Kontrolle unterliegen und damit für die zuständigen nationalen Behörden verfügbar sind, aus, um sie als staatliche Mittel einzustufen. Im vorliegenden Fall befindet sich die ISB zu 100 % im Eigentum des Landes, daher handelt es sich bei der ISB nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission<sup>(77)</sup> um ein öffentliches Unternehmen.
- (93) Hinsichtlich der Zurechenbarkeit zum Staat hält die Kommission erstens fest, dass die ISB die Entwicklungsbank des Landes ist und als solche für die Regionalentwicklungspolitik eine entscheidende Rolle spielt. Im vorliegenden Fall stellte die ISB Mittel für die Finanzierung eines Rennstrecke und Freizeitpark umfassenden Komplexes zur Verfügung, der aus Sicht des Landes für die Entwicklung der Wirtschaft der Region von überragender Bedeutung ist.
- (94) Zweitens stellt die Kommission hinsichtlich der Beaufsichtigung der Tätigkeiten der ISB durch den Staat fest, dass der Verwaltungsrat der ISB aus fünf Vertretern von staatlichen Behörden (u. a. dem Staatssekretär beim Ministerium für Finanzen des Landes und dem Staatssekretär beim Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung des Landes) und zwei Vertretern von öffentlichen Körperschaften (Handwerkskammer und Industrie- und Handelskammer) besteht.
- (95) Drittens enthält das ISB-Darlehen eine Klausel, aus der ausdrücklich hervorgeht, dass das Land, vertreten durch

<sup>(75)</sup> Richtlinie vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen, ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(76)</sup> Beschluss der Kommission vom 13. Juli 2011 in der Sache SA.32833 – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH, Erwägungsgrund 29.

<sup>(77)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

das Finanzministerium des Landes, der ISB mit Schreiben vom 28. Juli 2010 den Auftrag erteilte, der NG, der MSR und der CMHN eine langfristige Finanzierung zu gewährleisten.

- (96) Ausgehend hiervon ergibt sich der Eindruck, dass der Staat in der Lage ist, die Tätigkeiten der ISB zu kontrollieren und dass es unwahrscheinlich ist, dass der Staat in wichtige Entscheidungen, die die Finanzierung der wirtschaftlichen Nutzung von Rennstrecke und Freizeitpark betrafen, nicht eingebunden gewesen sein könnte. Die Kommission gelangt daher zu der vorläufigen Auffassung, dass die Entscheidung, die Darlehen auf die NG von dem Liquiditätspool durch das ISB-Darlehen zu refinanzieren, den staatlichen Behörden zuzurechnen ist.
- (97) Die Kommission stellt ferner fest, dass es sich bei der ISB um ein Spezialkreditinstitut im Sinne der Entscheidung E 10/2000<sup>(78)</sup> der Kommission handelt. Spezialkreditinstitute stehen in einem besonders engen Verhältnis zum Staat, da für sie die Vorteile der Anstaltslast und/oder der Gewährträgerhaftung gelten. Ihre Geschäftstätigkeiten sind nach ihrem Förderauftrag auf die Unterstützung der Struktur- und Wirtschaftspolitik sowie der Sozialpolitik und der öffentlichen Aufgaben ihrer staatlichen Träger ausgerichtet. Aufgrund dieser besonderen Konstellation gelangt die Kommission zu dem vorläufigen Ergebnis, dass jede Entscheidung eines derartigen Spezialkreditinstituts dem Staat zurechenbar ist.
- (98) Das Land gab eine Garantieerklärung für das ISB-Darlehen ab. Diese stammt daher aus staatlichen Mitteln und ist dem Staat zurechenbar. Die Garantie muss zu dem Zeitpunkt beurteilt werden, zu dem sie abgegeben wird, nicht zu dem Zeitpunkt, zu dem sie in Anspruch genommen wird.
- (99) Die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes durch die NG an die NAG betrifft ebenfalls staatliche Mittel. Das Land und der Landkreis Ahrweiler sind die alleinigen Gesellschafter der Eigentümerin des Nürburgring-Komplexes, der NG. Daher handelt es sich bei der NG nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission<sup>(79)</sup> um ein öffentliches Unternehmen.
- (100) Ein Indiz für die Zurechenbarkeit der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes zum Land ist die Bewertung des Geschäftsplans durch Ernst & Young vom 11. Dezember 2009, in dem diese Verpachtung als wesentlicher Bestandteil der geplanten Trennung von Eigentumsverhältnis und Betrieb des Komplexes dargestellt ist. Diese Bewertung wurde vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten des Landes in Auftrag gegeben. Die Kommission fordert Deutschland und die Beteiligten auf, sich zur Zurechenbarkeit der Maßnahme zu äußern. Ferner fordert die Kommission Deutschland auf, sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes) vorzulegen, die zur

Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind.

- (101) Was das Handeln der NG generell betrifft, so hat der Aufsichtsrat der NG, der das Land und den Landkreis Ahrweiler als die Gesellschafter vertritt, bei dem Vorgang mehrfach interveniert. Auf der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. August 2005 erklärte der stellvertretende Vorsitzende, dass die Vergabe des Projekts an private Investoren nur erfolgen könne, wenn das damit verbundene Risiko für das Land gering sei.<sup>(80)</sup> In einem Workshop des Aufsichtsrats vom 20. Dezember 2005 hatte der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats außerdem mitgeteilt, dass eine Entscheidung über eine Investition der NG nach den Landtagswahlen im neuen Landeskabinett getroffen werden müsse.<sup>(81)</sup> Zudem kündigte das Land in der Regierungserklärung vom 30. Mai 2006 die Realisierung der Investition Erlebnisregion Nürburgring an, und der Ministerrat nahm am 19. September 2006 zur Kenntnis, dass der Aufsichtsrat der NG die Umsetzung des Projekts unter maßgeblicher Beteiligung eines privaten Dritten beabsichtige.<sup>(82)</sup> Das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten und das Finanzministerium des Landes gaben laufend Stellungnahmen, Kommentare oder auch Anweisungen zu dem Projekt ab.<sup>(83)</sup> Nicht zuletzt wurde das Projekt „Nürburgring 2009“ der Öffentlichkeit am 2. Dezember 2009 durch das Land vorgestellt.
- (102) Was die Gesellschafterdarlehen der NG sowohl vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ als auch an die MSR, die Darlehen, Patronatserklärung und Rangrücktritt der NG zugunsten der CST, die Zahlungen an die Pinebeck/IPC und das Darlehen an die PNG sowie die Forderungsabtretung der MIB angeht, so kann die Kommission nicht ausschließen, dass diese von der NG gewährten Maßnahmen als dem Staat zurechenbare staatliche Mittel betrachtet werden können. Die Kommission fordert daher Deutschland und die Beteiligten auf, sich hierzu zu äußern. Ferner fordert die Kommission Deutschland auf, sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes) vorzulegen, die zur Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind.

#### Maßnahmen zur Tourismusförderung

- (103) Hinsichtlich der kurzfristigen Finanzierung der NG aus dem Liquiditätspool des Landes, der langfristigen Refinanzierung der NG durch das ISB-Darlehen und der zugrunde liegenden Garantieerklärung des Landes sowie der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes an die NAG trifft die gleiche Argumentation zu wie auf die Einrichtungen der Rennstrecke.

<sup>(78)</sup> ABl. C 150 vom 22.6.2002.

<sup>(79)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(80)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil I, S. 14.

<sup>(81)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil I, S. 14.

<sup>(82)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil I, S. 15.

<sup>(83)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teile I und II.

- (104) Was die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest anbelangt, so befindet sich die RIM zu 100 % im Eigentum der ISB, welche ihrerseits zu 100 % im Eigentum des Landes steht. Daher handelt es sich bei der RIM um ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission.<sup>(84)</sup> Ihre Beteiligungen sind daher als staatliche Mittel zu betrachten. Die Zurechenbarkeit der Darlehen der RIM ergibt sich aus der Tatsache, dass das Finanzministerium des Landes die damit verbundenen Risiken übernommen hat und auch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten den stillen Beteiligungen zustimmte.<sup>(85)</sup> Die erste und die zweite stille Beteiligung der RIM wurden aufgrund eines Telefonanrufs des Finanzministers des Landes bei der ISB vom 6. Mai 2008 bewilligt, in dem der Minister verlangt hatte, dass Hilfestellung für die Finanzierung der Mediinvest geleistet werden solle.<sup>(86)</sup>
- (105) Das Land gab eine Garantieerklärung für die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest ab. Diese stammt daher aus staatlichen Mitteln und ist dem Staat zurechenbar. Die Garantie muss zu dem Zeitpunkt beurteilt werden, zu dem sie abgegeben wird, nicht zu dem Zeitpunkt, zu dem sie in Anspruch genommen wird.
- (106) Die Einnahmen der NG aus einer Spielbankabgabe stellen eine unmittelbare steuerliche Beihilfe des Landes dar. Der Gesamtbetrag in Höhe von 3,2 Mio. EUR wird aus dem Landeshaushalt an ein einzelnes Unternehmen gezahlt, die somit erhaltenen Mittel werden daher im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV vom Staat gewährt. Die Einnahmen gehen eindeutig auf einen Beschluss des Landes zurück, der durch Landesrecht umgesetzt wird und sind damit dem Staat zurechenbar.
- (107) Die Gesellschafterdarlehen und der Rangrücktritt des Landes zugunsten der NG für das Projekt „Nürburgring 2009“ beinhalten staatliche Mittel. Sie werden vom Land vergeben und sind dem Staat zurechenbar. Die Kommission fordert Deutschland auf klarzustellen, ob vom Landkreis Ahrweiler Gesellschafterdarlehen für das Projekt „Nürburgring 2009“ gewährt wurden.
- (108) Die Übertragung der Anteile der Mediinvest und von Geisler & Trimmel an der MSR auf die NG und die Übertragung der Anteile der Weber an der MSR auf die RIM betreffen staatliche Mittel. Das Land und der Landkreis Ahrweiler sind die alleinigen Gesellschafter der NG. Daher handelt es sich bei der NG und der RIM nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission<sup>(87)</sup> um ein öffentliches Unternehmen.
- (109) Ein Indiz für die Zurechenbarkeit der in Rede stehenden Übertragung zum Staat stellt die Bewertung des Geschäftsplans durch Ernst & Young vom 11. Dezember 2009 dar, in der diese Übertragung als wesentlicher Bestandteil der geplanten Trennung von Eigentum und Be-

trieb des Nürburgring-Komplexes dargestellt ist. Diese Bewertung wurde vom Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten des Landes in Auftrag gegeben. Die Kommission fordert Deutschland und die Beteiligten auf, sich zur Zurechenbarkeit dieser Maßnahme zu äußern. Ferner fordert die Kommission Deutschland auf, sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes) vorzulegen, die zur Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind.

#### Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

- (110) Hinsichtlich der kurzfristigen Finanzierung der NG aus dem Liquiditätspool des Landes trifft die gleiche Argumentation zu wie bei den Einrichtungen der Rennstrecke.
- (111) Die Gesellschafterdarlehen des Landes an die NG für die Formel-1-Rennen beinhalten ebenfalls staatliche Mittel. Sie werden vom Land vergeben und sind dem Staat zurechenbar. Die Kommission fordert Deutschland auf klarzustellen, ob vom Landkreis Ahrweiler Gesellschafterdarlehen für Formel-1-Rennveranstaltungen gewährt wurden.
- (112) Der Konzessionsvertrag über die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen zwischen der NG und der NAG beinhaltet ebenfalls staatliche Mittel. Das Land und der Landkreis Ahrweiler sind die alleinigen Gesellschafter der NG. Daher handelt es sich bei der NG nach Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission<sup>(88)</sup> um ein öffentliches Unternehmen.
- (113) Es muss hervorgehoben werden, dass das Land das Recht hat, über die künftige Ausrichtung von Formel-1-Rennveranstaltungen zu entscheiden. Dieser Sachverhalt veranschaulicht, dass die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen dem Staat zurechenbar ist. Die Kommission fordert Deutschland und die Beteiligten auf, sich zur Zurechenbarkeit dieser Maßnahme zu äußern. Ferner fordert die Kommission Deutschland auf, sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes) vorzulegen, die zur Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind.

#### 4.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (114) Die deutschen Behörden argumentierten in ihrer Einlassung, dass – falls die Kommission zu dem Schluss gelangen sollte, dass die NAG für die Pacht einen Marktpreis zahle – dies keine staatliche Beihilfe darstelle.<sup>(89)</sup> Die deutschen Behörden schließen eine solche Beihilfe auf Ebene der NAG aus, da diese – ihrer Auffassung nach – einen Marktpreis zahle und ihr somit unter Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Investors kein Vorteil gewährt werde. Allerdings hat diese Argumentation offenkundig Schwächen. Ohne die Beihilfemaßnahmen würden die Einrichtungen der

<sup>(84)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(85)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil II, S. 21.

<sup>(86)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil II, S. 16.

<sup>(87)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(88)</sup> ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

<sup>(89)</sup> Schreiben der deutschen Behörden vom 15. November 2011, Randnrn. 281-287.

NAG nicht zur Verfügung stehen, und es wurde nicht festgestellt, dass der von der NAG gezahlten Pachtzins die Kosten für die Errichtung der Einrichtungen zur Gänze decken würde. Somit besteht für die NAG ein wirtschaftlicher Vorteil, den sie ohne die Beihilfe nicht hätte. Ferner zieht Deutschland hieraus offenbar noch weitergehende Schlüsse, da geltend gemacht wird, dass darüber hinaus die *gesamte* davor liegende Unterstützung der NG unter denselben Gesichtspunkten nicht als Beihilfe gewertet werden dürfe, was nicht hinnehmbar erscheint. Die Argumentation, dass die NG – wie Deutschland dies formuliert <sup>(90)</sup> – als „vom Markt ausgeschieden gelten“ könne, schließt nicht aus, dass die NG in der Vergangenheit staatliche Beihilfe erhalten haben könnte. Daher muss die Kommission die Rechtmäßigkeit sämtlicher Maßnahmen, die dem Abschluss des Pachtvertrags vorangingen, prüfen.

#### Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

- (115) Die Kosten der Einrichtungen des Nürburgrings, einschließlich marktkonformer Zinserträge aus Darlehen und marktkonformer Garantiegebühren, sollten im Regelfall vom Betreiber des Komplexes getragen werden (bis April 2010 die NG, danach die NAG). Im vorliegenden Fall hat die Kommission aus den nachstehend ausgeführten Gründen Zweifel daran, dass die NG überhaupt Zinsen oder Gebühren (für Gesellschafterdarlehen, Kapitalerhöhung, Garantierklärung für das ISB-Darlehen) oder Zinsen auf Grundlage der üblichen Marktzinsen (für Liquiditätspool, ISB-Darlehen) gezahlt hat. Darüber hinaus erscheint zweifelhaft, dass sich diese Zinsen oder Gebühren in der Höhe des von der NAG für die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes gezahlten Pachtzinses niederschlagen. Daher äußert die Kommission Zweifel daran, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors in diesem Fall eingehalten wurde. In diesem Zusammenhang wird Deutschland aufgefordert, sämtliche Geschäftsplanungen vorzulegen, die für das Projekt „Nürburgring 2009“ aufgestellt wurden.
- (116) Hinsichtlich der Einzahlungen in die Kapitalrücklage und der Kapitalerhöhungen zugunsten der NG in Höhe von [...] EUR haben die deutschen Behörden nicht eindeutig angegeben, von welchen Erwägungen sie sich bei ihrer Entscheidung, in die NG zu investieren, leiten ließen. Für einen marktwirtschaftlich handelnden Investor wären derartige Kapitalerhöhungen, wie sie vom Land und dem Landkreis Ahrweiler vorgenommen wurden, eigentlich nicht akzeptabel, wenn die zu erwartende Rendite geringer ausfallen würde als die Rendite, die von einer vergleichbaren Investition zu erwarten wäre. Angesichts der dauerhaft schlechten Finanzlage der NG und ihrer ständigen Abhängigkeit von staatlichen Mitteln und Darlehen aus dem Liquiditätspool erscheint es wahrscheinlich, dass

ein marktwirtschaftlich handelnder Investor nicht in die NG investiert hätte, da einerseits die Risiken zu hoch wären und andererseits der – wenn überhaupt – zu erwartende Gewinn zu niedrig ausfallen würde als dass eine derartige Investition sinnvoll erschiene. In Anbetracht des geringen Gewinns, den die NG in den Jahren 2001 und 2003 erzielte, und der negativen Geschäftsergebnisse in den darauffolgenden Jahren erscheint es zweifelhaft, ob es einem marktwirtschaftlich handelnden privaten Investor profitabel oder überhaupt möglich erschienen wäre, Kapital in Höhe von fast [...] Mio. EUR über einen Zeitraum von fünf Jahren zur Verfügung zu stellen. Die Kommission ist daher derzeit der Auffassung, dass die Entscheidung der Behörden, sich an den Kapitalerhöhungen zu beteiligen, der NG einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte. In diesem Fall könnte sich dieser Vorteil auf die Höhe des Gesamtbetrags belaufen, der vom Staat bereitgestellt wurde.

- (117) Bei der Prüfung, ob einem Unternehmen durch die Gewährung eines Kredits zu Vorzugsbedingungen ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde, wendet die Kommission das Kriterium des „marktwirtschaftlich handelnden Kreditgebers“ an. Nach diesem Kriterium ist Kapital, das einem Unternehmen unter Umständen, die den Marktgepflogenheiten entsprechen, mittelbar oder unmittelbar zur Verfügung gestellt wird, nicht als staatliche Beihilfe einzustufen. <sup>(91)</sup>
- (118) Im vorliegenden Fall muss die Kommission prüfen, ob der NG und der ISB durch die Konditionen des Liquiditätspools (im Folgenden auch als „kurzfristiges Darlehen“ oder „kurzfristige Finanzierung“ bezeichnet) ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde, den die begünstigten Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätten.
- (119) Die Kommission geht davon aus, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kreditgebers nicht eingehalten wurde, da die Finanzierung aus dem Liquiditätspool nicht zu Marktbedingungen gewährt wird. Hinsichtlich des Zeitpunkts, der beim Vergleich der Bedingungen und des Zinssatzes für das in Rede stehende kurzfristige Darlehen aus dem Liquiditätspool mit den Marktbedingungen und –zinssätzen heranzuziehen ist, ist die Kommission der Auffassung, dass hierfür das Datum des rechtsverbindlichen Aktes herangezogen werden sollte, mit dem die Kreditlinie eingeräumt wurde.
- (120) Die Kommission hat Zweifel daran, dass die Konditionen des Liquiditätspools die Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit der NG bei der Gewährung der kurzfristigen Finanzierung widerspiegeln. Darüber hinaus steht der Liquiditätspool der NG in Form einer täglich verfügbaren Kreditlinie zur Verfügung. Derzeit zahlt die NG offenbar keinerlei Gebühr mit Ausnahme der Zinsen, die auf den aufgenommenen Darlehensbetrag berechnet werden. Die

<sup>(90)</sup> Deutschland führt an, dass das Ausscheiden der NG aus dem Markt in seiner wirtschaftlichen Wirkung der Liquidation gleichkommt und dass somit ein schädigendes Verhalten für Konkurrenten nicht mehr möglich ist. Diesbezüglich verweist Deutschland auf die Entscheidung der Kommission vom 2. Juni 1999 in der Sache Seleco SpA, ABl. L 227 vom 7.9.2000, S. 24, Randnr. 113, die Entscheidung der Kommission vom 22. Oktober 1986 in der Sache Brauereibedarfsindustrie, ABl. L 20 vom 22.1.1987, S. 30, und die Entscheidung der Kommission vom 4. November 1992 in der Sache MERCO, ABl. L 55 vom 6.3.1993, S. 54.

<sup>(91)</sup> Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten – Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Randnr. 11. Diese Mitteilung betrifft die verarbeitende Industrie, ist aber auf die übrigen Wirtschaftszweige ebenfalls anwendbar. Siehe auch Rechtssache T-16/96, Cityflyer, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

- deutschen Behörden werden aufgefordert, weitere Informationen über die Konditionen der Kreditlinie vorzulegen, die der NG aus dem Liquiditätspool eingeräumt wurde.
- (121) Um festzustellen, ob die zu prüfende Finanzierung zu Vorzugsbedingungen gewährt wurde, überprüft die Kommission ihrer Beschlussfassungspraxis folgend, ob der Zinssatz für das betreffende Darlehen mit dem Referenzzinssatz der Kommission in Einklang steht. Der Referenzzinssatz der Kommission wird nach der in der *Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze* <sup>(92)</sup> vom 19. Dezember 2007 (im Folgenden „Mitteilung über die Referenzzinssätze“) festgelegten Methode ermittelt.
- (122) In der Mitteilung über die Referenzzinssätze ist eine Methode für die Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze festgelegt, die anstelle des Marktzins verwendet werden. Die Referenzzinssätze beruhen auf dem einem Basissatz auf Grundlage des Referenzzinssatzes für den Geldmarkt (Inter-bank Offered Rate – IBOR) für ein Jahr, dem Risikomargen hinzugefügt werden. Die Margen betragen je nach Kreditwürdigkeit und den Sicherheiten des Schuldners zwischen 60 und 1 000 Basispunkten. Normalerweise werden dem Basissatz 100 Basispunkte hinzugefügt. Dies gilt für Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung oder Darlehen an Unternehmen mit gutem Rating und normaler Besicherung oder sehr gutem Rating und ohne Besicherung. In der Mitteilung wird auch darauf hingewiesen, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz (in Abhängigkeit von den vorhandenen Sicherheiten) um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden sollte.
- (123) Derzeit liegen der Kommission keine Angaben über den Basissatz für die Finanzierung aus dem Liquiditätspool vor. Wie vorstehend erwähnt, ist nach der Mitteilung im Regelfall ein auf dem IBOR für ein Jahr beruhender Basissatz vorgesehen. In der Mitteilung heißt es ferner, dass sich die Kommission das Recht vorbehält, in Fällen, in denen dies sinnvoll erscheint, kürzere oder längere Laufzeiten zu verwenden und wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten zur Verfügung stehen oder unter außergewöhnlichen Umständen andere Berechnungsgrundlagen festzulegen, wobei jedoch von den deutschen Behörden diesbezüglich keine Argumente vorgebracht wurden. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, weitere Einzelheiten hinsichtlich des anwendbaren Basissatzes vorzulegen.
- (124) Derzeit liegen der Kommission keine Angaben dazu vor, wie die anwendbare Risikomarge für die Kreditlinie bestimmt wurde. Die deutschen Behörden werden aufgefordert darzulegen, ob die kurzfristige Finanzierung der NG zu den Finanzierungsbedingungen des Landes gewährt wird und welches Rating das Land zum Zeitpunkt der Einräumung der Kreditlinien hatte.
- (125) Der Kommission liegen keine Angaben vor, ob die Risikomarge auf der Grundlage einer Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit der NG festgelegt wurde.
- (126) Die Kommission stellt fest, dass der Mitteilung zufolge die Ratings nicht von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, Ratings der NG vorzulegen, die zu dem Zeitpunkt erstellt wurden, zu dem die Kreditlinien eingeräumt wurden. Auch ein Rating einer Bank kann akzeptiert werden, sofern es die Ausfallwahrscheinlichkeit über ein Jahr angibt.
- (127) Sofern kein Rating vorliegt, stellt die Kommission fest, dass für Darlehensnehmer, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basissatz bei einer hohen Besicherung um 400 Basispunkte, bei einer normalen Besicherung um 600 Basispunkte und ohne Besicherung um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
- (128) Im vorliegenden Fall bemerkt die Kommission, dass die kurzfristige Finanzierung offenbar ohne zugrunde liegende Besicherung gewährt wurde. Sie gelangt daher zu der vorläufigen Auffassung, dass der Basissatz um 1 000 Basispunkte hätte angehoben werden müssen.
- (129) Ferner argumentiert die Kommission, dass die reine Tatsache, dass die Referenzzinssätze eingehalten wurden, das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nicht ausschließt und dass die Mitteilung über die Referenzzinssätze eher eine Ersatzfunktion hat und außer Acht gelassen werden kann, wenn genauere Erkenntnisse über die tatsächlichen Marktbedingungen vorliegen. <sup>(93)</sup> Die Kommission muss daher eher die Umstände untersuchen, unter denen die Darlehen aus dem Liquiditätspool gewährt wurden. Diese stützen nicht die Auffassung, dass ein privater Investor die Darlehen zu diesen Konditionen gewährt hätte.
- (130) Hinsichtlich der Mittelaufnahme durch die ISB aus dem Liquiditätspool des Landes in Höhe von 285 Mio. EUR, das die ISB aus dem Liquiditätspool des Landes in Anspruch genommen hat, belief sich der Zinsvorteil für die ISB gegenüber dem freien Kapitalmarkt auf 900 000 EUR im Jahr. <sup>(94)</sup> Vor diesem Hintergrund fordert die Kommission Deutschland auf, alle Informationen und Unterlagen vorzulegen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die Mittelaufnahme durch die ISB aus dem Liquiditätspool des Landes in Höhe von 285 Mio. EUR oder gegebenenfalls weitere Mittelaufnahmen der ISB aus dem Liquiditätspool des Landes im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex zu Marktbedingungen gewährt wurden.

<sup>(92)</sup> ABL C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

<sup>(93)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 23. Juni 2010 in der Sache C 38/2007 (ex NN 45/2007), Arbel Fauvet Rail.

<sup>(94)</sup> Jahresbericht 2011 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, Teil II, S. 11, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/Jahresberichte/>.

- (131) Darüber hinaus fordert die Kommission Deutschland auf, Angaben über alle von der NG und der ISB im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex tatsächlich geleisteten Zinszahlungen in den Liquiditätspool (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe zu übermitteln.
- (132) Daher vertritt die Kommission zum gegenwärtigen Stand der Untersuchung den vorläufigen Standpunkt, dass die für den Liquiditätspool des Landes geltenden Konditionen nicht mit denen eines marktwirtschaftlich handelnden Darlehensgebers vergleichbar sind und somit der NG und der ISB einen Vorteil verschaffen.
- (133) Außerdem fordert die Kommission die deutschen Behörden und die Beteiligten auf, sich dazu äußern, ob in dem vorliegenden Fall, die vorstehend beschriebene kurzfristige Finanzierung aus dem Liquiditätspool zu Marktbedingungen gewährt wurde.
- (134) Darüber hinaus muss die Kommission prüfen, ob der NG, der MSR und der CMHN durch die Konditionen des Darlehens, das ihnen von der ISB gewährt wurde, ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, den die begünstigten Unternehmen unter marktüblichen Bedingungen nicht erhalten hätten.
- (135) Die deutschen Behörden machen geltend, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors eingehalten wurde, da das ISB-Darlehen zu Marktbedingungen gewährt wurde. Nach Angaben Deutschlands waren die Vorschriften für staatliche Beihilfen auf Tranche 1 des Darlehens nicht anwendbar und die Tranchen 2 bis 4 wurden nach dem Befristeten Gemeinschaftsrahmen gewährt.
- (136) Zur Feststellung der Marktbedingungen verwendet die Kommission als Näherungswert den Referenzzinssatz der Kommission. Da es sich bei dem Referenzzinssatz der Kommission um einen Näherungswert handelt, kann es sein, dass bei Vorliegen anderer Indikatoren in einem konkreten Fall diese anderen Indikatoren Vorrang haben.
- (137) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die in Rede stehenden Darlehen von einem Spezialkreditinstitut im Sinne der Entscheidung der Kommission in der Sache E 10/2000 gewährt wurden. In Anbetracht des speziellen Statuts der ISB hat die Kommission Zweifel, dass die Darlehen zu Marktbedingungen gewährt wurden.
- (138) Die Kommission hat ferner geprüft, ob die Anwendung des Referenzzinssatzes der Kommission im vorliegenden Fall auf die Gewährung eines Vorteils hinweist.
- (139) Was den maßgeblichen Zeitpunkt anbelangt, der beim Vergleich des Zinssatzes für das in Rede stehende Darlehen mit dem Referenzzinssatz der Kommission zu berücksichtigen ist, ist die Kommission der Auffassung, dass dies das Datum des rechtsverbindlichen Aktes sein muss, mit dem das Darlehen gewährt wurde (Datum des ISB-Darlehensvertrags).
- (140) In der Tabelle 5 oben sind die Konditionen des ISB-Darlehens und der zum betreffenden Zeitpunkt anwendbare Basiszinssatz aufgeführt.
- (141) Wie weiter oben in den Erwägungsgründen (121) und (122) angegeben, ist in der Mitteilung über die Referenzzinssätze eine Methode für die Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze, die anstelle des Marktzins verwendet werden, festgelegt.
- (142) Im vorliegenden Fall ist der Basissatz für die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehens bis zum 31. Dezember 2012 EONIA plus [...] % und ab dem 1. Januar 2013 der Referenzzinssatz der Kommission.
- (143) Die Kommission hat Zweifel, ob in diesen speziellen Fall der EONIA-Satz als Basissatz für die Festsetzung des Zinssatzes für das Darlehen zu verwenden ist. Wie in Erwägungsgrund (122) angesprochen, ist nach der Mitteilung im Regelfall ein auf dem IBOR für ein Jahr beruhender Basissatz vorgesehen. In der Mitteilung heißt es ferner, dass sich die Kommission das Recht vorbehält, in Fällen, in denen dies sinnvoll erscheint, kürzere oder längere Laufzeiten zu verwenden und wenn keine verlässlichen oder gleichwertigen Daten zur Verfügung stehen oder unter außergewöhnlichen Umständen andere Berechnungsgrundlagen festzulegen, wobei jedoch von den deutschen Behörden diesbezüglich keine Argumente vorgebracht wurden. Mit Blick auf die Methodik ist davon auszugehen, dass der EONIA-Zinssatz unter normalen Marktbedingungen unter den Zinssätzen für längere Laufzeiten liegt. Zudem ergibt – wie Tabelle 5 zu entnehmen ist – die Summe aus dem EONIA-Zinssatz plus [...] % einen Zinssatz von [...] % und liegt damit unter dem Basis-Referenzzinssatz der Kommission von 1,24 %. Die Kommission hat daher Zweifel daran, dass im vorliegenden Fall die Verwendung des EONIA-Satzes gerechtfertigt werden kann.
- (144) Gegenwärtig liegen der Kommission nur eingeschränkte Informationen darüber vor, wie die Risikomargen für das ISB-Darlehen bestimmt wurden. Nach Angaben Deutschlands beträgt die Risikomarge für die Tranchen 2 bis 4 400 Basispunkte.
- (145) Die Höhe der Besicherung des ISB-Darlehens über 330 Mio. EUR Form von Grundschulden entspricht einem Wert von [...] EUR.
- (146) Angesichts dieser Sachlage kann sich die Kommission bei der Prüfung, ob das Darlehen zu einem günstigen Zinssatz gewährt wurde, auf die Mitteilung über die Referenzzinssätze stützen. Gemäß der Mitteilung liegen die Risikomargen abhängig von der Kreditwürdigkeit des Unternehmens und den Sicherheiten, über die es verfügt, zwischen 60 und 1 000 Basispunkten. Normalerweise werden dem Basissatz 100 Basispunkte hinzugefügt. Dies gilt

für Darlehen an Unternehmen mit zufriedenstellendem Rating und hoher Besicherung oder Darlehen an Unternehmen mit gutem Rating und normaler Besicherung oder sehr gutem Rating und ohne Besicherung. In der Mitteilung wird auch darauf hingewiesen, dass bei Darlehensnehmern, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basisatz (in Abhängigkeit von den vorhandenen Sicherheiten) um mindestens 400 Basispunkte angehoben werden sollte.

- (147) Die NG wird nicht von einer Rating-Agentur bewertet. Die deutschen Behörden gehen für die NG von der Ratingkategorie B („schwach“) aus. Zudem entspricht die nach der Mitteilung über die Referenzzinssätze<sup>(95)</sup> berechnete Ausfallwahrscheinlichkeit 26,35 % und die Besicherung ist somit in dem in Rede stehenden Fall gering. Unter diesen Annahmen beträgt die Darlehensmarge 650 Basispunkte. Im vorliegenden Fall hat die Kommission allerdings Zweifel daran, dass die NG hinsichtlich ihrer finanziellen Lage in die Ratingkategorie B („schwach“) einzuordnen war, wie von den deutschen Behörden angegeben. Die Kommission ist daher nicht in der Lage festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Berechnung der staatlichen Beihilfe erfüllt sind.
- (148) Die Kommission stellt fest, dass der Mitteilung zufolge die Ratings nicht von Rating-Agenturen eingeholt werden müssen; von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme können ebenfalls akzeptiert werden. Die Kommission fordert die deutschen Behörden daher auf zu erklären, wie das Rating der NG zum Zeitpunkt der Darlehensgewährung ermittelt wurde. Auch ein Rating einer Bank kann akzeptiert werden, sofern es die Ausfallwahrscheinlichkeit über ein Jahr angibt. Sofern kein Rating vorliegt, stellt die Kommission fest, dass für Darlehensnehmer, die keine Bonitätsgeschichte und kein auf einem Bilanzansatz basierendes Rating haben, der Basisatz bei einer hohen Besicherung um 400 Basispunkte, bei einer normalen Besicherung um 600 Basispunkte und ohne Besicherung um 1 000 Basispunkte angehoben werden sollte.
- (149) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass der gesamte Nennwert des ISB-Darlehens als staatliche Beihilfe einzustufen ist, falls sich bei der weiteren Untersuchung durch die Kommission ergeben sollte, dass kein Investor das Darlehen in dieser Form gewährt hätte. Daher werden die deutschen Behörden aufgefordert zu erklären, weshalb es nicht gelang, eine private Finanzierung für das Projekt „Nürburgring 2009“ zu realisieren. Im Zusammenhang mit dem ISB-Darlehen sind der Kommission Informationen und Unterlagen über die Bonität der NG, der MSR und der CMHN und auch deren Geschäftspläne vorzulegen.
- (150) Im vorliegenden Fall ist die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem ISB-Darlehen zu 100 % durch eine Garantieerklärung des Landes gesichert. Derzeit liegen der Kommission keine Angaben über Art und zugrunde liegende Bedingungen der Garantieerklärung vor. Die deutschen Behörden werden aufgefordert, der Kommission Informationen und Unterlagen zu übermitteln, anhand derer die

Kommission prüfen kann, ob von der NG, der MSR und der CMHN eine Garantieprämie zur Marktbedingungen gezahlt wurde, wobei deren finanzielle Lage zu berücksichtigen ist.

- (151) Nach Nummer 3.2 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften<sup>(96)</sup> reicht es im Falle einer einzelnen staatlichen Garantie aus, dass die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind, um das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe auszuschließen: „(a) Der Kreditnehmer befindet sich nicht in finanziellen Schwierigkeiten. [...] (b) Der Umfang der Garantie kann zum Zeitpunkt ihrer Übernahme ermittelt werden. [...] (c) Die Garantie deckt höchstens 80 % des ausstehenden Kreditbetrages oder der sonstigen ausstehenden finanziellen Verpflichtung; [...]. (d) Für die Garantie wird ein marktübliches Entgelt gezahlt.“
- (152) Gegenwärtig kommt die Kommission nicht zu dem Schluss, dass die vom Land abgegebene Garantieerklärung unter normalen Marktbedingungen gewährt wurde. Deshalb vertritt die Kommission vorläufig die Auffassung, dass das ISB-Darlehen und die diesbezügliche Garantieerklärung des Landes nicht zu Marktbedingungen gewährt wurden.
- (153) Hinsichtlich der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes an die NAG erhebt die Kommission Zweifel, ob der Pachtzins den marktüblichen Bedingungen entspricht. Nach Angaben der deutschen Behörden basiert der Pachtzins auf der Bewertung eines unabhängigen Sachverständigen, den vom Pächter eingegangenen Verpflichtungen sowie Sachverständigenberichten zu den Marktchancen und -risiken, und er wurde unter üblichen Marktbedingungen im Verhandlungswege geschlossen. Deutschland legte eine von [...] erstellte Analyse vom 29. September 2011 vor, der zufolge der vereinbarte Mindestpachtzins zwischen [...] und [...] liegt. Nach Auffassung Deutschlands wird dadurch nachgewiesen, dass der Pachtzins keine staatliche Beihilfe darstellt, da er zu Marktbedingungen vereinbart wurde.
- (154) In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass sich der im Pachtvertrag für die Laufzeit des Pachtvertrags vom 1. Mai 2010 bis zum 30. April 2030 vereinbarte Mindestpachtzins auf insgesamt 280 Mio. EUR beläuft. Dieser Betrag deckt nicht die Kosten des Projekts „Nürburgring 2009“ in Höhe von insgesamt 330 Mio. EUR zuzüglich der Zinsen aus dem ISB-Darlehen.<sup>(97)</sup> Diese Unwirtschaftlichkeit legt daher nahe, dass die Maßnahme nicht dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors entspricht. Ein privater Investor würde bei der Höhe des Pachtzinses nicht nur die Kosten für die verpachteten Sachanlagen und die Zinsen aus dem zugrunde liegenden Darlehen berücksichtigen, sondern dazuhin einen angemessenen Gewinn. Die Kommission fordert Deutschland auf, Angaben zur Höhe des von der NAG tatsächlich gezahlten Pachtzinses (mit Angabe der Zahlungstermine) zu machen.

<sup>(96)</sup> ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

<sup>(97)</sup> Siehe Jahresbericht 2012 des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz, S. 98-102, abrufbar unter <http://www.rechnungshof-rlp.de/Jahresberichte/>.

<sup>(95)</sup> Fußnote 2 der Mitteilung über die Referenzzinssätze.

(155) Bei jedweder Differenz zwischen dem tatsächlich gezahlten Pachtzins und einem Pachtzins zu Marktbedingungen könnte es sich staatliche Beihilfe handeln. Die Kommission äußert daher Zweifel daran, dass durch die Höhe des Pachtzinses insgesamt, der für die Pacht des Nürburgring-Komplexes während der Laufzeit des Pachtvertrags zu entrichten ist, die Kosten des Projekts „Nürburgring 2009“ gedeckt werden.

#### Maßnahmen zur Tourismusförderung

(156) Hinsichtlich der kurzfristigen Finanzierung der NG aus dem Liquiditätspool des Landes, der langfristigen Refinanzierung der NG, der MSR und der CMHN durch das ISB-Darlehen und der zugrunde liegenden Garantieerklärung des Landes sowie der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes an die NAG trifft die gleiche Argumentation zu wie auf die Einrichtungen der Rennstrecke.

(157) Deutschland macht geltend, dass einzelne Maßnahmen des Teilbereichs I (*ring werk, Autowelten, Parkhaus*) als DAWI betrachtet werden. Da allerdings Deutschland nicht behauptet und auch die Kommission nicht der Auffassung ist, dass die Altmark-Kriterien<sup>(98)</sup> erfüllt sind, muss dieses Vorbringen im Rahmen der Vereinbarkeitsprüfung geprüft werden, nicht jedoch für die Feststellung des Vorliegens staatlicher Beihilfen.

(158) Hinsichtlich der stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest zur Finanzierung des Teilbereichs II (Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe) bringen die deutschen Behörden vor, dass die anwendbaren Referenzzinssätze eingehalten wurden und somit der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Investors gelte, und dass daher bei diesen Teilmaßnahmen kein selektiver Vorteil gewährt werde. Allerdings argumentiert die Kommission, dass allein die Tatsache, dass die Referenzzinssätze eingehalten wurden, das Vorliegen von staatlichen Beihilfen nicht ausschließt, und dass der nach der in der Mitteilung über die Referenzzinssätze festgelegten Methode ermittelte Wert einen Näherungswert darstellt, der nicht berücksichtigt zu werden braucht, wenn bessere Nachweise über die tatsächlichen Marktbedingungen vorliegen.<sup>(99)</sup> Daher müsse die Kommission vielmehr die Umstände untersuchen, unter denen die stillen Beteiligungen eingegangen wurden. Die Kommission schließt sich der Auffassung nicht an, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Investor die Darlehen zu diesen Konditionen gewährt hätte. Nach Auffassung Deutschlands wurden die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest zu Marktbedingungen gewährt. Eine stille Beteiligung ist hinsichtlich des damit

verbundenen Risikos einem Darlehen des niedrigsten Rangs vergleichbar und daher als Darlehen mit hohem Risiko einzustufen. Im Falle der Insolvenz oder Liquidation wird es erst nach Begleichung aller anderen Forderungen zurückgezahlt. Das mit der stillen Beteiligung verbundene Risiko ist damit höher als das Risiko eines herkömmlichen Bankdarlehens für eine Investition, das in der Regel nach den von der Bank vorgegebenen Konditionen besichert ist, was sich im Referenzzinssatz der Kommission widerspiegelt. Die für eine derartige Beteiligung zu zahlende Provision müsste daher deutlich über dem Referenzzinssatz der Kommission liegen.

(159) Die stillen Beteiligungen wurden gegen eine festgelegte Provision gewährt, die in Tabelle 6 aufgeführt ist, zuzüglich einer variablen Provision. Der Tabelle 6 ist auch der Referenzzinssatz der Kommission zum Zeitpunkt der Gewährung der stillen Beteiligungen zuzüglich der von Deutschland angewandten Risikomarge zu entnehmen.<sup>(100)</sup>

(160) Mit Ausnahme der Tranchen 3 und 4<sup>(101)</sup> liegt die festgelegte Provision über dem Referenzzinssatz der Kommission. Allerdings erlaubte die finanzielle Lage der Mediinvest nicht die Gewährung ihres Anteils an einem Gesellschafterdarlehen in Höhe von [...] Mio. EUR im Mai 2008 und die Deckung eines kurzfristigen Finanzierungsbedarfs der MSR in Höhe von [...] Mio. EUR im Oktober 2008.<sup>(102)</sup> Letztere wurde allein von der NG übernommen. Es ist somit wahrscheinlich, dass die Mediinvest zu der betreffenden Zeit als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten war. Die Kommission zweifelt daher daran, dass die Provision angesichts des Risikos angemessen war. Die Kommission hat daher Zweifel, dass die Beteiligungen zu Marktbedingungen gewährt wurden.

(161) Die Mediinvest wird nicht von einer Rating-Agentur bewertet. Die deutschen Behörden gehen für die Mediinvest von der Ratingkategorie „gut“ und von einer normalen Besicherung aus. Unter diesen Annahmen beträgt die Darlehensmarge 100 Basispunkte. Im vorliegenden Fall hat die Kommission allerdings Zweifel daran, dass die Mediinvest hinsichtlich ihrer finanziellen Lage in die Ratingkategorie BBB („gut“) einzuordnen war, wie von den deutschen Behörden angegeben. Die Kommission ist daher nicht in der Lage festzustellen, ob die Voraussetzungen für die Berechnung der staatlichen Beihilfe erfüllt sind.

(162) Zum einen gibt Deutschland selbst an, dass es nicht gelang, eine private Finanzierung für den Teilbereich II zu realisieren.<sup>(103)</sup> Zum anderen ist der gutachtlichen Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz eindeutig zu entnehmen, dass die potenziellen Investoren

<sup>(98)</sup> Die Kriterien, die für die Einstufung öffentlicher Maßnahmen als Ausgleich für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen erfüllt sein müssen, damit die Maßnahmen nicht als staatliche Beihilfen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV einzustufen sind, wie im Urteil des Gerichtshofs in der Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH, Slg. 2003, I-07747, hinsichtlich der Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag festgestellt. Jedenfalls wurde in diesem Fall weder ein öffentliches Vergabeverfahren durchgeführt, noch wurde anderweitig festgestellt, dass die Höhe des Ausgleichs den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens entsprach. Außerdem ist den Erwägungsgründen (188) bis (198) zu entnehmen, dass die Kommission erhebliche Zweifel daran hat, dass die Altmark-Kriterien erfüllt sind.

<sup>(99)</sup> Siehe Entscheidung der Kommission vom 23. Juni 2010 in der Sache C 38/2007 (ex NN 45/2007), Arbel Fauvet Rail.

<sup>(100)</sup> Hinsichtlich der ersten Beteiligung vom 29. Mai 2008 ist die Mitteilung der Kommission über eine technische Anpassung der Methode zur Festsetzung der Referenzzins- und Abzinsungssätze, ABl. C 241 vom 26.8.1999, S. 9, anwendbar.

<sup>(101)</sup> Die deutschen Behörden machen geltend, dass sich der Vorteil, der sich aus den Tranchen 3 und 4 ergibt, auf [...] EUR belaufe und damit unter der De-minimis-Schwelle liege.

<sup>(102)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil II, S. 14 und S. 16.

<sup>(103)</sup> Schreiben der deutschen Behörden vom 15. November 2011, Randnrn. 57, 76 und 77.

das Projekt „Nürburgring 2009“ einschließlich des Teilbereichs II für zu Marktbedingungen nicht rentabel hielten und dass mehrere private Betreiber von Freizeitparks eine Mitwirkung an dem Projekt ablehnten.<sup>(104)</sup> Im Zuge der vorläufigen Untersuchung wurde festgestellt, dass die stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest zu Zinssätzen gewährt wurden, die für die Mediinvest aufgrund ihrer geringen Bonität und/oder ihres zweifelhaften Geschäftsplans auf dem privaten Kreditmarkt nicht verfügbar gewesen wären. Es könnte daher sein, dass der Mediinvest ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde, der sich auf die Differenz zwischen den nach den Vorzugsbedingungen der Beihilfe zu zahlenden Zinsen und den Zinsen, die zu Marktbedingungen zu zahlen gewesen wären, beläuft. Deutschland wird aufgefordert, sich zu dieser Differenz im Falle aller elf betroffenen Tranchen zu äußern. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass der gesamte Nominalwert der Darlehen als staatliche Beihilfe einzustufen sein könnte, wenn die weitere Untersuchung durch die Kommission ergibt, dass aufgrund der geringen Bonität und/oder des unzureichenden Geschäftsplans des Unternehmens kein Investor die stillen Beteiligungen gewährt hätte.

- (163) Ferner fordert die Kommission Deutschland auf, Angaben über alle tatsächlich erfolgten Zahlungen von Verbindlichkeiten aus den stillen Beteiligungen der RIM einschließlich Zinsen (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe zu übermitteln.
- (164) Durch die Garantieerklärung der ISB für die stille Beteiligungen der RIM könnte der Mediinvest ebenfalls ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft worden sein, falls diese zu marktüblichen Bedingungen auf dem Finanzmarkt nicht zu bekommen gewesen wäre. Allerdings liegen der Kommission nicht genügend Informationen über die Konditionen dieser Garantieerklärung vor. Deutschland wird daher aufgefordert, Informationen zu übermitteln, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die Mediinvest eine Garantieprämie zu Marktbedingungen gezahlt hat, wobei die finanzielle Lage der Mediinvest zu berücksichtigen ist.
- (165) Für die Tranchen 2 bis 4 des Darlehens der ISB erscheint klar, dass die Zinssätze unter den Marktzinssätzen liegen. Dies könnte akzeptiert werden, wenn die Voraussetzungen des Befristeten Gemeinschaftsrahmens erfüllt sind, doch ist dies eine Frage der Vereinbarkeit (siehe Erwägungsgründe (199) bis (206)). Wie in den Erwägungsgründen (150) bis (152) ausgeführt, legen die Bedingungen der Garantieerklärung des Landes für das ISB-Darlehen nahe, dass der NG selektive Vorteile verschafft worden sein könnten.
- (166) Bei den Einnahmen aus einer Spielbankabgabe, die der NG zugeflossen sind, könnte es sich um eine unrechtmäßige staatliche Beihilfe zugunsten der NG und/oder der NAG handeln. Wie Deutschland betont, gingen die Beteiligten bereits zum Zeitpunkt der Investitionsentscheidung über das Projekt „Nürburgring 2009“ übereinstimmend

vom Erhalt einer bedarfsabhängigen Förderung durch das Land aus, und es war geplant, aus öffentlichen Einnahmen auf Basis des Spielbankgesetzes Rheinland-Pfalz Zuwendungen zugunsten der NG zu generieren, die „bedarfsabhängig“ fließen sollten. Diese Zuwendungen sind im Rahmen des Verpachtungsmodells jedoch nicht mehr Teil der Budgetplanung der NG in ihrer Rolle als Verpächterin und somit auch nicht Teil der Berechnungsgrundlage des Pachtzinses für den Nürburgring-Komplex.

- (167) Das Spielbankgesetz Rheinland-Pfalz sieht vor, dass Teile der Spielbankabgabe der NG für Zwecke der Tourismusförderung zufließen sollen. Dem Pachtvertrag zufolge kann auch die NAG von den Einnahmen aus der Spielbankabgabe profitieren. Dies legt nahe, dass den beteiligten Unternehmen Vorteile verschafft werden.
- (168) Einnahmen aus Abgaben können naturgemäß nicht marktkonform sein. Die Kommission vertritt daher zum jetzigen Stand ihrer Untersuchung die Auffassung, dass durch die Einnahmen aus der Spielbankabgabe der NG und der NAG ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Unter Berücksichtigung der finanziellen Schwierigkeiten der NG könnte sich die Höhe des Vorteils auf die gesamte zulässige Höhe der Abgabe belaufen. In diesem Zusammenhang wird Deutschland aufgefordert, eine Begründung für die Einnahmen aus der Spielbankabgabe zu geben und sich zu ihrer Aufteilung zwischen der NG und der NAG zu äußern.
- (169) Zu den Gesellschafterdarlehen und dem Rangrücktritt des Landes zugunsten der NG für das Projekt „Nürburgring 2009“: Diese Darlehen wurden zinslos, ohne Gebühren und unbefristet gewährt. Die Kommission hat Zweifel daran, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Investor seinen Tochterunternehmen Darlehen oder Rangrücktritt zu derart günstigen Bedingungen gewähren würde.
- (170) In Anbetracht der finanziellen Lage der NG zweifelt die Kommission auch daran, dass die NG zu dem Zeitpunkt, zu dem das Land die Gesellschafterdarlehen gewährte, überhaupt eine vergleichbare Finanzierung auf dem Finanzmarkt erhalten hätte. Die Kommission erinnert ferner daran, dass die NG mindestens seit 2006 defizitär wirtschaftete und dass Deutschland keinen Nachweis dafür erbringen konnte, dass bei den Gesellschafterdarlehen für einen privaten Investor eine Aussicht auf eine angemessene Rendite bestand. Die Kommission vertritt daher gegenwärtig die Auffassung, dass durch die Entscheidung der Behörden, sich an den Gesellschafterdarlehen zu beteiligen, der NG ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. In diesem Fall könnte sich dieser Vorteil auf die gesamte Höhe des Beitrags des Staates belaufen.
- (171) Die Kommission muss daher zum gegenwärtigen Stand der Untersuchung Zweifel daran äußern, dass sich die Maßnahmen des Landes mit denen eines privaten marktwirtschaftlich handelnden Investors vergleichen ließen und dass daher der NG kein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Die Größenordnung des Vorteils könnte sich auf die gesamte Höhe der Darlehen belaufen.

<sup>(104)</sup> Gutachtliche Äußerung des Rechnungshofs des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Juni 2010, Teil I, S. 13 und S. 17.

(172) Nach Auskunft Deutschlands stellt die Übernahme von 83,3 % bzw. 6,7 % der Anteile der MSR durch die NG bzw. die RIM keine staatliche Beihilfe dar. Beide bezahlten nur [...] EUR für die Geschäftsanteile. Derzeit werden sämtliche Anteile an der MSR von der NG und der RIM gehalten. Die Kommission kann jedoch nicht ausschließen, dass die MSR zum Zeitpunkt der Übernahme als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten war. Sollte dies zutreffen, könnte mit der Übernahme den Verkäufern der Geschäftsanteile – Mediinvest, Geisler & Trimmel und Weber – ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft worden sein. Auf der Grundlage der ihr übermittelten Angaben kann die Kommission daher gegenwärtig nicht ausschließen, dass es sich bei dem Erwerb von 90 % der Geschäftsanteile der MSR um eine staatliche Beihilfemaßnahme handelte. Die Kommission fordert daher die deutschen Behörden auf, Informationen und alle sachdienlichen Unterlagen bereitzustellen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die MSR zu dem Zeitpunkt, als die Vereinbarung über die Übertragung der Anteile an der MSR getroffen wurde, als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten war.

(173) Nicht zuletzt ist die Kommission der Überzeugung, dass ohne die staatliche Finanzierung die vorstehend beschriebenen Maßnahmen nicht durchgeführt worden wären. Ferner beziehen sich diese auf die Errichtung und den Betrieb des Komplexes und sind nicht als Infrastruktur einzustufen, und es ist nicht zu erwarten, dass die staatlichen Mittel eine marktübliche Rendite erbringen werden. Die Kommission geht daher davon aus, dass für die *Errichtung* und den *Betrieb* der oben beschriebenen Einrichtungen staatliche Beihilfe gewährt wurde.

#### Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

(174) Die deutschen Behörden bestreiten nicht die Existenz eines wirtschaftlichen Vorteils als solchen. Deutschland macht geltend, dass es sich bei der Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen um eine Beihilfemaßnahme handelt, die nach den DAWI-Vorschriften mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Da Deutschland nicht behauptet, dass es sich bei der Maßnahme um eine Ausgleichsmaßnahme handelt, die keine Beihilfe beinhaltet, weil sie alle in der Rechtsprechung im Fall Altmark genannten Voraussetzungen erfüllt, wird auf diesen Aspekt bei der Prüfung der Vereinbarkeit und nicht bei der Feststellung des Vorliegens staatlicher Beihilfen eingegangen.

#### 4.1.4. Spezifität

(175) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind Maßnahmen dann als staatliche Beihilfe einzustufen, wenn sie „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige“ begünstigen. In dem in Rede stehenden Fall hat es an dieser Stelle den Anschein, dass die betreffenden Vorteile NG, ISB, NAG, Mediinvest, MSR, CMHN, Geisler & Trimmel und Weber gewährt wurden. Da die öffentlichen Mittel – im Rahmen jeder einzelnen Maßnahme – für ein einzelnes Unternehmen bestimmt waren, wurden sie selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV gewährt.

(176) Die Kommission stellt fest, dass die Kreditlinie aus dem Liquiditätspool nur den Unternehmen gewährt wird, die an dem Pool teilnehmen. Damit ist die Maßnahme selektiv

im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV. Gegenwärtig liegen der Kommission außer zur NG und der Frankfurt Hahn GmbH<sup>(105)</sup> keine Informationen über die übrigen Unternehmen vor, die an dem Liquiditätspool teilnehmen. Was den Liquiditätspool anbelangt, so beschränkt sich der vorliegende Sachvortrag auf die NG und die ISB. Weitere Untersuchungen hinsichtlich möglicher Vorteile, die den übrigen Unternehmen, die an dem Liquiditätspool teilnehmen, verschafft wurden, bleiben hiervon unbenommen.

(177) De facto handelt es sich bei den unmittelbar und mittelbar Begünstigten der Beihilfemaßnahme offenbar um all diejenigen Unternehmen, die Eigentümer, Nutzer oder Betreiber von Teilen der Einrichtungen sein können, die von der Beihilfe profitieren, wenn diese Begünstigten dieselben Einrichtungen zum selben Preis am Markt nicht ohne staatliche Beihilfe zu finden in der Lage wären.

#### 4.1.5. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(178) Wenn durch Beihilfen, die von einem Mitgliedstaat gewährt werden, die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Unternehmen, die im Handel innerhalb der Union im Wettbewerb stehen, gestärkt wird, ist der Handel als durch diese Beihilfen beeinträchtigt anzusehen. Nach ständiger Rechtsprechung<sup>(106)</sup> reicht es für die Verfälschung des Wettbewerbs durch eine Maßnahme aus, dass der Empfänger der Beihilfe in Märkten, die dem Wettbewerb offenstehen, mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht.

#### Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

(179) Eine Rennstrecke mit [...] Besuchern jährlich steht im Wettbewerb um Besucher auch aus anderen Ländern. Aufgrund der Größe der Rennstrecke Nürburgring und ihrer Nähe zu anderen europäischen Rennstrecken, insbesondere den Rennstrecken Spa-Francorchamps, Zolder, Hockenheim, Valkenswaard und Mettet, ist nicht davon auszugehen, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt sein könnte.

(180) Unter Beihilfegesichtspunkten besteht offenbar aus den vorstehend dargestellten Gründen eine Verfälschung des Wettbewerbs oder zumindest die Gefahr einer Verfälschung des Wettbewerbs, wenn durch Beihilfen zu Rennstreckentätigkeiten die Nutzung dieser Einrichtungen gefördert wird, wie dies der Fall zu sein scheint. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten steht der Nürburgring mit der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) im Wettbewerb mit anderen Rennstrecken in der Union, die Spitzenwettkämpfe im Motorsport ausrichten. Die Motorsportaktivitäten ziehen offenbar nicht nur Besucher aus Deutschland, sondern auch aus den angrenzenden Ländern Belgien und Luxemburg sowie aus anderen Mitgliedstaaten an.

<sup>(105)</sup> Beschluss der Kommission vom 13. Juli 2011 in der Sache SA.32833 – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten der Flughafen Frankfurt Hahn GmbH..

<sup>(106)</sup> Rechtssache T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717.

## Maßnahmen zur Tourismusförderung

- (181) Ein Freizeitpark mit [...] Besuchern jährlich steht im Wettbewerb um Besucher auch aus anderen Ländern. Aufgrund der Größe des Nürburgring-Komplexes und seiner Nähe zu anderen europäischen Freizeitparks, insbesondere den Freizeitparks Eifelpark Gondorf, Phantasia-land Brühl, Freizeitpark Lochmühle, Le Labyrinth Durbuy und Durbuy Adventure, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt sein könnte.
- (182) Aus den vorstehend dargestellten Gründen besteht offenbar eine Verfälschung des Wettbewerbs oder zumindest die Gefahr einer Verfälschung des Wettbewerbs, wenn durch Beihilfen zu Freizeitparktätigkeiten die Nutzung dieser Einrichtungen gefördert wird, wie dies der Fall zu sein scheint. In diesem Zusammenhang muss daran erinnert werden, dass eine Beschwerde eines im Wettbewerb stehenden Freizeitparkbetreibers vorliegt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten zieht der Freizeitpark Nürburgring offenbar nicht nur Besucher aus Deutschland, sondern auch aus den angrenzenden Ländern Belgien und Luxemburg sowie aus anderen Mitgliedstaaten an. Im vorliegenden Fall könnte es zu kurz gegriffen sein, bei der Prüfung auf Verfälschung des Wettbewerbs nur den Wettbewerb mit anderen Freizeitparks zu berücksichtigen. Es könnte auch ein Wettbewerb mit anderen Arten von Tätigkeiten bestehen (beispielweise Museen). Zudem verzeichnet der Freizeitpark nicht unerhebliche Besucherzahlen [...] Besucher pro Jahr).

## Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

- (183) Eine Formel-1-Rennstrecke mit 68 000 Besuchern jährlich steht im Wettbewerb um Besucher von Formel-1-Rennen. Aufgrund der Größe des Nürburgring-Komplexes und der begrenzten Zahl von Formel-1-Rennstrecken in der Europäischen Union (Hockenheimring in Deutschland, Circuit de Spa-Francorchamps in Belgien, Silverstone Circuit im Vereinigten Königreich, Hungaroring in Ungarn, Autodromo di Monza in Italien, Circuit de Catalunya und Valencia Street Circuit in Spanien) kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt sein könnte. Auf der Angebotsseite ist festzustellen, dass Formel-1-Rennen an unterschiedliche Rennstrecken in verschiedenen Mitgliedstaaten vergeben werden.
- (184) Wenn durch Beihilfen für die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen der Zugang von Kunden zu diesen Veranstaltungen gefördert wird, wie dies hier offenkundig der Fall ist, besteht offenbar eine Verfälschung des Wettbewerbs oder zumindest die Gefahr einer solchen Verfälschung. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten steht der Nürburgring mit seinen Formel-1-Rennveranstaltungen im Wettbewerb mit anderen Formel-1-Rennstrecken in der Union. Besucher werden nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus anderen Mitgliedstaaten angezogen.

## 4.1.6. Schlussfolgerung

- (185) Aus den dargelegten Gründen gelangt die Kommission derzeit zu dem vorläufigen Standpunkt, dass die in Erwägungsgrund (71) aufgeführten Maßnahmen, die unmittel-

telbar oder mittelbar durch das Land oder den Landkreis Ahrweiler gewährt wurden, staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhalten. Selbst wenn es sich bei einer dieser Maßnahmen für sich allein betrachtet nicht um eine staatliche Beihilfe handelt, ist dennoch zu prüfen, ob sie nicht in Verbindung mit den übrigen Maßnahmen als staatliche Beihilfe zu betrachten ist. Sollte sich erweisen, dass die in Rede stehenden Maßnahmen staatliche Beihilfen beinhalten, deren Gewährung nicht den Bedingungen der vorläufigen Genehmigung der Kommission entspricht, so hat Deutschland das Durchführungsverbot von Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten.

## 4.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

- (186) Die Kommission muss prüfen, ob die vorstehend dargestellten Beihilfen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist es Sache des Mitgliedstaats, mögliche Gründe für die Vereinbarkeit vorzubringen und nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt sind.<sup>(107)</sup>

## Einrichtungen und Betrieb der Rennstrecke

- (187) Deutschland macht nicht geltend, dass durch die Maßnahmen, die vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ im Jahr 2007 eingeleitet wurden, oder die Maßnahmen des Teilbereichs I, die die *Tribüne*, die *ring arena*, die *Erschließungsmaßnahmen* und einen *Teil der Ausstattung* betreffen (die nach Auffassung Deutschlands der allgemeinen Infrastruktur zuzurechnen und somit nicht als staatliche Beihilfen zu betrachten sind), DAWI unterstützt werden.

## Maßnahmen zur Tourismusförderung

- (188) Nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV gelten für Unternehmen, die mit DAWI betraut sind oder den Charakter eines Finanzmonopols haben, die Vorschriften der Verträge und insbesondere die Wettbewerbsregeln. Allerdings sieht Artikel 106 Absatz 2 AEUV eine Ausnahme von dieser Regel für den Fall vor, dass eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt ist: So muss erstens der Staat ein Unternehmen mit der Erfüllung einer bestimmten Aufgabe offiziell betrauen. Zweitens muss sich der Auftrag auf eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse beziehen. Drittens muss die Ausnahme für die Erfüllung der übertragenen Aufgabe erforderlich und dem Zweck angemessen sein. Schließlich darf die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden, das dem Interesse der Union zuwiderläuft.
- (189) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird sich die Kommission bei ihrer Prüfung dahingehend, ob die Voraussetzungen für die Ausnahme nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV erfüllt sind, darauf konzentrieren, ob es sich um DAWI handelt und ob eine offizielle Betrauung erfolgt ist. Da die Definition der DAWI-Verpflichtungen unklar bleibt, ist die Kommission gar nicht dazu in der Lage die Kosten, die sich aus diesen Verpflichtungen ergeben, zu prüfen und zu beurteilen in welcher Höhe ein Ausgleich erforderlich und angemessen wäre. In diesem Zusammenhang

<sup>(107)</sup> Rechtssache C-364/90, Italien/Kommission, Slg. 1993, I-02097, Randnr. 20.

wird Deutschland aufgefordert, der Kommission alle Angaben und Unterlagen zu übermitteln, die notwendig sind, um die Einhaltung aller in Abschnitt 2 des *Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen* <sup>(108)</sup> („DAWI-Rahmen“) von 2011 und auch in Abschnitt 3 der *Mitteilung über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse* <sup>(109)</sup> („DAWI-Mitteilung“) von 2011 genannten Vereinbarkeitsvoraussetzungen zu prüfen.

- (190) Die Vereinbarkeit der vorliegenden Beihilfe mit dem Binnenmarkt muss im Lichte des DAWI-Rahmens geprüft werden. <sup>(110)</sup>
- (191) Deutschland argumentiert, dass durch die Finanzierung zum Teil die Erbringung von DAWI unterstützt wurde und dass hinsichtlich der Finanzierung die Entscheidung der Kommission von 2005 anwendbar sei. Dies betrifft bestimmte Teile von Teilbereich I der Maßnahme, nämlich die Errichtung von *ring werk*, *Parkhaus* und *Autowelten*.
- (192) Da die Definition der DAWI in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten fällt, sind die Befugnisse der Kommission hier begrenzt. In diesem Fall wird durch die subventionierten Einrichtungen jedoch offenbar kein allgemeiner Nutzen für die Gesellschaft erbracht. Die Kommission kann nicht ausschließen, dass hinsichtlich der Definition des öffentlich-rechtlichen Auftrags ein offensichtlicher Fehler vorliegt und dass die erbrachten Dienstleistungen im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten keine besonderen Merkmale aufweisen. <sup>(111)</sup>
- (193) Hinsichtlich des *ring werks* hat die Kommission Zweifel an der Existenz von Bildungselementen, die das Vorliegen von DAWI rechtfertigen könnten. Beim Komplex der *Autowelten* ist die Kommission der Auffassung, dass die Existenz von Flächen, die als Ausstellungs- und Verkaufsräume für Automobilhersteller konzipiert sind, die Einstufung als DAWI ausschließt. <sup>(112)</sup> Ferner ist nicht er-

sichtlich, weshalb mit einem *Parkhaus* für eine Rennstrecke eine DAWI erbracht werden sollte. <sup>(113)</sup> Insbesondere kann dann, wenn die Finanzierung für den Nürburgring und die Tribüne nicht als Finanzierung von Infrastruktureinrichtungen sondern als Unterstützung der Verwaltungsgesellschaften NG und/oder NAG eingestuft wird, kaum argumentiert werden, dass Parkflächen, die ausschließlich diesem Zweck dienen, als DAWI betrachtet werden können.

- (194) Auf der Grundlage der vorstehenden Prüfung vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Definition der DAWI nicht hinreichend präzise ist, als dass die Kommission zu dem Schluss kommen könnte, dass darin kein offensichtlicher Fehler enthalten ist.
- (195) In jedem Fall müssen die Betrauung der NG mit der Erbringung der DAWI und die Regelungen für die Finanzierung mit den DAWI-Vorschriften vereinbar sein. Deutschland sieht die Betrauung für alle Maßnahmen in dem Gesellschaftsvertrag der NG, der Genehmigung des Projekts „Nürburgring 2009“ durch den Aufsichtsrat der NG (die durch einen entsprechenden Kabinettsbeschluss des Landes gedeckt ist) und den Geschäftsplanungen. <sup>(114)</sup> Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, die von ihnen erwähnte Genehmigung des Aufsichtsrats der NG für das Projekt „Nürburgring 2009“ und den entsprechenden Kabinettsbeschluss des Landes sowie die Geschäftsplanungen vorzulegen.
- (196) Wengleich ein Teil der Unterlagen, die als Betrauungsakt bezeichnet werden, der Kommission noch nicht vorliegt, erscheint es sehr unwahrscheinlich, dass die Vereinbarkeitsvoraussetzungen der DAWI-Vorschriften in diesem Fall erfüllt sind. In diesem Zusammenhang akzeptiert die Kommission den Sachverhalt, dass unterschiedliche Elemente der Betrauung in verschiedenen Akten niedergelegt sein können, ohne deshalb die Angemessenheit der Definition der Verpflichtungen in Zweifel zu ziehen. Doch erscheint es unwahrscheinlich, dass Akte, die vom Begünstigten selbst ausgehen, als Betrauungen ebendieses Begünstigten betrachtet werden könnten. Zudem enthalten die derzeit von Deutschland als Betrauungsakte bezeichneten Akte wahrscheinlich keinerlei Bestimmungen hinsichtlich des Finanzierungsmechanismus und der Vermeidung einer Überkompensation. Ferner erfüllen die von Deutschland zum Bestandteil des Betrauungsakts erklärten Geschäftsplanungen nicht die Voraussetzung, dass die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs in einer rechtsverbindlichen Urkunde enthalten sein müssen. Daher kann die Kommission derzeit nicht zu dem Ergebnis gelangen, dass die DAWI-Verpflichtungen eindeutig und genau definiert sind.
- (197) Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die DAWI-Verpflichtungen nicht genau definiert sind, vertritt die Kommission aufgrund der verfügbaren Informationen die Auffassung, dass der öffentliche Auftrag der Begünstigten nicht in angemessener Form übertragen wurde.

<sup>(108)</sup> Siehe Mitteilung K(2011) 9406 endg., Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen vom 20.12.2011, ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15-22.

<sup>(109)</sup> Siehe Mitteilung K(2011) 9404 endg. über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vom 20.12.2011, ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4-14.

<sup>(110)</sup> Siehe Mitteilung K(2011) 9406 endg., Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen vom 20.12.2011, Randnr. 69.

<sup>(111)</sup> Siehe Mitteilung K(2011) 9404 endg. über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vom 20.12.2011, Randnr. 45.

<sup>(112)</sup> Deutschland verweist auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs in den verbundenen Rechtssachen C-223/99 und C-260/99, *Agora/ Ente Autonomo Fiera Internazionale de Milano*, demzufolge eine Einrichtung, deren Zweck in der Durchführung von Tätigkeiten besteht, die darauf gerichtet sind, Messveranstaltungen, Ausstellungen und sonstige vergleichbare Vorhaben auszurichten, keine Einrichtung des öffentlichen Rechts zur Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge ist. Allerdings erscheint es schwierig, aus diesem Urteil Folgerungen für den vorliegenden Fall zu ziehen, da es im Zusammenhang mit der Vergabe öffentlicher Aufträge erging und sich nicht auf staatliche Beihilfen bezog.

<sup>(113)</sup> Dieser Fall unterscheidet sich von der Sachlage in der Rechtssache T-274/01, *Valmont*, da das Parkhaus *ausschließlich* Besuchern des Nürburgrings vorbehalten ist.

<sup>(114)</sup> Siehe Fußnote 63.

- (198) Angesichts dieser Beurteilung der Vereinbarkeit hat die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt Zweifel an der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt der Beihilfen als angeblicher Ausgleich für die Erbringung von DAWI nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV.
- (199) Hinsichtlich des ISB-Darlehens für andere Investitionen als die in die Einrichtungen der Rennstrecke (Tranchen 2 bis 4 in Höhe von [...] Mio. EUR) macht Deutschland geltend, dass hierauf der Befristete Gemeinschaftsrahmen anwendbar sei. Soweit sich die NG zum 1. Juli 2008 nicht in finanziellen Schwierigkeiten befand, könnten die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehens unter den Befristeten Gemeinschaftsrahmen fallen.
- (200) Nach Angaben Deutschlands war die NG zum 1. Juli 2008 nicht als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten. Deutschland bringt vor, dass die NG durch die Gesellschafterdarlehen des Landes mit unwiderruflichem Rangrücktritt finanziell stabilisiert worden war.<sup>(115)</sup> Die negativen Bilanzsummen der NG wurden angeblich in der Hauptsache durch eine Rangrücktrittserklärung des Landes gegenüber allen übrigen Gläubigern und eine positive Prognose für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens beseitigt, so dass eine Insolvenz nach dem deutschen Insolvenzrecht abgewendet wurde. Außerdem stuft Deutschland offenbar die Tätigkeiten im Zusammenhang mit den defizitären Formel-1-Rennveranstaltungen und dem Projekt „Nürburgring 2009“ als Sondereffekte ein und weist nach, dass bei Abzug dieser Tätigkeiten bei der Berechnung der Jahresergebnisse diese Ergebnisse positiv ausgefallen wären.
- (201) Die gebilligte Bundesrahmenregelung zum Befristeten Gemeinschaftsrahmen ist auf Unternehmen anwendbar, die sich am 1. Juli 2008 nicht in Schwierigkeiten befanden. Unternehmen, die sich zu diesem Zeitpunkt nicht in Schwierigkeiten befanden, jedoch danach infolge der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise in Schwierigkeiten gerieten, können demnach Beihilfen gewährt werden.
- (202) Angesichts wachsender Überschuldung und eines negativen Eigenkapitals kann die Kommission nicht ausschließen, dass die NG zum 1. Juli 2008 als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten war. Außerdem weist die NG – wie den Ausführungen in den Erwägungsgründen (23) und (24) sowie den Angaben in Tabelle 2 zu entnehmen ist, die typischen Symptome eines Unternehmens in Schwierigkeiten auf, wie wachsende Verluste, einen insgesamt negativen operativen Cashflow und einen Verlust des Reinvermögens.
- (203) Das Unternehmen ist auch als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten, wenn Ursache für seine angeblich wiederhergestellte finanzielle Stabilität die Gewährung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen ist.
- (204) Die Kommission ist der Auffassung, dass sich die NG zum damaligen Zeitpunkt in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befand und daher am privaten Kreditmarkt einen

höheren Zinssatz hätte bezahlen müssen. Ferner ist klar, dass das Unternehmen keinen Zugang zu externen Finanzierungsquellen hatte.<sup>(116)</sup>

- (205) Offenbar hätten ohne die staatliche Intervention die finanziellen Verbindlichkeiten dazu geführt, dass die liquiden Mittel der NG einen negativen Saldo aufgewiesen hätten, was deren Insolvenz zur Folge gehabt hätte. Daher kann die Kommission angesichts der finanziellen Lage der NG derzeit nicht ausschließen, dass die NG ohne den Subventionsbeschluss vor dem 1. Juli 2008 nicht insolvent geworden wäre.
- (206) Die Kommission hat daher Zweifel daran, dass die Tranchen 2 bis 4 des ISB-Darlehens in den Anwendungsbereich des Befristeten Gemeinschaftsrahmens fallen. Anhand der ihr derzeit vorliegenden Informationen kann die Kommission somit nicht ausschließen, dass die NG zum 1. Juli 2008 als ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.1 der Leitlinien zu betrachten war. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, hierzu weitere Erläuterungen und alle sachdienlichen Unterlagen zu übermitteln.

#### Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen

- (207) Deutschland macht geltend, dass die Organisation der Formel-1-Rennveranstaltungen als DAWI zu betrachten sei. Zu den betreffenden Maßnahmen gehören die kurzfristige Finanzierung der NG aus dem Liquiditätspool des Landes, die Gesellschafterdarlehen für Formel-1-Rennveranstaltungen sowie der Konzessionsvertrag zwischen der NG und der NAG.
- (208) Was den Liquiditätspool des Landes und die Gesellschafterdarlehen für Formel-1-Rennveranstaltungen anbelangt, so profitiert nach Auffassung der Landesregierung die gesamte Region von der Ausrichtung der Formel-1-Rennveranstaltungen. Allerdings geht aus den von Deutschland eingereichten Unterlagen deutlich hervor, dass das Formel-1-Geschäft am Nürburgring defizitär ist und dass das Land sich zu dessen Subventionierung entschlossen hat. Ferner räumt Deutschland ein, dass die Formel-1-Rennveranstaltungen strukturell defizitär sind und dass Formel-1-Rennveranstaltungen auch auf anderen Rennstrecken mit Defiziten verbunden sind.
- (209) Hinsichtlich des Konzessionsvertrags behaupten die deutschen Behörden, dass die Voraussetzungen der DAWI-Entscheidung von 2005 erfüllt seien und dass es sich bei dem Ausgleich um eine gerechtfertigte Beihilfe handle.
- (210) Die Kommission ist der Auffassung, dass bei der Definition des öffentlich-rechtlichen Auftrags ein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist, da die erbrachten Dienstleistungen im Vergleich zu anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten keine besonderen Merkmale aufweisen.<sup>(117)</sup> Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die deutschen

<sup>(115)</sup> Zu diesem Zweck gewährte das Land der NG am 21. August 2007 ein Gesellschafterdarlehen über [...] Mio. EUR und gab mit Schreiben vom 21. August 2007 an die NG eine Rangrücktrittserklärung ab.

<sup>(116)</sup> Vgl. Beschluss der Kommission in der Sache C 19/2009, TV2 Denmark, ABl. L 50 vom 23.2.2012, S. 21.

<sup>(117)</sup> Siehe Mitteilung K(2011) 9404 endg. über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vom 20.12.2011, Randnr. 45.

Behörden auf keinen Betrauungsakt für die Formel-1-Rennveranstaltungen hingewiesen haben, hat die Kommission jedenfalls erhebliche Zweifel daran, dass die Finanzierung dieser Rennveranstaltungen mit den Voraussetzungen der DAWI-Vorschriften vereinbar ist. In diesem Zusammenhang wird Deutschland aufgefordert, der Kommission alle Informationen und Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die notwendig sind um zu prüfen, ob bei der Finanzierung der Formel-1-Rennveranstaltungen alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen von Abschnitt 2 des DAWI-Rahmens und auch von Abschnitt 3 der DAWI-Mitteilung eingehalten werden. Darüber hinaus fordert die Kommission Deutschland auf, Informationen über sämtliche Zahlungen zu übermitteln, die im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen zwischen der NG und der NAG geflossen sind.

- (211) Deutschland wird aufgefordert Informationen über Beihilfen vorzulegen, die im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen auf dem Nürburgring im Jahr 2011 gewährt wurden. Außerdem fordert die Kommission Deutschland auf, Informationen über Zahlungen von Zinsen aus den Verbindlichkeiten der NG im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen an den Liquiditätspool des Landes, die in der Vergangenheit erfolgt sind, (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe hierbei zu übermitteln.

Sonstige die Vereinbarkeit betreffende Bestimmungen

- (212) Deutschland trägt keine weiteren Gründe für die Vereinbarkeit der verschiedenen Maßnahmen vor. Neben Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV besteht nach den Vorschriften für staatliche Beihilfen keine weitere offensichtliche Rechtsgrundlage für derartige Beihilfen. Da in der EU bereits eine ganze Reihe von Rennstrecken und kommerziellen Freizeitparks existieren, wirken die Beihilfen offenbar nicht einem Marktversagen entgegen. An der Notwendigkeit der Beihilfen bestehen daher Zweifel.

#### 4.3. Vorläufige Schlussfolgerungen

- (213) Hinsichtlich aller vorgenannten Maßnahmen hat die Kommission Zweifel. Derzeit vertritt die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass die in Erwägungsgrund (71) aufgeführten, vom Land oder dem Landkreis Ahrweiler unmittelbar oder mittelbar zu bevorzugten Bedingungen gewährten Maßnahmen mit dem Binnenmarkt nicht vereinbare Investitionsbeihilfen oder Betriebsbeihilfen darstellen, durch die die laufenden Aufwendungen von Eigentümerin und Betreiberin von Rennstrecke und Freizeitpark vermindert werden. Nach der Rechtsprechung des Gerichts sind derartige Betriebsbeihilfen nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar.<sup>(118)</sup>

#### 5. BESCHLUSS

In Anbetracht dieser Erwägungen fordert die Kommission Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen

Union auf, sich innerhalb eines Monats nach Erhalt dieses Schreibens zu äußern und alle zweckdienlichen Angaben zur Prüfung der Maßnahmen zu übermitteln. Hierzu zählen:

- (a) die Finanzkennzahlen für die Mediinvest, die MSR, die CMHN und die NAG für die Jahre 2006 bis 2011 sowie für die Monate Januar und Februar 2012;
- (b) die Finanzkennzahlen für die NG für die Jahre 2009 bis 2011 sowie für die Monate Januar und Februar 2012;
- (c) genaue Angaben zur Aufteilung der mit dem ISB-Darlehen gewährten Mittel in Höhe von 330 Mio. EUR zwischen der NG, der MSR und der CMHN;
- (d) Informationen über Beihilfen, deren Gewährung zukünftig (einschließlich 2012) im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex vorgesehen ist;
- (e) die Klärung der Frage, ob vom Landkreis Ahrweiler im Zeitraum von 2002 bis 2011 im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex außer den Kapitalerhöhungen der NG durch einen Liquiditätsbeitrag in Höhe von 488 700 EUR weitere Beihilfen gewährt wurden (Datum, Art und Höhe der Beihilfe, Begründung); ferner die Angabe der Höhe der vom Landkreis Ahrweiler im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung um 10 Mio. EUR vom 4. September 2007 gewährten Beihilfe;
- (f) Angaben über die (Rück-)Zahlungen aller Verbindlichkeiten im Rahmen der Maßnahmen, die von diesem Beschluss betroffen sind (einschließlich Zinszahlungen), in der Vergangenheit (Rechtsgrundlagen, Höhe des Betrags, Fälligkeitsdatum, Zahlungsdatum) und speziell über Zahlungsaufschübe bei diesen (Rück-)Zahlungen;
- (g) alle Vereinbarungen, die den Nürburgring-Komplex betreffen;
- (h) die Finanzierungsbedingungen der Kreditlinie aus dem Liquiditätspool für die NG (außer den durchschnittlichen jährlichen Zinsen);
- (i) Äußerungen zur Zurechenbarkeit der Verpachtung des Nürburgring-Komplexes, der Übertragung der Anteile an der MSR und des Konzessionsvertrags über die Organisation von Formel-1-Rennveranstaltungen sowie sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes), die zur Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit dieser Maßnahmen nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind;
- (j) Äußerungen zur Zurechenbarkeit der Gesellschafterdarlehen der NG sowohl vor Beginn des Projekts „Nürburgring 2009“ als auch für das Projekt „Nürburgring 2009“ sowie von Darlehen, Patronatserklärung und Rangrücktritt der NG zugunsten der CST, der Zahlungen an die Pinebeck/IPC und der Forderungsabtretung der MIB zum Staat sowie sämtliche Angaben und Unterlagen (beispielsweise Anweisungen des Landes, der Landesregierung oder von Bediensteten des Landes), die zur Prüfung der Frage der Zurechenbarkeit dieser Maßnahmen nach den in Erwägungsgrund (83) genannten Kriterien erforderlich sind;

<sup>(118)</sup> Rechtssache T-459/93, Siemens SA/Kommission, Slg. 1995, II-01675, Randnr. 48. Siehe hierzu auch die Rechtssache T-396/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Randnrn. 4648, und Rechtssache C-156/98, Deutschland/Kommission, Slg. 2000, I-06857, Randnr. 30, und die zitierte Rechtsprechung.

- (k) alle Geschäftsplanungen für das Projekt „Nürburgring 2009“;
- (l) den anwendbaren Basissatz für die Finanzierung aus dem Liquiditätspool;
- (m) die Ratings der NG, die zu dem Zeitpunkt erstellt wurden, zu dem die Kreditlinien aus dem Liquiditätspool eingeräumt wurden;
- (n) die Klärung der Frage, ob die kurzfristige Finanzierung der NG zu den Finanzierungsbedingungen des Landes gewährt wird und welches Rating das Land zum Zeitpunkt der Einräumung der Kreditlinien hatte;
- (o) alle Informationen und Unterlagen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die Mittelaufnahme durch die ISB aus dem Liquiditätspool des Landes in Höhe von 285 Mio. EUR und gegebenenfalls weitere Mittelaufnahmen der ISB aus dem Liquiditätspool des Landes im Zusammenhang mit dem Nürburgring-Komplex zu Marktbedingungen gewährt wurden;
- (p) Angaben über alle von der NG und der ISB im Zusammenhang mit dem Nürburgring tatsächlich geleisteten Zinszahlungen in den Liquiditätspool (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe;
- (q) Äußerungen dazu, ob im vorliegenden Fall die vorstehend erwähnte kurzfristige Finanzierung aus dem Liquiditätspool zu Marktbedingungen gewährt wurde;
- (r) eine Erklärung, wie das Rating der NG zum Zeitpunkt der Darlehensgewährung ermittelt wurde;
- (s) eine Erklärung, weshalb es nicht gelang, eine private Finanzierung für das Projekt „Nürburgring 2009“ zu realisieren;
- (t) Informationen und Unterlagen über die Bonität der NG, der MSR und der CMHN und deren Geschäftspläne im Zusammenhang mit dem ISB-Darlehen;
- (u) Informationen und Unterlagen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die NG für die Garantieerklärung des Landes über die Verbindlichkeiten aus dem ISB-Darlehen eine dem Marktpreis entsprechende Garantieprämie zahlte, wobei die finanzielle Lage der NG zu berücksichtigen ist;
- (v) Angaben zur Höhe des von der NAG tatsächlich gezahlten Pachtzinses für die Verpachtung des Nürburgring-Komplexes, mit Angabe der Zahlungsstermine;
- (w) Äußerungen zu der Differenz zwischen den nach den tatsächlichen Beihilfebedingungen zu zahlenden Zinsen und den Zinsen, die zu Marktbedingungen zu zahlen gewesen wären, im Falle aller elf Tranchen der stillen Beteiligungen der RIM an der Mediinvest;
- (x) Angaben über alle tatsächlich erfolgten Zahlungen der Verbindlichkeiten aus den stillen Beteiligungen der RIM einschließlich Zinsen (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe;
- (y) Informationen und Unterlagen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die Mediinvest für die Garantieerklärung der ISB über die Verbindlichkeiten aus den stillen Beteiligungen der RIM eine Garantieprämie zu Marktbedingungen zahlte, wobei die finanzielle Lage der Mediinvest zu berücksichtigen ist;
- (z) eine Begründung für die Einnahmen aus der Spielbankabgabe sowie Angaben zu ihrer Aufteilung zwischen der NG und der NAG;
- (aa) Informationen und alle sachdienlichen Unterlagen, die die Kommission in die Lage versetzen zu prüfen, ob die MSR zu dem Zeitpunkt, als die Vereinbarung über die Übertragung der Anteile an der MSR getroffen wurde, als ein Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten war;
- (bb) alle Informationen und Unterlagen, die notwendig sind, um zu prüfen, ob bei der Finanzierung der Errichtung von *ring werk*, *Parkhaus* und *Autowelten* alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen von Abschnitt 2 des DAWI-Rahmens und Abschnitt 3 der DAWI-Mitteilung eingehalten wurden;
- (cc) alle Angaben und Unterlagen, die notwendig sind, um zu prüfen, ob bei der Finanzierung der Formel-1-Rennveranstaltungen alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen von Abschnitt 2 des DAWI-Rahmens und von Abschnitt 3 der DAWI-Mitteilung eingehalten werden;
- (dd) die Genehmigung des Aufsichtsrats der NG für das Projekt „Nürburgring 2009“ und der entsprechenden Kabinettsbeschluss des Landes;
- (ee) weitere Erläuterungen dazu, ob die NG zum 1. Juli 2008 als ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien zu betrachten war;
- (ff) Informationen über sämtliche Zahlungen, die im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen zwischen der NG und der NAG geflossen sind;
- (gg) Informationen über Beihilfen, die im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen auf dem Nürburgring im Jahr 2011 gewährt wurden;
- (hh) Informationen über Zahlungen von Zinsen aus den Verbindlichkeiten der NG im Zusammenhang mit den Formel-1-Rennveranstaltungen an den Liquiditätspool des Landes, die in der Vergangenheit erfolgt sind, (Höhe des Betrags und Datum) sowie über etwaige Zahlungsaufschübe bei diesen Zahlungen.

Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens an die möglichen Beihilfeempfänger zu senden.

Die Kommission verweist Deutschland auf die aussetzende Wirkung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und auf den Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

Die Kommission weist Deutschland darauf hin, dass sie die Beteiligten durch Veröffentlichung dieses Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im *Amtsblatt der Europäischen Union* unterrichten wird. Ferner wird sie die Beteiligten in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekannt-

machung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern.”

---

**STATLIGT STÖD – ITALIEN****Statligt stöd nr SA.33037 (2012/C) (ex 2011/N) – Retroaktiv ersättning till SIMET SpA för kollektivtrafik mellan 1987 och 2003****Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 216/03)

Genom den skrivelse, daterad den 30.5.2012, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovan nämnda stödordning.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för statligt stöd  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax: +32 2 296 12 42

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

**1. FÖRFARANDE**

Genom en elektronisk anmälan av den 18 maj 2011 anmälde de italienska myndigheterna en eventuell statlig stödåtgärd, i enlighet med artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Denna anmälan har registrerats under ärendenummer SA.33037. Därefter har Italien inkommit med ytterligare klargöranden.

**2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**

Simet SpA (nedan kallat *Simet*) är ett privatägt företag som tillhandahåller linjetrafik med buss, i enlighet med koncessioner soveviljats av den italienska staten enligt lag 1822/1939. I närmare detalj driver Simet ett nätverk av interregionala busslinjer mellan Kalabrien och andra italienska regioner. Utöver detta tillhandahåller också Simet andra tjänster, såsom utlandsresor, turismverksamhet och bussuthyrning.

Simet ansökte 1999 om retroaktiv ersättning för allmän trafik från ministeriet för infrastruktur och transport, avseende sin interregionala busslinjetrafik sedan 1987. Då de italienska myndigheterna avtog denna ansökan väckte Simet talan inför den italienska förvaltningsdomstolen.

Efter flera överklaganden erkände *Consiglio di Stato* (Italiens högsta förvaltningsdomstol), genom en dom av den 9 mars 2010 (*decisione 1450/2010*), Simets rätt till ersättning för sin busslinjetrafik (främst den interregionala), vilken omfattas av de koncessioner som den italienska staten utfärdat på grundval av rådets förordning (EEG) nr 1191/69<sup>(1)</sup>. Ersättningens exakta storlek skulle fastställas på grundval av tillförlitliga uppgifter från företagets räkenskaper. Ersättningen har beräknats av en utomstående expert, baserat på företagets räkenskaper och några antaganden, och uppnår en summa på 59,4 miljoner euro för perioden 1987–2003.

Innan utbetalningen av ersättningen har de italienska myndigheterna lämnat in en anmälan om statligt stöd till kommissionen för ersättningen.

**3. BEDÖMNING****Förekomst av stöd**

I detta skede kan kommissionen inte utesluta att den anmälda åtgärden innebär statligt stöd till förmån för Simet. Framför allt hyser kommissionen tvivel om att de fyra kriterier som domstolen fastställt i *Altmark*-domen är uppfyllda.

<sup>(1)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar.

### Förenlighet med den inre marknaden

Eftersom ersättningen som *Consiglio di Stato* har beordrat avser allmän trafikplikt som ålagts Simet under åren 1987–2003, väcks frågan om huruvida förordning (EEG) nr 1191/69 eller förordning (EG) nr 1370/2007 är tillämplig i detta fall.

Om förordning (EEG) nr 1191/69 är tillämplig i detta fall beror först och främst på huruvida de italienska myndigheterna ensidigt hade ålagt Simet den allmänna trafikplikten, och för det andra på huruvida ersättningen som betalats ut i enlighet med den plikten uppfyller villkoren i förordning (EEG) nr 1191/69. I enlighet med artikel 17.2 i förordningen grundar sig detta i att ersättning som betalas ut för allmän trafikplikt är undantaget anmälningskyldigheten enligt artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Om någon av dessa två villkor

inte uppfylls måste dock den anmälda åtgärden bedömas enligt förordning (EG) nr 1370/2007 <sup>(1)</sup>.

Kommissionen måste därför kontrollera bland annat huruvida de italienska myndigheterna faktiskt ensidigt hade ålagt Simet en allmän trafikplikt, eller om det hade förekommit ett avtals-system mellan Simet och dessa myndigheter och, i båda fall, den allmänna trafikens exakta omfattning. Oavsett vilka rättsliga grunder som tillämpats måste kommissionen också kontrollera huruvida ersättningen som *Consiglio di Stato* beordrade utesluter möjligheten för överkompensation, med tanke på att Simet införde separat redovisning först år 2000.

Kommissionen påminner Italien om stilleståndsskyldigheten som härrör från artikel 108.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

## SJÄLVA SKRIVELSEN

”Sulla base dell’esame delle informazioni trasmesse dalle autorità italiane concernenti la misura di cui sopra, con la presente la Commissione comunica all’Italia la propria decisione di avviare il procedimento di cui all’articolo 108, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell’Unione europea (“TFUE”) <sup>(1)</sup>.

## 1. PROCEDURA

- (1) In data 18 maggio 2011 le autorità italiane hanno comunicato, a mezzo notifica elettronica, ai sensi dell’articolo 108, paragrafo 3 del TFUE la compensazione retroattiva a favore di Simet SpA (in prosieguo: Simet), per la fornitura di servizi interregionali di trasporto passeggeri tramite autobus nell’ambito di un obbligo di servizio pubblico nel periodo fra il 1987 e il 2003, in esecuzione di una decisione del *Consiglio di Stato*, la suprema corte amministrativa italiana (in prosieguo: la misura notificata). La notifica è stata protocollata col numero SA.33037.
- (2) Le autorità italiane hanno presentato ulteriori informazioni il 12 luglio 2011, il 5 ottobre 2011, il 20 febbraio 2012, il 2 e il 28 marzo 2012 e il 17 aprile 2012.

## 2. DESCRIZIONE DELLA MISURA

## 2.1. La società

- (3) Simet è una società privata che gestisce servizi di trasporto passeggeri tramite autobus sulla base di concessioni di servizio rilasciate dallo Stato italiano in forza della legge n. 1822/1939. Nello specifico, Simet effettua il servizio di linea su una rete interregionale di tratte che collegano la Calabria con altre regioni italiane. Oltre a questi servizi, che rappresentano circa i 2/3 delle sue entrate, Simet fornisce anche altri servizi, compresi servizi di trasporto internazionale, servizi turistici e servizi di noleggio autobus con conducente <sup>(2)</sup>, che rappresentano il restante 1/3 delle entrate totali della società.
- (4) Secondo le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, nell’ottobre 1999 Simet ha presentato al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una richiesta di compensazione retroattiva per oneri di servizio pubblico per il servizio di trasporto interregionale tramite autobus relativamente agli anni a partire dal 1987. Il ministero ha respinto la richiesta, ritenendo di non aver rilasciato alcun documento di affidamento a Simet dell’obbligo di servizio pubblico. In risposta a tale rifiuto, Simet ha presentato ricorso dinanzi al tribunale amministrativo, richiedendo importi a titolo di sovvenzione annua per l’assolvimento degli obblighi di servizio pubblico per un totale di 66 891 982 euro.

2.2. Le decisioni del *Consiglio di Stato*

- (5) Dopo i vari gradi di giudizio, il *Consiglio di Stato* con sentenza del 9 marzo 2010 (decisione 1450/2010), ha ritenuto, sulla base del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio <sup>(3)</sup>, che Simet avesse il diritto di ricevere compensazioni per i servizi di autobus di linea (prevalentemente interregionali) forniti in virtù delle concessioni rilasciate dallo Stato italiano. La sentenza stabiliva inoltre che l’importo preciso della compensazione doveva essere determinato sulla base di dati certi ricavati dalla contabilità della società.
- (6) La sentenza del *Consiglio di Stato* non ha tuttavia definito precisamente da quale atto legale scaturisse l’imposizione dell’obbligo di servizio pubblico, né in quale forma.
- (7) Il *Consiglio di Stato* fa riferimento, fra le altre cose, ai pagamenti retroattivi di cui Simet aveva beneficiato in passato:
  - nel 1981, la società aveva ricevuto sovvenzioni retroattive per presunti obblighi tariffari <sup>(4)</sup> imposti nel periodo 1972-1974. La base giuridica di tale pagamento era il DPR n. 1227 del 29 dicembre 1969 che, a sua volta, rimandava al regolamento (CEE) n.1191/69;
  - ai sensi di una legge del 1986 <sup>(5)</sup>, la società ha beneficiato di un contributo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate dal 1975 al 1986, corrisposto “in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili”.
- (8) Il *Consiglio di Stato* aggiunge che successivamente, i sottostanti obblighi di servizio pubblico sono stati mantenuti, o nuovi obblighi sono stati imposti senza più fornire alcuna compensazione.
- (9) Con ordinanza 2072/2011 emessa il 18 gennaio 2011 a seguito del mancato rispetto da parte dell’amministrazione della sentenza del 9 marzo 2010 (decisione n. 1450/2010), il *Consiglio di Stato* ha fornito ulteriori indicazioni in merito alla presenza di un obbligo di servizio pubblico, osservando che “il ministero ha più volte negato alla società la possibilità di modificare i percorsi, gli orari, le località di carico, nonché ha disposto, in materia di tariffe, che non potessero superare quelle praticate dalle Ferrovie dello Stato, elementi questi che la società ritiene sintomatici dello svolgimento di un servizio pubblico”.

<sup>(1)</sup> A decorrere dal 1° dicembre 2009, gli articoli 87 e 88 del trattato CE diventano, rispettivamente, gli articoli 107 e 102 del trattato sul funzionamento dell’Unione europea (TFUE), ma non cambiano nella sostanza. Ai fini della presente decisione, i riferimenti agli articoli 93, 107 e 108 del TFUE si intendono fatti, ove opportuno, agli articoli 73, 87 e 88 del trattato CE.

<sup>(2)</sup> cfr. <http://ngs.simetspa.it/portale/azienda/>

<sup>(3)</sup> Regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969 relativo all’azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

<sup>(4)</sup> Gli obblighi tariffari sono obblighi di fornire i servizi a tariffe che vanno contro l’interesse commerciale di una società.

<sup>(5)</sup> La legge n. 877 del 13 dicembre 1986.

(10) Il Consiglio di Stato ha ritenuto che la suddetta società avesse diritto di ricevere le compensazioni per oneri di servizio pubblico, anche in mancanza di una previa domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico o di corresponsione della relativa compensazione<sup>(1)</sup>. A giudizio del Consiglio di Stato, tale previa domanda non era necessaria, giacché gli Stati membri avevano la libertà di “prevedere la soppressione degli obblighi di servizio pubblico anche per trasporto pubblico locale [...]. Il legislatore italiano non solo non si è avvalso di tale facoltà, ma con l'art. 4, comma 4, della L. n. 59/97 e con le disposizioni di cui al D. Lgs. n. 422/97 ha stabilito che i contratti di servizio pubblico devono essere stipulati con l'obbligo della compensazione degli obblighi di servizio pubblico”.

(11) Nella sentenza del 9 marzo 2010, il Consiglio di Stato richiama, fra l'altro, la sentenza della Corte di giustizia del 24 luglio 2003 nella causa C-280/00 (sentenza Almark<sup>(2)</sup>) che “ha specificato i presupposti in base ai quali matura il diritto alla compensazione di cui al regolamento (CE) n. 1191/69”. Il Consiglio di Stato richiama altresì la sentenza della Corte di giustizia del 12 luglio 2007 nella causa C-504/07 (sentenza Antrop<sup>(3)</sup>) “secondo cui lo scopo del [regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio] è la soppressione degli obblighi derivanti dal concetto di servizio pubblico”.

(12) Anche se nella sentenza cita il nuovo regolamento (CE) n. 1370/2007<sup>(4)</sup> che disciplina le compensazioni di servizio pubblico, spiegando che “fissa, per quanto riguarda le compensazioni, criteri non dissimili da quelli della precedente disciplina comunitaria”, il Consiglio di Stato ha ingiunto alle autorità responsabili di pagare la compensazione ai sensi degli articoli 6, 10 e 11 del regolamento del Consiglio (CEE) n. 1191/69.

(13) Le autorità italiane hanno deciso di attendere la valutazione da parte della Commissione delle misure notificate prima di dare esecuzione alle sentenze del Consiglio di Stato (decisione n. 1450/2010 e ordinanza 2072/2010) e pagare a Simet la compensazione.

<sup>(1)</sup> Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1191/69 del Consiglio: “Spetta alle imprese di trasporto presentare alle autorità competenti degli Stati membri domanda per la soppressione totale o parziale di un obbligo di servizio pubblico, qualora tale obbligo comporti per esse svantaggi economici”. Ai sensi dell'art. 6, paragrafo 3: “Le autorità competenti degli Stati membri decidono entro il termine di un anno dalla data della presentazione della domanda per quanto concerne gli obblighi di esercizio e di trasporto ed entro il termine di sei mesi per quanto concerne gli obblighi tariffari. Il diritto alla compensazione sorge dal giorno della decisione delle autorità competenti [...]”.

<sup>(2)</sup> Causa C-280/2000 *Altmark Trans and Regierungspräsidium Magdeburg*, Racc. 2003, pag. I-7747.

<sup>(3)</sup> Causa C-504/07 *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) et al v Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)*, Racc. 2009, pag. I-03867.

<sup>(4)</sup> Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70.

### 2.3. Informazioni/osservazioni supplementari trasmesse dalle autorità italiane

(14) Stando alle autorità italiane, Simet, così come altri operatori di servizi di linea interregionali, operava in forza di licenze provvisorie rinnovabili ogni anno previa domanda della società esercente<sup>(5)</sup>. Nel corso degli anni la società ha presentato una serie di domande di modifica delle modalità di erogazione dei servizi forniti, che sono sempre state approvate in base alle norme e alle procedure fissate nel DPR 369/94<sup>(6)</sup>. Alle autorità italiane non risulta che vi siano prove documentali a sostegno dell'asserzione di Simet, ripresa nell'ordinanza 2072/2010 del Consiglio di Stato, secondo cui “il Ministero ha più volte negato alla società la possibilità di modificare i percorsi, gli orari, le località di carico”. Le autorità italiane ritengono che l'unica eventuale ragione per opporre un rifiuto alla proposta di modifiche, avrebbe potuto essere quanto disposto dall'articolo 5 della legge n. 1822/39<sup>(7)</sup> a norma del quale, a certe condizioni, gli operatori ferroviari e gli operatori di autolinee in una data zona godono di diritti preferenziali relativamente all'erogazione di nuovi servizi. Inoltre, il relativo DPR n. 369/1994 (in particolare gli articoli 4 e 5), prevedeva una procedura dettagliata per la valutazione e l'analisi comparativa delle domande relative all'introduzione dei nuovi servizi da fornire in base a una concessione. Pertanto, un eventuale rifiuto deriverebbe di norma da una ponderazione degli interessi delle diverse società coinvolte e non dall'imposizione di obblighi di servizio pubblico.

(15) Le autorità italiane osservano altresì che il disciplinare di concessione rilasciato ha sempre previsto che il servizio si intendesse esercitato a tutto rischio e pericolo dell'impresa esercente e senza che il fatto dell'esercizio costituisse diritto a sussidio o a compenso di sorta. A titolo d'esempio, le autorità italiane hanno fornito una copia dei disciplinari ministeriali concernenti la concessione per la fornitura di servizi di linea sulla tratta Cariatì – Roma (concessione del 1984, successivamente rinnovata ogni anno su richiesta della società).

(16) Stando alle autorità italiane, le tariffe riportate nei disciplinari di concessione annuale autorizzati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti erano quelle proposte dalla società stessa. A titolo d'esempio, le autorità italiane hanno fornito copie della domanda di concessione (1997) e dell'autorizzazione (1998, successivamente rinnovata) relativamente alla tratta Cosenza - Verona.

(17) Le autorità italiane ammettono, tuttavia, che fino alla fine del 1991 la circolare n. 13/74 del 30 aprile 1974 disponeva che le tariffe dei servizi di linea a lunga percorrenza fossero analoghe a quelle del trasporto ferroviario in seconda classe, per evitare interferenze fra i due sistemi di trasporto. In particolare, si riteneva opportuno coordinare qualsiasi aumento di prezzo da parte delle Ferrovie dello Stato con le tariffe praticate sulle tratte del servizio di

<sup>(5)</sup> Tali concessioni accordavano alla società il diritto esclusivo (la concessione) di fornire i servizi pertinenti.

<sup>(6)</sup> Normative volte a semplificare le procedure di concessione per le autolinee ordinarie di competenza statale.

<sup>(7)</sup> Disciplina degli autoservizi di linea (autolinee per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata (successivamente sostituita dal decreto legislativo n. 285/2005).

autolinee di competenza dello Stato. Poiché le tariffe delle *Ferrovie dello Stato* erano soggette periodicamente ad aumenti, le autorità italiane affermano che non si possa sostenere che la suddetta circolare fissasse una soglia tecnica per i prezzi. A loro parere, le tariffe indicate costituivano piuttosto livelli tariffari di "coordinamento" tra le due modalità di trasporto. Successivamente, dal 1992 al 2000 gli aumenti tariffari hanno dovuto essere contenuti entro il tasso d'inflazione, che all'epoca era indicato dal comitato interministeriale prezzi, come si evince dal promemoria ufficiale n. 801 del 17 marzo 1992.

- (18) Le autorità italiane ritengono che le suddette misure andrebbero considerate come una restrizione della piena autonomia di determinazione dei prezzi: di conseguenza non possono essere considerate come obblighi tariffari soggetti a compensazione obbligatoria. Stando alle autorità italiane, tali misure rientrerebbero piuttosto nella fattispecie di cui all'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69, e segnatamente negli "obblighi derivanti da misure generali di politica dei prezzi applicabili al complesso delle attività economiche o da misure adottate in materia di prezzi e di condizioni generali di trasporto per l'organizzazione del mercato dei trasporti o di una parte di questo".
- (19) Le autorità italiane chiedono inoltre alla Commissione in che misura sarebbe appropriato ordinare l'applicazione delle normali procedure di compensazione di cui agli articoli 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 a servizi su linee interregionali. Nello specifico, le autorità italiane ritengono che nel luglio 1992, l'articolo 1, paragrafo 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 implicitamente vietasse l'imposizione o il mantenimento unilaterale di obblighi di servizio pubblico in relazione a tali servizi <sup>(1)</sup>.
- (20) Le autorità italiane citano altresì la sentenza del Tribunale del 16 marzo 2004 nella causa T-157/01 (sentenza *Combus*), <sup>(2)</sup> che differenzia chiaramente fra i contratti di servizio pubblico e le imposizioni unilaterali di servizio pubblico e conclude che le normali procedure di compensazione di cui agli articoli 10 e 11 del regolamento (CEE) n. 1191/69 cui rimanda il *Consiglio di Stato* si applicano solo a imposizioni unilaterali dell'obbligo di servizio pubblico. A tal proposito, le autorità italiane esprimono dubbi quanto al fatto che Simet possa effettivamente essere stata soggetta unilateralmente a un obbligo di servizio pubblico, giacché la società stessa presentava ogni anno domanda di rinnovo della concessione per la fornitura di servizi interregionali pur sapendo che tali concessioni includevano sempre la clausola che il servizio si intendeva esercitato a tutto rischio e pericolo dell'impresa esercente e senza che il fatto dell'esercizio costituisse diritto a sussidio o a compenso di sorta.
- (21) Le autorità italiane si chiedono altresì se, nel caso di Simet, fosse effettivamente possibile, come sancito dal *Consiglio di Stato*, la deroga/non applicazione della norma di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69, secondo cui una società che intenda ricevere compensazione per oneri

di servizio pubblico è tenuta a presentare domanda in tal senso. Al riguardo, le autorità italiane fanno osservare, fra le altre cose, che la legge n. 59/97 e il decreto legislativo n. 422/97 (citati tra i motivi per cui Simet non sarebbe stata tenuta a presentare previa domanda di cui all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1191/69), si applicano soltanto ai servizi di autolinee locali e regionali, mentre Simet fornisce servizi interregionali.

- (22) Inoltre, le autorità italiane osservano che le compensazioni che il *Consiglio di Stato* ha ingiunto di pagare riguardano, fra l'altro, le annualità fra il 1987 e il 1999, periodo in cui la società non disponeva del sistema di contabilità separata necessario per identificare con precisione i costi e le entrate da considerare. Pertanto, le autorità italiane si chiedono se sia accettabile una compensazione relativa al periodo per cui non sono adeguatamente documentate le ripercussioni negative dei presunti obblighi di servizio pubblico, vale a dire una compensazione basata più su supposizioni che su dati reali.
- (23) Le autorità italiane non hanno potuto fornire dettagli sulle compensazioni o i sussidi di cui ha beneficiato la società prima del 1986, non essendo stato conservato alcun documento al riguardo.

#### 2.4. Importo della compensazione – Valutazione del consulente esterno

- (24) Relativamente all'importo della compensazione che, secondo la sentenza pronunciata dal *Consiglio di Stato*, doveva essere successivamente determinata sulla base dei dati certi, ricavabili dalla contabilità della società, le autorità italiane hanno presentato una perizia commissionata da Simet a un consulente esterno – professore di economia aziendale all'Università di Roma La Sapienza – dissentendo peraltro dalle sue conclusioni.
- (25) La perizia concerne il periodo compreso fra il 1987 e il 2013, mentre le autorità italiane ritengono che l'arco temporale pertinente ai fini della misura oggetto di notifica sia quello 1987-2003 (cfr. sezione 2. 5 della presente decisione).
- (26) La perizia conferma che Simet si è dotata di un sistema di contabilità separata che consente l'individuazione dei costi associati ai servizi di linea di trasporto passeggeri interregionale solo a partire dal 2000. Per quanto concerne le entrate, si ritiene possibile identificare le entrate effettive annue dei servizi di linea interregionali con sufficiente precisione anche per il periodo precedente all'introduzione del regime di contabilità separata.
- (27) Al fine di determinare i costi d'esercizio del servizio di linea per il trasporto interregionale per il periodo precedente al 2000, il consulente ha considerato l'incidenza media percentuale dei costi d'esercizio sulle entrate registrata nell'arco temporale 2001-2008 (114:100), utilizzando la stessa procedura anche per gli anni dal 1987 al 1999.

<sup>(1)</sup> La modifica introdotta dal regolamento (CEE) n. 1893/91.

<sup>(2)</sup> Sentenza del Tribunale nella causa T-157/01 (*Danske Busvognmænd v Commissione*), in particolare il punto 77.

(28) Gli oneri finanziari relativi ai servizi di linea interregionali sono stati determinati in proporzione alla quota dei servizi di linea interregionali sulle entrate totali.

(29) Inoltre, il consulente ha calcolato l'importo del margine di utile ragionevole, definito come il rendimento adeguato sul capitale investito dai soci nei servizi di linea di autotrasporto interregionale, sulla base delle seguenti ipotesi:

— il capitale investito nei servizi di linea interregionale quale ammortamento annuo dei veicoli destinati all'esercizio dell'attività pertinente, moltiplicato per 5,5, che rappresenta la vita media utile prevista per i veicoli. Non sono state fornite giustificazioni in merito alle ipotesi prescelte;

— quindi, è stato ipotizzato che il finanziamento per soddisfare i requisiti patrimoniali della società relativamente ai servizi di autolinee interregionali provenisse per il 30 % da finanziamenti e per il 70 % da capitale proprio. Anche in questo caso, non sono state fornite giustificazioni;

— il tasso di rendimento atteso sull'investimento, calcolato attraverso la formula scelta dal consulente<sup>(1)</sup> ha oscillato tra valori dal 20 % a un massimo del 36 % nel periodo 1987-2003. Non sono state fornite giustificazioni dettagliate delle ipotesi utilizzate per il calcolo.

(30) La compensazione annua è stata determinata come pari alla somma del disavanzo risultante dalle perdite d'esercizio, degli oneri finanziari e del rendimento sul capitale proprio. Poiché le compensazioni annue non sono state corrisposte negli anni per cui sono state calcolate, la perizia ne ha calcolato il valore attuale netto (VAN) senza, tuttavia, giustificare adeguatamente il metodo utilizzato a tal scopo<sup>(2)</sup>.

(31) Sulla base dei calcoli effettuati nella perizia del 2010, l'importo dovuto a titolo di compensazione a Simet per la

<sup>(1)</sup> Il tasso di rendimento richiesto sul capitale investito, a sua volta, è stato calcolato come segue per ciascun esercizio: 1) si è preso il tasso dello swap di interessi a 10 anni (tasso esente da rischio); 2) è stato aggiunto il premio per il rischio di mercato (6 % annuo) in quanto si è ritenuto che l'attività in questione presentasse lo stesso livello di rischio del mercato; 3) è stato aggiunto un ulteriore premio del 2 % in considerazione della "scarsa liquidità"; 4) la somma delle suddette voci è stata assunta come tasso di rendimento richiesto, al netto delle imposte; 5) successivamente, il risultato ottenuto è stato rivisto al rialzo, sulla base dell'aliquota dell'imposta sui redditi delle società, pari al 40 %.

<sup>(2)</sup> Il VAN è stato calcolato come segue: 1) l'importo della compensazione per il servizio di autolinee interregionali è stato rivalutato sulla base dell'indice dei prezzi al consumo fornito dall'ISTAT; 2) sugli importi non rivalutati, è stato calcolato un interesse basato sul rendimento netto atteso sul capitale della società investito nell'attività pertinente (quest'ultimo è stato capitalizzato come interesse semplice); 3) sono stati sommati i risultati di 1) e 2).

fornitura di servizi di autolinee interregionali di trasporto passeggeri nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico nel periodo dal 1987 al 2003 è di circa 59,4 milioni di euro.

## 2.5. Durata

(32) Benché SIMET rivendichi la compensazione per i servizi forniti fino alla fine del 2013<sup>(3)</sup>, le autorità italiane sono dell'avviso che il periodo pertinente ai fini della presente notifica sia soltanto quello intercorso dal 1987 al 2003, in quanto la sentenza n. 1405/2010 del *Consiglio di Stato* concerne esclusivamente l'appello relativo a tale lasso di tempo. In particolare, il punto 3.1 della sentenza n. 1405/2010 fa esplicito riferimento alle compensazioni per le annualità 1987-2003.

## 3. VALUTAZIONE DELL'AUTO

### 3.1. Presenza dell'aiuto

(33) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE "sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza".

(34) Ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE, una misura costituisce aiuto di Stato se risultano cumulativamente soddisfatte le seguenti condizioni:

— il vantaggio deve essere concesso dallo Stato o tramite risorse statali;

— la misura deve conferire un vantaggio selettivo, favorendo talune imprese o talune produzioni;

— la misura falsa o rischia di falsare la concorrenza;

— ha un'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri.

#### 3.1.1. Risorse statali

(35) La Commissione osserva che la sentenza del *Consiglio di Stato*, descritta in precedenza, ingiunge al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di pagare la compensazione a Simet in merito alla fornitura di servizi di autolinee dal 1987 al 2003 sulle tratte di competenza statale (servizi interregionali). Le risorse a disposizione del ministero per il pagamento di tale compensazione sono risorse statali.

#### 3.1.2. Vantaggio economico selettivo

(36) La Commissione osserva, innanzitutto, che Simet svolge un'attività economica, e segnatamente il trasporto passeggeri, dietro corrispettivo. Pertanto, Simet deve essere considerata come un'"impresa" ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE.

<sup>(3)</sup> A norma dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 285/2005, che ha abrogato la legge n. 1822/39, le concessioni per i servizi di linea rilasciate ai sensi della legge n. 1822/1939 possono essere prorogate sino alla fine del 2013.

(37) Per quanto concerne il vantaggio economico selettivo accordato, dalla sentenza *Altmark* discende che la compensazione concessa dallo Stato o tramite risorse statali quale compensazione diretta a rappresentare la contropartita delle prestazioni effettuate dalle imprese beneficiarie per assolvere obblighi di servizio pubblico non conferisce un vantaggio a favore di dette imprese e pertanto non costituisce aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1 del TFUE, purché ricorrano quattro presupposti <sup>(1)</sup>:

- in primo luogo, l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
- in secondo luogo, i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente;
- in terzo luogo, la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
- in quarto luogo, quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico non è effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, il livello della necessaria compensazione deve essere stato determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento.

(38) La Commissione considererà se ciascuna condizione sia stata a sua volta soddisfatta.

*A - prima condizione: "l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro".*

(39) Come rilevato in precedenza, non è definito chiaramente quale azione possa aver costituito un obbligo di servizio pubblico e in che modo questo sarebbe stato imposto. Pertanto, la Commissione non può prendere una posizione definitiva in questa fase in merito al fatto che il primo presupposto della sentenza *Altmark* sia stato o meno soddisfatto.

*B - seconda condizione: "i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente".*

(40) La compensazione concessa dalla sentenza del Consiglio di Stato sembra basarsi esclusivamente sulla stima ex post del costo netto sostenuto per la fornitura di servizi interregionali. Pertanto, la Commissione in questa fase ritiene che i parametri sulla base dei quali doveva essere calcolata la compensazione non erano stati previamente definiti e quindi, il secondo presupposto della sentenza *Altmark* potrebbe non essere stato soddisfatto.

*C - terza condizione: "la compensazione non deve eccedere quanto necessario per coprire interamente o in parte i costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento."*

(41) In questa fase, la Commissione è dell'avviso che il metodo di calcolo proposto dal consulente e i relativi dati contabili non possono escludere il rischio di un eccesso di compensazione:

- poiché non è stata operata alcuna separazione contabile per il periodo fino al 2000, le compensazioni retroattive relativamente al periodo intercorso fra il 1987 e il 1999 sembrerebbero comportare il rischio di eccesso di compensazione. In questa fase, la Commissione si chiede, in particolare, in che misura sia giustificato presumere che per tutto il periodo intercorso fra il 1987 e il 1999 il rapporto tra costi ed entrate relativi ai servizi di autobus di linea interregionali fosse analogo a quello rilevato per il periodo successivo.

- Sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione ritiene altresì difficile valutare se le perdite d'esercizio relative ai servizi di autobus di linea interregionali per il periodo dal 2000 al 2003 siano state calcolate correttamente. In particolare, dubita del fatto che i costi possano essere stati ripartiti correttamente fra l'attività coperta dagli asseriti obblighi di servizio pubblico e le altre attività di Simet. Tali dubbi discendono dal fatto che, sulla base della documentazione pervenuta, sembrerebbe che questa società ottenesse un margine di utile piuttosto elevato <sup>(2)</sup> dalle altre sue attività.

- La Commissione osserva altresì che manca una giustificazione dettagliata della metodologia prescelta per calcolare gli oneri finanziari connessi con l'espletamento dei collegamenti di autolinee interregionali.

- La Commissione esprime i suoi dubbi anche che sia stato calcolato correttamente il margine ragionevole di utile che la società potrebbe rivendicare:

<sup>(1)</sup> Sentenza della causa C-280/00 *Altmark*, punti 87 e 88.

<sup>(2)</sup> Pari al 38 %.

— la Commissione osserva che i presupposti alla base del calcolo del finanziamento tramite capitale proprio relativo agli obblighi di servizio pubblico <sup>(1)</sup> non sono stati adeguatamente soddisfatti. In particolare, la Commissione esprime dubbi sulle ipotesi utilizzate per calcolare la quota di finanziamento tramite capitale proprio sul finanziamento totale del capitale necessario alla società per fornire servizi di autolinee interregionali (70 % di capitale proprio). Non è stata trasmessa alcuna prova a conferma del fatto che il rapporto corrisponda all'effettiva struttura di finanziamento della società. La Commissione osserva altresì che la quota di capitale proprio che le imprese utilizzano per far fronte alle loro esigenze di capitale è solitamente molto più bassa. Pertanto, la correttezza del calcolo dell'importo del finanziamento proveniente da capitale proprio è discutibile.

— La Commissione dubita altresì della validità del calcolo del tasso di rendimento sul capitale effettuato dal consulente. Tale tasso sembra molto elevato se confrontato, ad es., con quello della soglia di sicurezza del nuovo pacchetto di misure in materia di servizi di interesse economico generale adottato il 20 dicembre 2011 <sup>(2)</sup>. Poiché i costi sostenuti dalla società per l'esercizio del servizio sarebbero interamente compensati sulla base di calcoli *ex post*, la Commissione ritiene, allo stato, che un tasso di rendimento sul capitale proprio che superi il valore di riferimento costituito dal pertinente tasso swap più 100 punti base non possa essere considerato ragionevole.

— Infine, la Commissione esprime dubbi anche in merito alla metodologia utilizzata per il calcolo del VAN sugli importi di compensazione non corrisposti negli anni di riferimento <sup>(3)</sup>. Poiché sembra che la società abbia coperto le asserite carenze finanziarie derivanti dalla mancata compensazione degli obblighi di servizio pubblico con le entrate provenienti dalle sue altre attività <sup>(4)</sup>, appare congruo utilizzare il tasso di rendimento atteso sul capitale proprio per il calcolo del VAN sulle compensazioni dovute ed effettuare il calcolo sulla base dell'interesse composto. Come già osservato, la Commissione ritiene in questa fase che il rendimento sul capitale proprio dovrebbe limitarsi al tasso swap pertinente, maggiorato di 100 punti base.

(42) Di conseguenza, in questa fase la Commissione è dell'avviso che il terzo presupposto *Altmark* potrebbe non essere stato soddisfatto.

<sup>(1)</sup> Un parametro necessario per il calcolo del ragionevole utile.

<sup>(2)</sup> Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 8 dell'11.01.2012.

<sup>(3)</sup> Poiché gli importi di compensazione calcolati per anni specifici non sono stati corrisposti all'epoca, è necessario ricalcolare l'importo dovuto alla società qualora la compensazione fosse erogata al momento attuale.

<sup>(4)</sup> In altre parole, di norma la società non si è trovata nella necessità di ricorrere all'indebitamento per finanziare tali disavanzi.

*D - quarta condizione: procedura di appalto pubblico per la scelta dell'impresa da incaricare o costi limitati ai costi di un'impresa media*

(43) Poiché le concessioni per i servizi di autolinee interregionali rilasciate a norma della legge n. 1822 del 28.9.1939 e del DPR n. 369 del 22.4.1994 sono state assegnate senza una procedura di appalto pubblico, la Commissione dubita che il quarto presupposto *Altmark* sia stato soddisfatto. In particolare, in questa fase del procedimento la Commissione non dispone di informazioni che le consentano di valutare se il calcolo della compensazione effettuato dal consulente esterno corrisponda al livello di costi di un'impresa media gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto.

### 3.1.3. Distorsione della concorrenza ed effetto sugli scambi tra gli Stati membri

(44) Per quanto concerne questo criterio, occorre verificare se la misura notificata potrebbe falsare la concorrenza tanto da incidere sugli scambi fra gli Stati membri. A tal riguardo, come indicato nella sentenza *Altmark*, fin dal 1995 *svariati Stati membri hanno aperto di buon grado alcuni mercati di trasporto urbano, extraurbano o regionale alla concorrenza di imprese di altri Stati membri ed esistono diversi esempi di imprese di trasporto di uno Stato membro che esercitano attività in un altro. Questa tendenza è particolarmente evidente nel settore dei servizi di autolinee interregionali forniti da Simet.*

(45) la Commissione osserva altresì che Simet è attiva su altri mercati, come il mercato dei servizi di viaggio internazionali, i servizi turistici e i servizi di noleggio autobus e che pertanto è in concorrenza con altre società in seno all'UE.

(46) Di conseguenza, a parere della Commissione, la misura falsa la concorrenza e incide sugli scambi tra Stati membri.

### 3.1.4. Conclusione

(47) In questa fase del procedimento la Commissione ritiene pertanto che la misura notificata possa costituire aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE.

## 3.2. Esenzione dall'obbligo di notifica

(48) Sulla base del ragionamento del Consiglio di Stato, Simet avrebbe acquisito titolo alla compensazione nel momento in cui ha svolto un servizio pubblico. E' implicito nel ragionamento che i pagamenti per la compensazione erano dispensati dalla procedura di informazione preventiva, a norma di quanto disposto dall'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(49) Onde stabilire se, nel caso in oggetto, l'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispensasse effettivamente le autorità italiane dall'obbligo di previa notifica, è necessario, in primo luogo, stabilire se le autorità

italiane abbiano effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Simet e, in secondo luogo, se la compensazione riconosciuta per tali oneri di servizio sia conforme a quanto disposto dal regolamento (CEE) n. 1191/69.

- (50) Infatti, a norma dell'articolo 17, paragrafo 2 di detto regolamento, le compensazioni risultanti dall'applicazione dello stesso sono dispensate dalla procedura di informazione preventiva di cui all'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE e quindi dall'obbligo di notifica.
- (51) Inoltre, come si evince dalla sentenza *Combus* il concetto di "compensazione per obblighi di servizio pubblico" ai sensi di tale disposizione deve essere interpretato in maniera molto restrittiva<sup>(1)</sup>. L'esenzione dalla procedura di notifica di cui all'articolo 17, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 concerne soltanto la compensazione per gli obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente a un'impresa, a norma dell'articolo 2 dello stesso regolamento, da calcolarsi secondo il metodo descritto agli articoli da 10 a 13 dello stesso.
- (52) Tuttavia, sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione non può in questa fase del procedimento stabilire in modo conclusivo se la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia l'esito di un'imposizione unilaterale di obblighi di servizio pubblico da parte delle autorità italiane a Simet oppure esistesse un quadro contrattuale fra Simet e le suddette autorità.
- (53) Inoltre, anche se può essere dimostrato che le autorità italiane hanno effettivamente imposto unilateralmente un obbligo di servizio pubblico a Simet, non è chiaro quale fosse la portata precisa di tale onere né quale fosse l'atto/documento legale alla base di tale imposizione<sup>(2)</sup>.
- (54) La Commissione invita pertanto le parti interessate a presentare le proprie osservazioni su tali questioni.
- (55) Anche ipotizzando che la compensazione ingiunta dal Consiglio di Stato sia frutto dell'imposizione unilaterale degli obblighi di servizio pubblico, la Commissione dubita, sulla base delle informazioni attualmente a lei disponibili, che la compensazione sia conforme a quanto disposto dal regolamento (CEE) n. 1191/69.
- (56) In particolare, la Commissione osserva, in primo luogo, che non risulta che Simet avesse presentato una previa domanda di soppressione degli obblighi di servizio pubblico né di compensazione, a norma dell'articolo 4 del

regolamento (CEE) n. 1191/69, per lo meno non fino all'ottobre 1999. Le argomentazioni addotte dal Consiglio di Stato, nella sua sentenza del 9 marzo 2010 sulle ragioni per cui tale domanda non era necessaria non sembrano pertinenti.

- (57) In secondo luogo, la Commissione propende piuttosto a concordare con le autorità italiane sul fatto che a partire dal luglio 1992 i servizi di autobus interregionali non fossero soggetti a obblighi di servizio pubblico imposti unilateralmente<sup>(3)</sup>. Pertanto, l'applicazione delle procedure di compensazione comuni relativamente a tali servizi per il periodo successivo al luglio 1992 è opinabile.
- (58) Terzo, la Commissione rileva che l'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1191/69 dispone, fra le altre cose, per quanto riguarda l'obbligo d'esercizio o di trasporto, che l'ammontare della compensazione è pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e la diminuzione degli introiti dell'impresa che può derivare, per il periodo di tempo considerato, dalla soppressione totale o parziale corrispondente dell'obbligo in questione. Essa osserva inoltre che, conformemente alla sentenza della Corte di giustizia nella causa *Antrop*, i requisiti stabiliti da tale disposizione non sono soddisfatti quando "non è possibile accertare, basandosi su dati certi della contabilità [della società], la differenza tra i costi imputabili alla parte della [sua] attività nell'area soggetta alla rispettiva concessione e le entrate corrispondenti e, di conseguenza, non è possibile calcolare il costo aggiuntivo derivante a tal[e] impresa dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico"<sup>(4)</sup>.
- (59) Inoltre, a partire dal 1° luglio 1992 il regolamento (CEE) n. 1191/69, a norma dell'articolo 1, paragrafo 5, lettera a) prevedeva che le imprese di trasporto che esercitano non soltanto servizi soggetti agli obblighi di servizio pubblico, ma anche altre attività, effettuassero il servizio pubblico separando: (i) i conti corrispondenti a ciascuna attività di esercizio e ripartendo le relative quote di patrimonio in base alle norme contabili vigenti e (ii) compensando le spese con le entrate di esercizio e i versamenti dei poteri pubblici, senza possibilità di trasferimento da o verso altri settori d'attività dell'impresa. Tuttavia, come già osservato, Simet ha introdotto la separazione contabile solo nel 2000.
- (60) In quarto luogo, la Commissione fa osservare che l'articolo 13 del regolamento (CEE) n. 1191/69 prevede che sia l'amministrazione a stabilire in anticipo l'importo della compensazione. Il calcolo della compensazione effettuato esclusivamente sulla base di una valutazione *ex post*, come sancito dal Consiglio di Stato, non sembra conforme al disposto di detto regolamento.
- (61) In quinto luogo, la Commissione osserva che mentre la sentenza del Consiglio di Stato era fondata sul regolamento (CEE) n. 1191/69, il successivo calcolo della compensazione sembra piuttosto seguire il disposto dal regolamento

<sup>(1)</sup> Causa T157/01 *Danske Busvognmænd*, Racc. 2004 II-917, punti 77-79.

<sup>(2)</sup> Specificamente, vi sono problemi di conformità con le norme di cui all'articolo 2, paragrafo 1 e all'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 o con le norme di cui all'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1191/1969.

<sup>(3)</sup> Cfr. l'articolo 1, punto 5 del regolamento (CEE) n. 1191/69 così come successivamente modificato dal regolamento (CE) n. 1893/91.

<sup>(4)</sup> Causa C-504/07 *Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros (Antrop) et al. v Conselho de Ministros, Companhia Carris de Ferro de Lisboa SA (Carris) e Sociedade de Transportes Colectivos do Porto SA (STCP)*, Racc. 2009, pag. I-03867.

(CE) n. 1370/2007 (calcolo effettuato dal consulente esterno). Nonostante i principi fondamentali relativi alla metodologia di calcolo indicati dai due regolamenti siano analoghi, la Commissione deve comunque ricevere prove del fatto che l'effettuazione del calcolo in base alle norme pertinenti di cui alla sezione IV del regolamento (CEE) n. 1191/1969, si sarebbe ottenuto il medesimo risultato.

(62) Per poter adottare una posizione definitiva in merito ai dubbi espressi sopra (in particolare, quelli relativi alla conformità all'articolo 1, paragrafo 5 e all'articolo 4, e alla sezione IV del regolamento (CEE) n. 1191/1969), la Commissione invita le parti interessate a presentare le proprie osservazioni.

### 3.3. Compatibilità dell'aiuto

(63) Qualora la compensazione non sia esente da previa notifica, a norma dell'articolo 17 del regolamento (CEE) n. 1191/1969, la Commissione deve valutare se essa può essere dichiarata compatibile con il mercato interno.

(64) L'articolo 93 del TFUE, che disciplina la compatibilità degli aiuti di Stato per il coordinamento del settore dei trasporti e degli obblighi di servizio pubblico nei trasporti, costituisce una *lex specialis* rispetto all'articolo 107, paragrafo 3, nonché all'articolo 106, paragrafo 2, in quanto fissa norme speciali sulla compatibilità degli aiuti di Stato <sup>(1)</sup>.

(65) Prima del 3 dicembre 2009, il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio disponeva norme dettagliate per il calcolo dell'onere finanziario derivante dall'imposizione degli obblighi di servizio pubblico alla fornitura di servizi di trasporto pubblico per ferrovia, su strada e per via navigabile. Il 3 dicembre 2009 è entrato in vigore il regolamento (CE) n. 1370/2007 che ha abrogato il precedente regolamento e che si applica alla compensazione degli obblighi di servizio pubblico concernenti i servizi di trasporto pubblico passeggeri per ferrovia e su strada.

(66) Qualora nel corso di ulteriori accertamenti la Commissione concludesse che la compensazione ordinata dal *Consiglio di Stato* non risulta dall'imposizione unilaterale di obblighi di pubblico servizio, o determinasse che la compensazione imposta non soddisfa i requisiti di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69, l'articolo 17, paragrafo 2 non sarebbe d'applicazione e la compensazione non beneficerebbe dell'esenzione dalla notifica a norma del regolamento (CEE) n. 1191/69.

(67) In tal caso, la misura notificata rientrerebbe nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007. Infatti, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia <sup>(2)</sup>, le

norme per valutare se un aiuto sia compatibile con il mercato interno sono quelle in vigore al momento in cui la Commissione emette la propria decisione sulla misura. Di conseguenza, la Commissione dovrebbe applicare alla misura notificata il regolamento (CE) n. 1370/2007, nonostante la compensazione si riferisca a un periodo precedente la sua entrata in vigore.

(68) A norma dell'articolo 9, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 "le compensazioni di servizio pubblico per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri [...] erogate a norma del presente regolamento sono compatibili con il mercato comune." In questa fase, la Commissione dubita che la misura notificata si conformi alle disposizioni del regolamento.

(69) In primo luogo, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007, qualora un'autorità competente decida di concedere all'operatore che ha scelto un diritto di esclusiva e/o una compensazione a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico deve farlo nell'ambito di un contratto di servizio pubblico, a meno che l'obbligo di servizio pubblico sia finalizzato a stabilire un tetto tariffario e venga imposto tramite una misura applicabile indiscriminatamente a tutti i servizi pubblici di trasporto passeggeri dello stesso tipo in una data zona geografica. Nel caso in esame, non è chiaro con quali mezzi gli obblighi di servizio pubblico siano stati imposti dalle autorità italiane o se esistesse un quadro contrattuale fra Simet e queste autorità. Pertanto, la Commissione non può concludere, in questa fase del procedimento, se sia stato rispettato l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

(70) In secondo luogo, l'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007 stabilisce i contenuti obbligatori dei contratti di pubblico servizio e le norme generali indicati di seguito:

— articolo 4, paragrafo 1, lettera a) – Chiara definizione degli obblighi di servizio pubblico: sulla base delle limitate informazioni disponibili, la Commissione ritiene, in via preliminare, che i disciplinari di concessione definissero con precisione la portata della diritto esclusivo (concessione).

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera b) - I parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente per evitare l'eccesso di compensazione: la Commissione ritiene, in via preliminare, che i parametri sulla base dei quali doveva essere calcolata l'eventuale compensazione non sono stati previamente definiti.

— Articolo 4, paragrafo 1, lettera c) e l'articolo 4, paragrafo 2 – Modalità di ripartizione dei costi e delle entrate: non sono state trasmesse alla Commissione prove documentali che corroborino il fatto che, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), "le modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura dei servizi" siano state determinate preliminarmente. Al riguardo, la Commissione osserva che fino al 2000 la società non disponeva di un regime di contabilità separata. Per quanto concerne la disposizione secondo

<sup>(1)</sup> Cfr., fra le altre cose, il considerando 23 della decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale.

<sup>(2)</sup> Cfr. cause da C-465/09 P a C-470/09 P *Territorio Historico de Vizcaya et al. v Commissione*, in corso di pubblicazione, punti 120 e segg.; cfr. anche l'ordinanza della Corte di giustizia nella causa C-167/11 P *Cantiere navale De Poli v Commissione*, in corso di pubblicazione, punto 51 e la giurisprudenza citata.

cui le norme generali definiscono “*le modalità di ripartizione dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio*” (articolo 4, paragrafo 2), la Commissione ritiene, in questa fase, che le concessioni rilasciate a Simet suggerissero implicitamente che la società avrebbe trattenuto tutti i ricavi. Pertanto, sembra che tale requisito sia stato rispettato.

- Articolo 4, paragrafo 3 – La durata dei contratti di servizio pubblico non è superiore a dieci anni per i servizi di trasporto con autobus e a 15 anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o altri modi di trasporto su rotaia: come già osservato, le concessioni di servizio sono state rilasciate su base annua. Pertanto, sembra che questo requisito sia stato rispettato.
- Articolo 4, paragrafo 5 – Il requisito di conformarsi a taluni standard sociali: la Commissione non ha ricevuto informazioni al riguardo.
- Articolo 4, paragrafo 6 – Il requisito di conformarsi a taluni standard di qualità: la Commissione fa osservare che i disciplinari di concessione adottati dal ministero competente includevano informazioni precise sull'itinerario, sulle fermate da servire e sulla frequenza delle corse. Tali disciplinari specificavano altresì che potevano essere utilizzati per l'esercizio del servizio solo veicoli omologati per l'utilizzo previsto dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile.

Alla luce delle osservazioni che precedono, la Commissione non può determinare, in questa fase, se l'atto di affidamento/il contratto comprenda tutte le disposizioni obbligatorie di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1370/2007.

- (71) In terzo luogo, l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 reca disposizioni sull'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico. Tuttavia, a norma delle disposizioni transitorie dell'articolo 8, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 1370/2007 l'aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all'articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. La Commissione vorrebbe tuttavia rammentare alle autorità italiane che nel periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007.
- (72) In quarto luogo, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento (CE) n. 1370/2007 qualora il contratto di servizio pubblico sia stato aggiudicato direttamente, tutte le compensazioni devono essere conformi alle disposizioni di cui all'allegato del regolamento, oltre che a quelle di cui all'articolo 4 dello stesso. L'allegato del regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone che la compensazione non può eccedere un importo corrispondente all'effetto finanziario equivalente alla somma dei seguenti fattori: costi sostenuti in relazione a un obbligo di servizio pubblico, meno i ricavi delle tariffe o eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base all'obbligo di servizio pubblico, più un ragionevole utile. Inoltre, l'allegato prevede che il calcolo delle spese e delle entrate deve

essere effettuato in conformità dei principi contabili e fiscali in vigore. Infine, per ragioni di trasparenza la contabilità deve essere tenuta separata. Per quanto riguarda l'eccesso di compensazione, in questa fase la Commissione non può escludere che si sia verificato. In particolare, il rischio di eccesso di compensazione deriva dal fatto che Simet ha adottato un sistema di separazione contabile solo nel 2000. Infine, l'allegato dispone che il metodo di compensazione deve promuovere il mantenimento o lo sviluppo di una gestione efficace da parte dell'operatore di servizio pubblico, che possa essere oggetto di valutazione obiettiva. Nulla nelle informazioni trasmesse ad oggi dalle autorità italiane indica che tale requisito sia stato soddisfatto.

- (73) Alla luce dei dubbi espressi (in particolare, quelli relativamente alla conformità agli articoli 3, 4, paragrafo 1, lettera b), 4, paragrafo 1, lettera c), 4, paragrafo 5 e 6, paragrafo 1, nonché all'allegato del regolamento (CEE) n. 1/1370, la Commissione invita le parti interessate a presentare le proprie osservazioni sulle questioni in oggetto.

#### 4. CONCLUSIONI

- (74) Per le ragioni di cui alle sezioni 3.2. e 3.3 di cui sopra, in questa fase la Commissione solleva diversi dubbi sulla conformità delle misure notificate al regolamento (CEE) n. 1191/69, ovvero al regolamento (CE) n. 1370/2007.

#### 5. DECISIONE

- (75) La Commissione invita l'Italia, nel quadro della procedura di cui all'articolo 108, paragrafo 2 del TFUE a presentare le sue osservazioni ed a fornire ogni informazione utile per la valutazione della misura, entro il termine di un mese dalla data di ricevimento della presente. Qualora i documenti trasmessi contenessero informazioni di carattere riservato, la Commissione invita l'Italia a presentare anche una versione non riservata di tali osservazioni. La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere copia della presente lettera al potenziale beneficiario dell'aiuto.
- (76) La Commissione fa presente alla Repubblica italiana l'effetto sospensivo dell'articolo 108, paragrafo 3 del TFUE e richiama all'attenzione delle autorità italiane l'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, a norma del quale tutti gli aiuti illegittimi possono essere recuperati presso i beneficiari.
- (77) La Commissione avverte la Repubblica italiana che informerà le parti interessate, pubblicando la presente lettera e una sintesi del caso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Essa informerà inoltre le parti interessate degli Stati EFTA firmatari dell'Accordo SEE, pubblicando una comunicazione nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e informerà l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di siffatta pubblicazione. Qualora i documenti trasmessi contenessero informazioni di carattere riservato, la Commissione invita anche le parti interessate a presentare anche una versione non riservata di tali osservazioni.”

**STATLIGT STÖD – TYSKLAND****Statligt stöd nr SA.27339 (2012/C) (ex 2011/NN) – Påstått statligt stöd till Zweibrückens flygplats  
Uppmaning enligt artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt att inkomma med  
synpunkter**

(Text av betydelse för EES)

(2012/C 216/04)

Genom den skrivelse, daterad den 22 februari 2012, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Tyskland om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt avseende ovan nämnda åtgärd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på den åtgärd avseende vilken kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna ska sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för statligt stöd  
Kontor: J-70 3/225,  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Fax: +32 22961242

Synpunkterna kommer att meddelas Tyskland. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

**1. FÖRFARANDE**

I en parlamentsfråga från december 2008 tog parlamentsledamoten Hiltrud Breyer upp frågan om offentlig finansiering av Zweibrückens flygplats. Parlamentsfrågan besvarades av kommissionär Tajani den 6 januari 2009.<sup>(1)</sup> Den registrerades också som ett klagomål under CP 5/2009.

Kommissionen begärde ytterligare uppgifter från Tyskland genom skrivelser av den 22 januari 2009, 24 september 2010 och 16 mars 2011. De tyska myndigheterna lämnade de begärda uppgifterna den 23 mars 2009, 27 januari 2011 och 19 maj 2011.

Den 8 april 2011 begärde kommissionen ytterligare uppgifter från Ryanair. Ryanair lämnade de uppgifterna den 15 juli 2011. En översatt version av uppgifterna sändes till de tyska myndigheterna den 18 augusti 2011, på vilken Tyskland den 26 september 2011 svarade att man för närvarande inte avsåg lämna några synpunkter.

**2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDERNA**

Klagomålet avser tre stödåtgärder: Påstått infrastrukturstöd och driftsstöd till Flughafen Zweibrücken GmbH och påståendet att flygplatsen inte behövs eftersom Zweibrückens flygplats ligger ungefär 39 km från Saarbrückens flygplats.

På grundval av de tillgängliga uppgifterna beslutade kommissionen att undersöka dels de sänkta flygplatsavgifterna på Zweibrückens flygplats som omfattade Germanwings, Tuifly och Ryanair, dels marknadsföringsavtalet mellan delstaten Rheinland-Pfalz och Airport Marketing Services Limited, ett lån med säkerhet och en kreditlimit till Flughafen Zweibrücken GmbH.

Enligt uppgifter från de tyska myndigheterna började Zweibrückens flygplats med kommersiellt flyg 2006 och nådde 250 000–338 000 passagerare under åren 2007–2010.

Zweibrückens flygplats drivs av Flughafen Zweibrücken GmbH. Företaget ägs i sin helhet av moderbolaget, Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken, vilket i sin tur till 50 % ägs av delstaten Rheinland-Pfalz genom en lokal myndighetssammanslutning.

Enligt uppgifter från Tyskland verkställdes följande utbetalningar under åren 2006–2009:

- Investeringssubventioner: 22,48 miljoner euro för att bygga ut infrastrukturen, t.ex. renovering av start- och landningsbanan.
- Driftsstöd: 13,23 miljoner euro till Flughafen Zweibrücken GmbH.

<sup>(1)</sup> Parlamentsfråga E-6470/08.

- En kredit på 3,15 miljoner euro med säkerhet i form av en statlig garanti och en kreditlimit i form av ett kassafondsavtal som delstaten Rheinland-Pfalz beviljat Flughafen Zweibrücken GmbH.
- Sänkta serviceavgifter för Germanwings, Tuifly och Ryanair på Flughafen Zweibrücken GmbH.

### 3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDerna

Vad avser investeringssubventionerna anser kommissionen i detta skede dessa vara statligt stöd. Kommissionen betvivlar att stödet bidrar till ett väldefinierat mål av gemensamt intresse, samt i vilken utsträckning det var nödvändigt eftersom Zweibrückens flygplats ligger ungefär 339 km från Saarbrückens flygplats.

Vad gäller driftssubventionerna anser kommissionen för närvarande att dessa är statligt stöd. Kommissionen betvivlar att stödet kan betraktas som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och att stödet uppfyller kraven i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering

När det gäller nivån på de sänkta passageraravgifterna samt marknadsföringstjänsterna betvivlar kommissionen i detta skede att en försiktig privat investerare skulle ha infört en så låg passageraravgift och verkställt sådana betalningar för marknadsföring. I detta skede anser kommissionen att subventionerna utgör statligt stöd. Kommissionen betvivlar att stödet uppfyller villkoren för igångsättningsstöd enligt 2005 års flygriktlinjer.

I enlighet med artikel 14 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 kan allt olagligt stöd komma att återkrävas från mottagaren.

## SJÄLVA SKRIVELSE

”die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland (im Folgenden „Deutschland“) mit, dass sie nach Prüfung der von Deutschland vorgelegten Informationen zu der o. g. Beihilfe/ Maßnahme beschlossen hat, ein Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten.

**1. VERFAHREN**

- (1) In einer parlamentarischen Anfrage vom Dezember 2008 sprach die Abgeordnete des Europäischen Parlaments (im Folgenden „Abgeordnete“) Hiltrud Breyer die öffentliche Finanzierung des Flughafens Zweibrücken an. Die parlamentarische Anfrage wurde von dem für Verkehr zuständigen EU-Kommissar im Namen der Kommission am 6.1.2009 <sup>(1)</sup> beantwortet. Ferner wurde sie von Amts wegen als Beihilfesache unter CP 5/2009 registriert.
- (2) Die Abgeordnete behauptete, das Land Rheinland-Pfalz habe im Zeitraum 2005-2006 die Flughafen GmbH Aéroville Zweibrücken mit 2,4 Mio. EUR bezuschusst, um den Kapitalbedarf ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft, der Flughafen Zweibrücken GmbH, die Eigentümer und Betreiber des Flughafens Zweibrücken ist, zu decken.
- (3) Ferner behauptete sie, im selben Zeitraum seien am Flughafen zusätzlich Baumaßnahmen in Höhe von 6,96 Mio. EUR aus dem Landeshaushalt finanziert worden.
- (4) Des Weiteren trug sie vor, ein von den Regierungen von Saarland und Rheinland-Pfalz bei der Netherlands Airport Consultants B. V. im Jahr 2002 in Auftrag gegebenes Gutachten empfehle die betriebliche Zusammenlegung der sich in unmittelbarer Nähe zueinander befindlichen Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken bzw. die Schließung eines der beiden Flughäfen. Pläne über eine Kooperation seien im Februar 2007 jedoch angeblich aufgegeben worden, da die Landesregierung von Rheinland-Pfalz mit Verweis auf die Standortbedeutung für die Region am Betrieb des Flughafens Zweibrücken festhält.
- (5) Die Kommission forderte am 22. Januar 2009, am 24. September 2010 und am 16. März 2011 zusätzliche Informationen von Deutschland an. Diese wurden von den deutschen Behörden am 23. März 2009, am 27. Januar 2011 und am 19. Mai 2011 vorgelegt.
- (6) Am 8. April 2011 forderte die Kommission zusätzliche Informationen von Ryanair an. Diese Informationen wurden von Ryanair am 15. Juli 2011 eingereicht. Eine deutsche Übersetzung dieser Informationen wurde den deutschen Behörden am 18. August 2011 übermittelt. Am 26. September 2011 legte Deutschland dar, zu diesem Zeitpunkt sei keine Stellungnahme vorgesehen.

**2. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME****2.1. Ziel des Flughafens Zweibrücken**

- (7) 1991 verließ die US-Armee den Militärflugplatz in Zweibrücken. In den Jahren 1992 bis 1999 war der Flugplatz Gegenstand eines von der Europäischen Union kofinanzierten Konversionsprojekts. <sup>(2)</sup> Die EU-Mittel wurden zur Inbetriebnahme des Flugplatzes eingesetzt, einschließlich der Beseitigung von Hindernissen, der Modernisierung und Einrichtung eines Towers und eines Entwässerungssystems der Start- und Landebahn. Die privaten Investoren des Projekts sahen später noch den Bau eines Gewerbegebiets, eines Multimediaparks und einer Freizeitanlage vor.
- (8) Deutschland erklärte, der Flugplatz sei zwischen 2000 und 2006 nicht gewerblich, sondern nur von Militärflugzeugen, Privatflugzeugen, für Freizeitflüge und allenfalls gelegentlich einen gewerblichen Flug genutzt worden. Die Mehrzahl der Passagiere wurde durch militärische Flüge befördert. Die restlichen Passagiere wurden im Werkverkehr (Flüge, die im eigenen Geschäftsinteresse stattfanden) und durch Taxiflug- und Trampverkehre befördert. Fluggesellschaften konnten nicht angezogen werden.
- (9) Erst mit der Einführung einer für den gewerblichen Luftverkehr notwendigen Kontrollzone (CTR Zweibrücken) im Jahr 2006 wuchs das Interesse seitens der Fluggesellschaften. Der gewerbliche Linien- und Charterverkehr begann mit den Flügen von Germanwings nach Berlin (Erstflug 15. September 2006). TUIfly nahm den Charterverkehr am 30. März 2007 auf. Ryanair betrieb seine einzige Verbindung nach London-Stansted im Zeitraum von 28. Oktober 2008 bis zum 22. September 2009 und stellte den Luftverkehr am Flughafen Zweibrücken danach ein.
- (10) Derzeit bedienen vor allem folgende Fluggesellschaften Verbindungen vom Flughafen Zweibrücken aus: Air Berlin und X 3.
- (11) Die deutschen Behörden erklären, dass das Ziel der Finanzierungsmaßnahmen für den Flughafen darin besteht, mit dem Flughafen, der als Basis für Luftverkehrsdienste fungiert, in der Region einen sicheren und zuverlässigen Flugbetrieb aufrechtzuerhalten. Sie betrachten den Betrieb des Flughafens als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse und als Beitrag zur Regionalentwicklung.

**2.2. Geografische Lage des Flughafens Zweibrücken**

- (12) Der Flughafen Zweibrücken liegt 4 km südöstlich von Zweibrücken im Bundesland Rheinland-Pfalz. Die Entfernungen zu anderen Flughäfen sind wie folgt:

<sup>(1)</sup> Parlamentarische Anfrage E-6470/08.

<sup>(2)</sup> Kommissionsentscheidung vom 22.12.1993 – K (93) 3964/6 – KONVER I – und Kommissionsentscheidung vom 21.12.1995 – K (95) 3208 – KONVER II. Für Rheinland-Pfalz beinhalteten die Konversionsprojekte das Projekt „Militärflugplatz Zweibrücken“. Die EU-Finanzierung beläuft sich auf 9 Mio. EUR.

- *Flughafen Saarbrücken* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 39 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 34 Min.),
- *Flughafen Frankfurt-Hahn* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 128 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 35 Min.),
- *Flughafen Frankfurt/Rhein-Main* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 166 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 39 Min.),
- *Flughafen Luxemburg* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 147 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 32 Min.),
- *Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 139 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 48 Min.),
- *Flughafen Metz-Nancy* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 129 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 29 Min.),
- *Flughafen Straßburg* (Entfernung zum Flughafen Zweibrücken ca. 113 km, Fahrzeit mit dem Auto ca. 1 Std. 42 Min.).

(13) Dem Flughafen Zweibrücken ist der Flughafen Saarbrücken am nächsten gelegen. Der Flughafen Saarbrücken ist 39 km entfernt. Deutschland macht geltend, dass die beiden Flughäfen unterschiedliche Konzepte aufweisen. Während für den Flughafen Saarbrücken der Schwerpunkt bei Linienverkehren und Ausbildungsflügen liegt, hat sich Zweibrücken auf die Bereiche Touristik und Fracht sowie Wartung spezialisiert. Außerdem verfügt der Flughafen Zweibrücken über eine längere Landebahn, so dass auch eine Boeing 747 oder Antonov 124 landen kann. Deutschland ist der Meinung, dass die längere Landebahn in Zweibrücken zu einer Diversifizierung führen wird. In einem von Deutschland vorgelegten Gutachten mit dem Titel „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken“ wird jedoch deutlich darauf hingewiesen, dass Linien- und Charterflüge ab Zweibrücken aufgrund der ähnlichen Einzugsgebiete eine kannibalisierende Wirkung auf den Flughafen Saarbrücken haben könnten<sup>(3)</sup>. In dem Gutachten wird die Frage aufgeworfen, ob durch eine Konzentration bzw. eine Kooperation zwischen den beiden Flughäfen bessere Bedingungen der Kostendeckung geschaffen werden können.

<sup>(3)</sup> Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klophaus, unter Mitarbeit von Dr. Berster und Wilken, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Januar 2006, „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken“, S. 146.

Deutschland erklärt, dass zu diesem Thema laufend Gespräche geführt werden, bislang jedoch noch ohne Ergebnis.

(14) In einem zweiten Gutachten „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, das von Deutschland vorgelegt wurde, heißt es, dass die größeren Flughäfen wie Frankfurt-Hahn, Frankfurt/Rhein-Main und Stuttgart aufgrund ihrer umfangreichen und attraktiven Angebote möglicherweise Auswirkungen auf die äußeren Bereiche des Einzugsgebiets haben<sup>(4)</sup>. Allerdings wird in dem Gutachten nicht weiter auf diese Flughäfen eingegangen, da die Auswirkungen wegen der Entfernungen dieser Flughäfen als begrenzt erachtet werden<sup>(5)</sup>. In dem Gutachten werden nur die Angebote an den Flughäfen Saarbrücken, Karlsruhe-Baden, Straßburg, Luxemburg und Metz-Nancy beleuchtet. Es kommt zu dem Schluss, dass durch das umfassende Angebot am Flughafen Karlsruhe-Baden und das etwas kleinere Angebot am Flughafen Straßburg das östliche Einzugsgebiet des Flughafens Zweibrücken eingeschränkt wird. Von bestimmten Gegenden des Elsass aus sind die Flughäfen Karlsruhe-Baden bzw. Straßburg schneller zu erreichen als der Flughafen Zweibrücken. Lothringen hingegen hat von den französischen Flughäfen nur eingeschränkte Flugmöglichkeiten und kann daher den Flughafen Zweibrücken nutzen. Das nordwestliche Einzugsgebiet ist durch den Flughafen Luxemburg eingeschränkt, der allerdings auch kein „Billigflugsegment“ aufweist. Laut Gutachten ist der Flughafen Saarbrücken als wichtiger Wettbewerber für den Flughafen Zweibrücken zu betrachten. Gleichzeitig wird aber auch herausgestellt, dass der Flughafen Saarbrücken nur wenige Billigfluggesellschaften vorweisen kann und manche Strecken nur unregelmäßig bedient werden<sup>(6)</sup>. In ihrer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage des Bundestags erklärte die deutsche Bundesregierung, dass der scharfe Wettbewerb zwischen diesen beiden benachbarten Flughäfen die wirtschaftliche Entwicklung der Flughäfen verhindere. Beide Flughäfen belasten die jeweiligen Landeshaushalte mit mehreren Millionen Euro. Weiter heisst es, dass Zweibrücken zu einem Passagierückgang am Flughafen Saarbrücken geführt habe.<sup>(7)</sup>

### 2.3. Entwicklung des Flughafens Zweibrücken

(15) Die Entwicklung des Flughafens anhand der von Deutschland vorgelegten Fluggastzahlen:

(16) Fluggastzahlen

<sup>(4)</sup> Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, September 2009, S. 85.

<sup>(5)</sup> Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, September 2009, S. 85.

<sup>(6)</sup> Vgl. Fußnote 3, S. 90.

<sup>(7)</sup> Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/2380, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Höfken, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 17/2107 -, Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes; <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/023/1702380.pdf>.



Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamtjahr	Veränderung in % zum Vorjahr
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	210 557	
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	93 186	- 55,7
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	530 909	469,7
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	458 472	- 13,6
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	1 027 847	124,2
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	1 026 603	- 0,1
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	611 728	- 40,4
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	506 993	- 17,1
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	176 624	- 65,2
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	85 634	- 51,5
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	275 666	

- (18) Die deutschen Behörden geben an, dass die jährliche Kapazität des Flughafens Zweibrücken bei rund 500 000 Fluggästen liegt, diese jedoch dank der Landebahn und umfangreicher Vorfeld- und Abfertigungsflächen auf bis zu 1 Mio. Fluggäste jährlich steigen kann. Der Flughafenbetreiber strebt mittelfristig 500 000 Fluggäste jährlich an.

#### 2.4. Bewilligungsbehörde

- (19) Die Finanzierungsmittel stammen vom Land Rheinland-Pfalz und dem Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (im Folgenden „ZEF“), der aus Vertretern der Gemeinden Althornbach, Mausbach und Contwig, der Stadt Zweibrücken und des Landkreises Südwestpfalz besteht.

#### 2.5. Begünstigte und Maßnahmen

- (20) Der Flughafen wird von der Flughafen Zweibrücken GmbH auf gewerblicher Basis betrieben. Die Flughafen Zweibrücken GmbH ist eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Flugplatz GmbH Aeroville Zweibrücken (im Folgenden „FGAZ“). Anteilseigner der FGAZ sind zu je 50 % das Land Rheinland-Pfalz und der ZEF. Zwischen der Muttergesellschaft FGAZ und der Tochtergesellschaft Flughafen Zweibrücken GmbH besteht ein Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag. Laut diesem Vertrag erhält die FGAZ jährlich Einlagen der öffentlichen Anteilseigner zur Deckung nahezu aller Verluste der Flughafen Zweibrücken GmbH.
- (21) Die deutschen Behörden geben an, dass die FGAZ, die Muttergesellschaft der Flughafen Zweibrücken GmbH, keine Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Flugverkehr ausübt. Sie reicht die Finanzmittel der Anteilseigner an die Flughafen Zweibrücken GmbH weiter. Allerdings übt die FGAZ Aktivitäten in Bezug auf die Vermarktung von an den Flughafen Zweibrücken angrenzenden Grundstücken aus. Die verfügbaren Informationen geben keinen Aufschluss über die Eigentumsverhältnisse in Bezug auf die Flughafeninfrastruktur.
- (22) Mögliche Begünstigte könnten daher auch Fluggesellschaften sein, die Luftverkehrsdienste vom Flughafen Zweibrücken aus betreiben bzw. betrieben haben.

#### 2.5.1. Mutmaßliche Infrastrukturbeihilfen an die FGAZ und die Flughafen Zweibrücken GmbH

- (23) Die Investitionskosten für den Zeitraum 2006-2009 betrugen insgesamt rund 22,48 Mio. EUR. Die Finanzierungsmittel stammten teilweise direkt vom Land Rheinland-Pfalz und dem ZEF (rund [...]\* EUR) und teilweise vom Flughafenbetreiber, der Flughafen Zweibrücken GmbH (rund [...]\* EUR), die Beiträge ihrer Anteilseigner weitergegeben hat.
- (24) Der Investitionsschwerpunkt lag in der Sanierung der Landebahn. 2008 und 2009 wurden rund 18 Mio. EUR in die Sanierung der stark abgenutzten und unsicheren Landebahn investiert. Es wurde ein Konzept für die Sanierung der Landebahn erarbeitet, das bislang von den deutschen Behörden nicht vorgelegt wurde. Es gab eine europaweite Ausschreibung. Danach wurde die Landebahn saniert.
- (25) Laut den deutschen Behörden betreffen verschiedene Infrastrukturmaßnahmen die Flugsicherheit. Mit Schreiben vom 20. April 2009 setzte die Pilotenvereinigung Cockpit den Flughafen von mehreren technischen Mängeln (Lights, Stopbars, Anti-Skid) in Kenntnis, die daraufhin vom Flughafen behoben wurden. Ferner wurden weitere Sicherheitsmaßnahmen ergriffen (Notstromversorgung, Lights, Sicherheitsmaßnahmen wie Brandschutz, Polizei- und Zollbereiche).
- (26) Der Flughafen beantragte im März 2007 bei der zuständigen Behörde die Heraufstufung vom „Flugplatz“ zum „Flughafen“, da Zweibrücken wegen des Charterverkehrs den Status eines Verkehrsflughafens erreicht habe. Die Heraufstufung wurde am 22. Januar 2010 gewährt. Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Heraufstufung selbst keine Änderungen der Baumaßnahmen am Flughafen zur Folge hatte.
- (27) Die von den deutschen Behörden vorgelegten Informationen betreffen nur den Zeitraum ab 2006. Die deutschen Behörden betrachten die vorher ergriffenen Maßnahmen als nicht relevant im Hinblick auf die Vorschriften über staatliche Beihilfen, da der Flughafen Zweibrücken vor 2006 nicht gewerblich operierte.

- (28) In der folgenden Tabelle sind die Zahlungen für Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Zweibrücken aufgeführt. Die Begünstigte aller aufgeführten Maßnahmen war die Flughafen Zweibrücken GmbH. Wegen der unklaren Eigentumsverhältnisse in Bezug auf die Infrastruktur hat es den Anschein, dass auch die FGAZ möglicherweise von der Infrastrukturfinanzierung profitiert.

Zuwendungsbescheid vom	Maßnahme	Gesamtkosten der Investitionsmaßnahme	Landesmittel	Mittel des Trägers	ausgezählte Mittel insgesamt	davon Landesmittel für Baumaßnahme
2006						
22.11.2006	Trinkwasseranlage	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
21.11.2006	Verbesserung der Verkehrssicherheit	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
13.12.2006	Erweiterung Terminal	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Gesamt 2006						
2007						
23.11.2007	Erweiterung Terminal, Mehrkosten	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
30.01.2007	Ausrüstung Abfertigung von Luftfahrz.	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
30.09.2007	Sicherheitsmaßnahmen	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
27.09.2007	Verbesserung der Verkehrssicherheit	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
31.10.2007	LFZ-Enteisungsfahrzeug	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
09.12.2007	Luftsicherheitsgeräte	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Gesamt 2007						
2008						
23.11.2007	Erweiterung Terminal, Mehrkosten	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
28.03.2008	Erweiterung Terminal, Mehrkosten	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
17.06.2008	Sicherheit Vorfeld I	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
09.08.2008	Schlepper, Funk	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
21.10.2008	Vorfeldbeleuchtung	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
27.10.2008	Heizgerät	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
09.11.2008	Sanierung Landebahn	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
31.10.2008	Umbau Terminal	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
24.11.2008	Wetterbeobachtungssystem	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
24.11.2008	Geräte, Fahrzeuge	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Gesamt 2008						
2009						
12.08.2009	Landebahnsanierung	14 900 000,00	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
02.09.2009	Erstellung DES	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
16.10.2009	Guard Lights	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
19.10.2009	Flugzeugschlepper, Förderb	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Gesamt 2009		[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

(29) Die Abgeordnete hat behauptet, dass auch 2005 Beihilfen gewährt worden seien. Die Kommission hat Informationen über Infrastrukturmaßnahmen für den Zeitraum ab 2000 angefordert. Auf dieses Ersuchen antwortete Deutschland, dass der Flughafen Zweibrücken vor 2006 nicht als Verkehrsflughafen für regelmäßige gewerbliche oder wirtschaftlich gleichwertige Charterflüge genutzt wurde. [...]\*

#### 2.5.2. Mutmaßliche Betriebsbeihilfen an die FGAZ und die Flughafen Zweibrücken GmbH

(30) Zwischen 2006 und 2009 führte das Land Rheinland-Pfalz zusammen mit dem ZEF [...] Kapitalzuführungen in Höhe von 10,81 Mio. EUR zugunsten der FGAZ durch, von den Gemeinden wurden der FGAZ weitere 2,42 Mio. EUR zugeführt. Laut den deutschen Behörden wird die Höhe der Kapitalzuführungen in Korrelation zu dem ggf. zu erwartenden Verlust der Flughafen Zweibrücken GmbH berechnet, den die FGAZ ausgleichen muss.

Jahr	Jahresergebnisse			Ausgleich durch Gesellschafter FGAZ		
	FGAZ	davon FZG bedingt (100 % Tochter der FGAZ)		Land (50 %)	ZEF (50 %)	
	Verlust	Verlust		MWVLW (50 %)	ISM	Kommunen
2006	[...]*	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*
2007	[...]*	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*
2008	[...]*	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*
2009	[...]*	[...]*		[...]*	[...]*	[...]*
2006-2009	[...]*	[...]*		6 618 500	4 196 500	2 422 000
		Finanzierungsanteile	EUR	10 815 000		2 422 000

#### 2.5.3. Weitere Kapitalmaßnahmen zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH

(33) Mit Datum vom 20.10.2009 hat der Flughafenbetreiber Flughafen Zweibrücken GmbH für die Sanierung der Infrastruktur einen Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR bei der Sparkasse Südwestpfalz aufgenommen. Für diesen Kredit hat das Land Rheinland-Pfalz eine Bürgschaftserklärung abgegeben. Weder der Zinssatz für den Kredit noch die Bedingungen der staatlichen Bürgschaft sind bekannt.

(34) Die Flughafen Zweibrücken GmbH ist ferner einem beim Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz eingerichteten Liquiditätspool angeschlossen, um die Begleichung ausstehender Rechnungen sicherzustellen. Der Flughafen Zweibrücken GmbH wurde im Rahmen des Liquiditätspools eine Kreditlinie in Höhe von 3,5 Mio. EUR gewährt. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz hat das finanzielle Risiko übernommen. Die Bedingungen für den Liquiditätspool und die Kreditlinie sind nicht bekannt. Die Kommission hat bereits im Rahmen einer Beihilfesache wegen einer mutmaßlichen staatlichen Bei-

(31) Die FGAZ gleicht die jährlichen durch den Betrieb des Flughafens bedingten Verluste ihrer Tochtergesellschaft Flughafen Zweibrücken GmbH aus. Diese Verluste werden von der FGAZ auf der Grundlage des Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags ausgeglichen. Die deutschen Behörden geben an, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH auf direktem Wege keine öffentlichen Mittel erhalten hat. Es ist unklar, ob ein Teil der Kapitalzuführungen von den öffentlichen Anteilseignern von der FGAZ einbehalten wird.

(32) Die folgende Tabelle zeigt die jährlichen Zuführungen des Landes Rheinland-Pfalz und des ZEF an die FGAZ. Die Kommission ersucht Deutschland um Klärung der Abkürzung ISM, die Deutschland nicht erläutert hat, der entsprechenden Funktion und der rechtlichen Auswirkungen in Bezug auf den Flughafen Zweibrücken.

hilfe für den Flughafen Frankfurt Hahn <sup>(8)</sup> ein förmliches Prüfverfahren zu dem von Rheinland-Pfalz vorgesehenen Liquiditätspool eingeleitet.

#### 2.5.4. Ermäßigte Flughafenentgelte für Fluggesellschaften

(35) Nach den von Deutschland der Kommission vorgelegten Informationen galten für die Fluggesellschaften Germanwings, TUIfly und Ryanair am Flughafen Zweibrücken ermäßigte Landeentgelte. Die deutschen Behörden bringen vor, dass die Landeentgelte entsprechend der zum Zeitpunkt der Aufnahme der Dienstleistungen geltenden Entgeltordnung festgelegt und alle Fluggesellschaften gleich behandelt wurden. Laut Flugplan scheint zumindest eine zusätzliche Fluggesellschaft, nämlich Sky Airlines, im Sommerflugplan die Strecke nach Antalya zu bedienen. Die deutschen Behörden machten keine Angaben zu den von dieser Fluggesellschaft für den Zeitraum ab 2006 entrichteten Entgelten.

<sup>(8)</sup> Staatliche Beihilfe SA.32833 – Deutschland – Mutmaßliche Beihilfe für den Flughafen Frankfurt Hahn, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/874>, noch nicht veröffentlicht.

- (36) Von den deutschen Behörden wurde die seit dem 1. Oktober 2005 gültige Entgeltordnung vorgelegt. Laut Entgeltordnung richten sich die Landeentgelte nach dem Starthöchstgewicht (Artikel 2.1) und der an Bord befindlichen Passagierzahl (Artikel 2.2). Artikel 2.3 sieht jedoch bei Linienflügen mit mindestens 50 Passagieren eine Pauschale von 6,00 EUR pro abgefertigtem Passagier vor. Es wird erläutert, dass diese Pauschale an die Stelle der in Artikel 2.1 und 2.2 festgelegten Entgelte tritt. Die deutschen Behörden geben an, dass mit der Pauschale alle Flughafenentgelte inklusive Sicherheitsgebühren abgegolten sind, so dass letztlich ein Entgelt von [...]\*(<sup>9</sup>) EUR zzgl. der Sicherheitsgebühr von [...]\* EUR erhoben wird.
- (37) Ferner wurde von den deutschen Behörden dargelegt, wie die ermäßigten Entgelte zustande kommen. Es wird zwischen Linien- und Charterflügen unterschieden. Für neue Verbindungen im Linienflugbetrieb gewährte der Flughafen Zweibrücken in den ersten 12 Monaten eine Ermäßigung von 100 Prozent auf Lande-, Handling- und Passagierentgelte, sofern die Strecke im Sommerflugplan mindestens täglich und im Winterflugplan mindestens dreimal wöchentlich bedient wurde. Wenn die Luftverkehrsgesellschaften ein Flugzeug am Flughafen Zweibrücken stationieren, wird dadurch die Attraktivität der Flugverbindungen durch Tagesrandverbindungen gesteigert. Aus diesem Grund erhält die Luftverkehrsgesellschaft für weitere sechs Monate eine Ermäßigung von 100 % auf Lande-, Handling- und Passagierentgelte.
- (38) Für neue Verbindungen im Charterflugbetrieb einer erstmals am Flughafen Zweibrücken operierenden Luftverkehrsgesellschaft gewährte der Flughafen Zweibrücken bis zum Erreichen der ersten 100 000 Passagiere eine Ermäßigung von 100 Prozent auf Lande-, Handling- und Passagierentgelte, sofern die Strecke im Sommerflugplan mindestens täglich und im Winterflugplan mindestens dreimal wöchentlich bedient wurde. Luftverkehrsgesellschaften, die die Frequenz ihrer Flugverbindungen im Verlauf von zwei aufeinander folgenden Sommerflugplanperioden um 50 % bis 100 % steigerten und weitere Bedingungen wie das Erreichen einer Mindestpassagierzahl erfüllten, erhielten eine weitere Ermäßigung von 100 % auf Lande-, Handling- und Passagierentgelte.
- (39) Von Germanwings entrichtete Entgelte: Germanwings schloss am 15.9.2006/17.8.2006 (<sup>10</sup>) einen Vertrag mit der Flughafen Zweibrücken GmbH über eine Verbindung zwischen dem Flughafen Zweibrücken und dem Flughafen Berlin-Schönefeld ab September 2006. In dem Vertrag ist ein Entgelt in Höhe von [...]\* EUR pro Passagier zur Abgeltung von [...]\* festgelegt. Auf jeden Fall wurde das Entgelt für das erste Betriebsjahr um [...]\* % ermäßigt. Die deutschen Behörden geben an, dass Germanwings zwischen dem [...]\* und [...]\*, [...]\*. Nach Angaben Deutschlands zahlte Germanwings ab dem 16.6.2007 eine Pauschale von [...]\* EUR, [...]\*. Seit dem 1.1.2008 entrichtet Germanwings eine Pauschale von [...]\* EUR pro Passagier. Von den deutschen Behörden wurde der zugrunde liegende Vertrag zwischen Germanwings und der Flughafen Zweibrücken GmbH mit einer Gültigkeitsdauer von drei Jahren ab 2006 vorgelegt.
- (40) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, sämtliche Anhänge des Vertrags von 2006 bzw. Zusatzverträge sowie den neuen Vertrag mit Anhängen bzw. Zusatzverträgen für den Zeitraum ab September 2009 beizubringen und die derzeit von Germanwings entrichteten Entgelte zu begründen.
- (41) Von TUIfly entrichtete Entgelte: Die deutschen Behörden legten einen nicht unterzeichneten Vertrag zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und TUIfly (früher Hapag Lloyd Express GmbH) für den Zeitraum vom 1.4.2008 bis 31.3.2011 vor. In dem Vertrag ist die Rede von einer Pauschale in Höhe von [...]\* EUR pro abgefertigtem zusteigendem Passagier einschließlich fester und variabler Landeentgelte. Nach Angaben der deutschen Behörden wurde TUIfly eine Befreiung von Lande-, Handling- und Passagierentgelten bei einem Kontingent von [...]\* Passagieren gewährt. Diese Passagierzahl wurde am [...]\* erreicht. Seitdem entrichtet TUIfly eine Pauschale in Höhe von [...]\* EUR.
- (42) Die Kommission fordert Deutschland auf, sämtliche Anhänge des ab 2008 geltenden Vertrags bzw. Zusatzverträge, insbesondere die sogenannte Service-Level-Vereinbarung, den gültigen Vertrag sowie sämtliche andere Verträge zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und TUIfly oder dessen Rechtsvorgänger vorzulegen sowie zu erläutern, in welchem Zeitraum die Ermäßigung der Entgelte TUIfly bzw. seinem Rechtsvorgänger gewährt wurde, und Angaben zu den derzeit von TUIfly entrichteten Entgelten zu machen.
- (43) Von Ryanair entrichtete Entgelte: Als der Vertrag zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und Ryanair am 22. September 2008 geschlossen wurden, waren die Verträge zwischen der Flughafenbetreiberin und Germanwings bzw. TUIfly bereits in Kraft. Ryanair bediente seine einzige Strecke zwischen dem Flughafen Zweibrücken und London-Stansted vom 28. Oktober 2008 bis zum 22. September 2009. Danach stellte die Fluggesellschaft ihre Verbindung vom Flughafen Zweibrücken aus ein. Zwischen dem Flughafen Zweibrücken und Ryanair wurde [...]\*. Ryanair verpflichtete sich im Gegenzug, mindestens die Zahl von [...]\* abfliegenden Passagieren pro Betriebsjahr zu erreichen. Laut Deutschland zahlte Ryanair Sicherheitsgebühren und die Kosten für Enteisung und für Wasser.
- (44) Enthaltene Dienstleistungen: Die Verträge zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und TUIfly bzw. Germanwings enthalten einen Abschnitt über zusätzliche Dienstleistungen und Entgelte, in dem verschiedene Dienstleistungen und die zugehörigen Preise dargelegt sind. Der Vertrag mit Ryanair umfasst drei Anhänge (Anhang I-III) mit jeweils einer Liste von bis zu [...]\*, die vom Flughafen zu erbringen sind. Aus Anhang II und III geht explizit hervor, dass diese Dienstleistungen [...]\*.
- (45) Die folgende Tabelle enthält einen Vergleich der wichtigsten Dienstleistungen und der zugehörigen Preise entsprechend den Verträgen mit den verschiedenen Fluggesellschaften:

(<sup>9</sup>) [...]\* Unterliegt dem Berufsgeheimnis

(<sup>10</sup>) Der Vertrag weist zwei verschiedene Möglichkeiten für den Vertragsbeginn auf: 17.8.2006 oder 15.9.2006.

Art der Dienstleistung	Von TUIfly gezahlter Preis (Euro)	Von Germanwings gezahlter Preis (Euro)	Von Ryanair gezahlter Preis (Euro)
Bodenstartgerät	[...]*	[...]*	[...]*
Bodenstromaggregat	[...]*	[...]*	[...]*
Flugzeugreinigung (Standard)	[...]*	[...]*	[...]*
Flugzeugreinigung (Nachtstopp)	[...]*	[...]*	[...]*
Flugzeugenteisung	[...]*	[...]*	[...]*
Enteiser und Wasser	Enteiser: [...]*/Liter Wasser: [...]*/Liter	Enteiser: [...]*/Liter Wasser: [...]*/Liter	Enteiser: max. [...]*/Liter, jedoch je nach Verdünnungsgrad geringer
Freie Wandflächen für Werbezwecke	[...]*	[...]*	[...]*
Bereitstellung eines Schalters für die Autovermietung	[...]*	[...]*	[...]*
Freier Zugang zum Hangar für technische Ad-hoc-Wartung	[...]*	[...]*	[...]*
Mindestens vier Pressekonferenzen pro Jahr am Flughafen, ohne Kosten für Ryanair	[...]*	[...]*	[...]*
Zwei Reisen für Journalisten pro Jahr, veranstaltet vom Flughafen (Unterbringung, Verpflegung)	[...]*	[...]*	[...]*
PC, Drucker, Telefon, Fax und SITA-Ausrüstung	[...]*	[...]*	[...]*

(46) Die von den deutschen Behörden vorgelegte Entgeltordnung enthält keine Angabe zu den zuvor genannten Regelungen für die Ermäßigung von Entgelten. Ferner ist der Inhalt der Verträge zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und Germanwings bzw. TUIfly und anderen Fluggesellschaften nicht vollständig bekannt; des Weiteren ist nicht erkennbar, welche Dienstleistungen durch die Entgelte abgegolten wurden. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, weitere Informationen zu den Entgelten vorzulegen, die von allen Fluggesellschaften, die vom Flughafen Zweibrücken aus operieren bzw. operiert haben, entrichtet wurden. Darüber hinaus bittet die Kommission Deutschland um Angaben zu den von den Fluggesellschaften für die Dienstleistungen entrichteten Preisen sowie um Vorlage der zugrunde liegenden Verträge.

#### 2.5.5. Marketingvereinbarung mit Ryanair

(47) Die Kommission hat Deutschland in ihrem Auskunftsersuchen aufgefordert, die Formel zu Berechnung der Marketingkosten von Ryanair darzulegen. Des Weiteren wollte die Kommission wissen, wie der Preis im Rahmen des Marketingvertrags mit Ryanair festgesetzt wurde. Deutschland antwortete, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH [35 000-48 000]\* EUR für Marketingmaßnahmen von Ryanair zahlte (Hinweisschilder, Anzeigen, Flyerdruck). Ein bestehender Marketingvertrag zwischen Ryanair und dem Land Rheinland-Pfalz wurde nicht erwähnt. Allerdings gab Ryanair Auskunft über diesen Marketingvertrag, diese Angaben wurden an Deutschland weitergeleitet.

(48) Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz (im Folgenden „Rheinland-Pfalz“) schloss am 6. Oktober 2008 mit Airport Marketing Services Limited (im Folgenden „AMS“) eine Vereinbarung über Marketingdienstleistungen.

(49) In der Vereinbarung heißt es, dass sie auf der täglichen Verbindung von Ryanair zwischen Zweibrücken und London beruht. Nach der Vereinbarung verfügt AMS über die ausschließliche Lizenz, Marketingdienstleistungen auf der Website von Ryanair anzubieten. Der Vereinbarung zufolge möchte Rheinland-Pfalz die Website von Ryanair nutzen, um den Flughafen Zweibrücken als Reiseziel für internationale Flugreisende und auch als attraktives Wirtschaftszentrum zu bewerben.

(50) Die Vereinbarung wurde zunächst für die Dauer von [...]\* geschlossen. Rheinland-Pfalz zahlt im ersten Jahr [...]\* EUR für die folgenden Dienstleistungen:

- a) zwei Links auf der Leiste rechts auf der Seite des Flugziels Zweibrücken (im Wert von [...]\* EUR pro Jahr);
- b) ein Link, der von Rheinland-Pfalz bestimmt wird, auf der englischen Homepage von Ryanair für 16 Tage (für [...]\* EUR);
- c) 5 Absätze à 150 Wörtern im Abschnitt über die fünf wichtigsten Attraktionen auf der Seite des Flugziels Zweibrücken (im Wert von [...]\* EUR pro Jahr).

Der Preis für das zweite Jahr beträgt [...]\* EUR für die folgende Dienstleistung:

d) 5 Absätze à 150 Wörtern im Abschnitt über die fünf wichtigsten Attraktionen auf der Seite des Flugziels Zweibrücken (im Wert von [...] \* EUR pro Jahr).

- (51) Nach der Vereinbarung ist Rheinland-Pfalz berechtigt, Websites auszuwählen, mit denen über einen Link auf der Website von Ryanair eine Verbindung hergestellt wird. [...] \*. In der Vereinbarung ist festgelegt, dass von Rheinland-Pfalz Links zu den Websites der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH bestimmt werden können. Das letzte Wort hat aber in jedem Fall die Fluggesellschaft Ryanair, von der die Veröffentlichung der Website verweigert werden kann.
- (52) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt die Kommission über keine Informationen zu den Marketingdienstleistungen, die im Rahmen der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen vom 6. Oktober 2008 erbracht wurden, und den von Rheinland-Pfalz im Rahmen dieser Vereinbarung geleisteten Zahlungen. Die deutschen Behörden gaben an, dass von der Flughafen Zweibrücken GmbH [35 000-48 000] \* EUR für Marketingmaßnahmen von Ryanair (Hinweisschilder, Anzeigen, Flyerdruck) gezahlt wurden und Belege für diese Zahlungen vorgelegt werden können. Diese Zahlungen stammen von der Flughafen Zweibrücken GmbH, während die Zahlungen im Rahmen der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen vom Land Rheinland-Pfalz stammen; es scheint sich hiermit um unabhängig von der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen geleistete Zahlungen zu handeln. Die Kommission ersucht Deutschland um Angaben zu den im Rahmen der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen geleisteten Zahlungen und den genauen von Ryanair und/oder Airport Marketing Services im Rahmen der Vereinbarung eingeleiteten Maßnahmen sowie einen Nachweis über die Weblinks zur Website von Ryanair.

#### 2.5.6. Mit anderen Fluggesellschaften vereinbarte Marketingmaßnahmen

- (53) Nach dem Dienstleistungsvertrag zwischen Germanwings und der Flughafen Zweibrücken GmbH vom 17.8.2006 stellt der Flughafen für das Branding von Germanwings im Terminal [...] \* Werbeflächen zur Verfügung.
- (54) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, die Marketingvereinbarungen zwischen den verschiedenen Parteien vorzulegen, ausführliche Angaben zu den Bedingungen dieser Vereinbarungen zu machen sowie die Dienstleistungen und Zahlungen zu benennen, die nach diesen Marketingvereinbarungen erbracht bzw. getätigt wurden.

### WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN

#### 1. DIE INFRASTRUKTURINVESTITION

- (55) Die Investitionskosten für den Zeitraum 2006-2009 am Flughafen Zweibrücken betragen insgesamt rund 22,48 Mio. EUR. Die Finanzierungsmittel stammten direkt vom Land Rheinland-Pfalz und dem ZEF. Die Kommission ersucht Deutschland um Informationen über den Zeitraum 2000-2005. Alle in diesem Zeitraum vom Flugplatz erhaltenen Mittel sind auch Teil der Untersuchung.

### Vorliegen einer Beihilfe

- (56) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (57) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Voraussetzungen sind kumulativ. Um festzustellen, ob die Maßnahmen eine staatliche Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, ist zu prüfen, ob alle nachfolgend aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind. Die finanzielle Unterstützung
- ist eine staatliche Unterstützung oder wird aus staatlichen Mitteln gewährt,
  - begünstigt bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige,
  - verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und
  - beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

### Wirtschaftliche Tätigkeit und Unternehmensbegriff

- (58) Die Kommission muss feststellen, ob es sich bei der Begünstigten, der Flughafen Zweibrücken GmbH, um ein Unternehmen nach dem EU-Wettbewerbsrecht handelt.
- (59) Zunächst sei darauf hingewiesen, dass nach ständiger Rechtsprechung der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit umfasst, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung<sup>(1)</sup> und jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten, eine wirtschaftliche Tätigkeit<sup>(2)</sup> ist. Entscheidend für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe ist die Frage, ob der Begünstigte eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt.<sup>(3)</sup>

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

<sup>(2)</sup> Rechtssache 118/85, Kommission/Italien, Slg. 1987, 2599, Randnr. 7; Rechtssache 35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, Randnr. 36.

<sup>(3)</sup> Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs ist eine wirtschaftliche Tätigkeit jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. Siehe Rechtssache C-35/96, Kommission/Italien, Slg. 1998, I-3851, sowie Rechtssachen C-180/98 bis 184/98, Pavlov, Slg. 2000, I-6451.

- (60) In seiner Entscheidung zum *Flughafen Leipzig/Halle* <sup>(14)</sup> hat das Gericht bestätigt, dass die Errichtung und der Betrieb eines Flughafens gegen Zahlung einer Abgabe, deren Satz der Betreiber frei festsetzt, als eine Tätigkeit wirtschaftlicher Art anzusehen ist <sup>(15)</sup>. Die einzige Ausnahme betrifft bestimmte Tätigkeiten, die normalerweise als öffentliche Aufgaben angesehen werden und daher nicht als wirtschaftliche Tätigkeiten zu betrachten sind. Infolgedessen sind die Vorschriften über staatliche Beihilfen nicht auf die staatliche Finanzierung dieser Tätigkeiten anzuwenden. Daher stellt ein Flughafen bei Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und fällt unter die Vorschriften für staatliche Beihilfen. <sup>(16)</sup>
- (61) Nach den Leitlinien von 2005 unterliegen Tätigkeiten wie Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei und Zoll nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen. <sup>(17)</sup> Die Kommission stellte in ihrer Entscheidungspraxis im Bereich der staatlichen Beihilfen bereits fest, dass die staatliche Finanzierung in Bezug auf Sicherheits- und Polizeifunktionen, Maßnahmen des Brandschutzes und betriebliche Sicherheit, meteorologische Dienste und Flugsicherung normalerweise keine staatliche Beihilfe darstellt. <sup>(18)</sup>
- (62) Im vorliegenden Fall fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, unter Angabe der Höhe der öffentlichen Mittel für jede fragliche Maßnahme zu erläutern, welche Investitionen in den Bereich der Ausübung öffentlicher Gewalt fallen. In Bezug auf die Kosten für den Brandschutz (Investitions- und Betriebskosten) werden die deutschen Behörden gebeten, Angaben dazu zu machen, ob für alle Flughäfen in Deutschland dieselben Finanzierungsbedingungen gelten. Insbesondere sollten Angaben dazu gemacht werden, ob bestimmte Flughäfen die Kosten für den Brandschutz teilweise oder ganz selbst zu tragen haben, während im Falle anderer Flughäfen die Kosten von öffentlichen Stellen getragen werden.
- (63) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen von der Flughafen Zweibrücken GmbH auf gewerblicher Basis betrieben wird. Die Flughafenbetreiberin erhebt Gebühren für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur. Die FGAZ, die Muttergesellschaft der Flughafen Zweibrücken GmbH, übt keine Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Flugverkehr aus. Sie reicht die Finanzmittel der Anteilseigner an die Flughafen Zweibrücken GmbH weiter. Allerdings übt die FGAZ Aktivitäten in Bezug auf die Vermarktung von an den Flughafen Zweibrücken angrenzenden Grundstücken aus. Die Kommission ist nach einer ersten Prüfung der Auffassung, dass die FGAZ eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt und ein Unternehmen darstellt. Beide Unternehmen üben eine wirtschaftliche Tätigkeit aus und werden daher als Unternehmen nach dem EU-Wettbewerbsrecht betrachtet. Sowohl die FGAZ als auch die Flughafen Zweibrücken GmbH können zum gegenwärtigen Zeitpunkt als potenzielle Begünstigte der Maßnahme betrachtet werden.
- (64) Die deutschen Behörden werden aufgefordert, alle relevanten Schriftstücke, z. B. die GmbH-Satzung und alle zugehörigen Unterlagen, aus denen das Ziel der FGAZ und der Flughafen Zweibrücken GmbH hervorgeht, sowie den zwischen den beiden Unternehmen geschlossenen Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag und etwaige Vereinbarungen zwischen der FGAZ und ihren Anteilseignern vorzulegen.
- Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat**
- (65) Wie vom Gerichtshof festgestellt, <sup>(19)</sup> können Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dann als staatliche Beihilfe qualifiziert werden, wenn sie a) indirekt oder direkt aus staatlichen Mitteln finanziert und b) dem Staat zuzurechnen sind.
- (66) In der vorliegenden Sache stammen die Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen direkt aus dem Haushalt des Landes Rheinland-Pfalz und den Haushalten der Gemeinden. Demnach handelt es sich um staatliche Mittel. Diese Mittel sind dem Staat zuzurechnen. Was die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen durch die Flughafen Zweibrücken GmbH anbelangt, haben die deutschen Behörden angegeben, dass diese über einen Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR und mehrere andere Kredite finanziert werden. Auf den Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR und die Kreditlinien wird nachfolgend in Abschnitt 3 eingegangen.
- Wirtschaftlicher Vorteil**
- (67) Die Kommission stellt fest, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH die Flughafenbetreiberin ist, während die FGAZ als Muttergesellschaft für die Finanzierung des Flughafens durch Übernahme der Verluste verantwortlich ist. Die deutschen Behörden gaben an, dass der Großteil der Verluste auf Infrastrukturmaßnahmen zurückzuführen ist. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, die Beziehungen zwischen der FGAZ und der Flughafen Zweibrücken GmbH im Hinblick auf den Finanzierungsfluss für die Errichtung der Infrastruktur zu klären und zu erläutern, wie und nach welchen Verfahren die Mittel von den öffentlichen Anteilseignern an die FGAZ und die Flughafen Zweibrücken GmbH verteilt und wie sie dann zur Finanzierung der Bau- bzw. Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

<sup>(14)</sup> Verbundene Rechtssachen T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission, und T-443/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Slg. 2011, I-0000; Rechtssachen T-128/98, Aéroports de Paris/Kommission, Slg. 2000, II-3929, bestätigt durch C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297.

<sup>(15)</sup> Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-128/98 Aéroports de Paris/Kommission Slg. 2000, II-3929; verbundene Rechtssachen T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission und T-443/08, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, (im Folgenden Beihilfesache „Flughafen Leipzig-Halle“), [2011], noch nicht im Slg. veröffentlicht, siehe auch Fall T-128/89 Aéroports de Paris/Kommission Slg. [2000] II-3929, bestätigt durch C-82/01 P, Slg. 2002, I-9297 und Fall T.196/04 Ryanair/Kommission, Slg. 2008, II-3643, Randnummer 88.

<sup>(16)</sup> Rechtssachen C/159/91 und C-160/91, Poucet/AGF und Pistre/Cancave, Slg. 1993, I-637.

<sup>(17)</sup> Randnr. 33 der Flughafen-Leitlinien von 2005.

<sup>(18)</sup> NN 14/2007 und N 112/2008 – Deutschland Flughafen Kassel-Calden.

<sup>(19)</sup> Siehe Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, I-4397.

- (68) Es könnte jedoch das Argument vorgebracht werden, dass die öffentlichen Mittel zugunsten des Flughafens Zweibrücken keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn aufgezeigt werden kann, dass in diesem Fall das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anwendbar ist. Bei einer Kapitalzuführung wird dann davon ausgegangen, dass keine staatlichen Beihilfen geflossen sind, wenn sie in einer Lage erfolgt, die für einen Investor, der unter normalen Marktbedingungen operiert, unter Zugrundelegung der verfügbaren Informationen und vorhersehbarer Entwicklungen zum Zeitpunkt der Investition akzeptabel ist. Dies ist der Fall, wenn die Struktur und Zukunftsaussichten eines Unternehmens dergestalt sind, dass innerhalb eines angemessenen Zeitraums normale Erträge zu erwarten sind.
- (69) Dabei sollten etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft der Region, in der der Flughafen liegt, keine Rolle spielen, da die Kommission nach den Leitlinien über Flughäfen von 2005 (im Folgenden: „Leitlinien von 2005“) bei der Bewertung, ob es sich bei der Maßnahme um eine Beihilfe handelt, prüft, ob *„ein privater Investor in einer vergleichbaren Lage unter Zugrundelegung der Rentabilitätsaussichten und unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik eine solche Kapitalhilfe gewährt hätte“*.<sup>(20)</sup>
- (70) Damit das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers angewendet werden kann, muss die Situation zum Zeitpunkt der Fällung der Investitionsentscheidung untersucht werden. Der Kommission wurde von den deutschen Behörden kein Geschäftsplan für die Investitionen am Flughafen Zweibrücken vorgelegt. Offensichtlich wurde ein Konzept für die Sanierung der Landebahn erarbeitet. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, das Konzept für die Sanierung zusammen mit den formellen Entscheidungen der Anteilseigner und öffentlichen Stellen im Hinblick auf die Investitionen am Flughafen Zweibrücken vorzulegen.
- (71) Ferner stellt die Kommission fest, dass bei der Durchführung der Investition seitens des Staats bei der Planung gewisse regionale und soziale Aspekte berücksichtigt wurden, die bei einem privaten Investor nicht zum Tragen gekommen wären. Die deutschen Behörden brachten nicht vor, dass von den öffentlichen Anteilseignern bei der Planung der öffentlichen Finanzierung das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers eingehalten wurde. Im Gegenteil gaben die deutschen Behörden an, dass für einen Flughafen von der Größe des Flughafens Zweibrücken eine öffentliche Finanzierung der Infrastruktur erforderlich ist, um bei den Passagierzahlen einen Schwellenwert zu erreichen, ab dem ein rentabler Betrieb möglich ist.
- (72) Ausgehend davon kann nicht der Schluss gezogen werden, dass die Investition marktkonform ist. Die Kommission gelangt daher zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass die öffentlichen Mittel der FGAZ und der Flughafen Zweibrücken GmbH einen Vorteil verschaffen.

<sup>(20)</sup> Vgl. Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen, Absatz 46, ABl. C 312 vom 9.12.2005.

#### Selektivität

- (73) Nach Artikel 107 Absatz 1 AVEU muss eine Maßnahme, um als staatliche Beihilfe befunden zu werden, bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen. Im vorliegenden Fall stellt die Kommission fest, dass die fraglichen Vorteile der Flughafen Zweibrücken GmbH gewährt wurden. Die öffentliche Finanzierung erfolgt zugunsten eines einzigen Unternehmens. Demnach handelt es sich um eine selektive Maßnahme nach Artikel 107 Absatz 1 AVEU.

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (74) Stärkt die Beihilfe eines Mitgliedstaats die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Union, muss deren Wettbewerbsfähigkeit als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung<sup>(21)</sup> ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt.
- (75) Wettbewerb findet nicht nur zwischen den Luftfahrtunternehmen, sondern auch zwischen den Flughafenbetreibern statt. Regionalflughäfen treten immer mehr miteinander in Konkurrenz, um Billigfluggesellschaften anzuziehen. In Anbetracht der Prognosen für den Luftverkehr am Flughafen Zweibrücken ist es wahrscheinlich, dass der Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.
- (76) Jeder wirtschaftliche Vorteil, der dem Flughafen Zweibrücken durch öffentliche Mittel zur Finanzierung der Entwicklung zuteil wird, würde die Position des Flughafens gegenüber seinen Konkurrenten, z. B. den Flughäfen Saarbrücken, Karlsruhe-Baden, Metz-Nancy, Luxemburg, Straßburg und anderen Flughäfen in der Nähe wie Frankfurt-Hahn und Frankfurt/Rhein-Main, auf dem europäischen Markt für Anbieter von Flughafendienstleistungen stärken. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Flughafen Saarbrücken nur 39 km entfernt ist, kann jeder wirtschaftliche Vorteil wichtigen Einfluss auf die Position des Flughafens Zweibrücken gegenüber dem Flughafen Saarbrücken haben. Folglich verfälscht die zu prüfende öffentliche Finanzierung den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten.

#### Schlussfolgerung

- (77) Aus den vorstehenden Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Zweibrücken staatliche Mittel im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet. Da sie nicht angemeldet und nicht von der Kommission genehmigt wurde, wurde sie unter Verstoß von Artikel 108 AEUV gewährt und stellt eine rechtswidrige Beihilfe dar.

<sup>(21)</sup> Rechtssache T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717.

### Vereinbarkeit der Infrastrukturmaßnahmen

- (78) Die Leitlinien von 2005 schaffen einen Rahmen für die Bewertung, ob Beihilfen zugunsten von Flughafenbetreibern nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können.
- (79) Nach Randnummer 61 der Leitlinien prüft die Kommission insbesondere die Erfüllung folgender Voraussetzungen:
- Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Zugänglichkeit usw.).
  - Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen.
  - Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufrieden stellend.
  - Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur.
  - Die Entwicklung des Handelsverkehrs wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- (i) Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse
- (80) Die Gewährung der finanziellen Unterstützung durch die öffentlichen Stellen ist in erster Linie durch die Entwicklung einer sicheren und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsinfrastruktur und die regionale Anbindung von Land Rheinland-Pfalz motiviert. Laut Auskunft der deutschen Behörden spielt der Regionalflughafen eine wichtige Rolle in der Förderung der Erreichbarkeit der Einzugsgebiete.
- (81) Darüber hinaus dient der Flughafen als Wirtschaftsmotor für die Region, da die Region Zweibrücken ein C-Fördergebiet mit der Aufgabe der „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ ist. Die deutschen Behörden weisen darauf hin, dass seit dem 31. Dezember 2008 rund 170 Unternehmen auf dem Flughafengelände 2 601 Arbeitsplätze geschaffen haben. Allein durch den Flugbetrieb wurden 290 Stellen geschaffen. Die deutschen Behörden stellen fest, dass die zivile Nutzung eines ehemaligen Militärflughäufens daher als erfolgreiches Modellbeispiel für Konversion zum Nutzen der strukturschwachen Region angesehen werden kann. Multipliziert man die rund 2 600 am Flughafen geschaffenen Arbeitsplätze mit einem indirekten Beschäftigungsmultiplikator von 1,752, <sup>(22)</sup> beträgt die Gesamtzahl der am Flughafen geschaffenen Arbeitsplätze rund 4 500. Die deutschen Behörden bringen vor, dass der Flughafen Zweibrücken

durch die Einnahme von regionalen Steuern und die Einsparung von sozialen Kosten von jährlich ca. 23 Mio. EUR einen Beitrag zur Entwicklung der Region leistet. Infolgedessen ist von einer Form regionaler Förderung auszugehen.

- (82) Die Kommission stellt fest, dass der Flughafen Zweibrücken nach Auskunft der deutschen Behörden den kommerziellen Betrieb erst 2006 aufnahm. Zudem verhält es sich so, dass sich der Flughafen Zweibrücken in 39 km Entfernung vom Flughafen Saarbrücken, einem benachbarten Flughafen derselben Kategorie, befindet. Darüber hinaus gibt es weitere relevante Flughäfen, die gewerblichen Flugverkehr, Charter- und Billigflüge anbieten, von denen das Einzugsgebiet wie in vorstehendem Abschnitt 2.2 beschrieben profitiert.
- (83) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, Informationen vorzulegen, aus denen das Ziel von allgemeinem Interesse klar hervorgeht. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission Zweifel, ob die Infrastrukturmaßnahmen einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse dienen.
- (ii) Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen
- (84) Die deutschen Behörden geben an, dass die Infrastrukturmaßnahmen nur den notwendigen Änderungen galten, die vorgeschrieben sind, um Sicherheitsstandards zu erfüllen. Die Landebahn wurde lediglich saniert, nicht verlängert oder verlängert. Laut den deutschen Behörden hat es sich gezeigt, dass die Maßnahmen notwendig und verhältnismäßig waren, um das Ziel zu erreichen.
- (85) Im Hinblick auf die Substituierbarkeit von Flughäfen ist die Kommission normalerweise der Auffassung, dass benachbarte Flughäfen mit sich überschneidenden Einzugsgebieten als substituierbar angesehen werden können. In ihrer Fusionskontrollpraxis <sup>(23)</sup> stellt die Kommission fest, dass sich Sekundärflughäfen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit im selben Einzugsgebiet einer Stadt befinden, wenn sie sich in einem Umkreis von 100 km oder einer Entfernung von einer Fahrstunde des Stadtzentrums befinden.
- (86) Unter Berücksichtigung des Kriteriums 100 km/eine Fahrstunde-Entfernung zur Bewertung des potenziellen Wettbewerbs zwischen Regionalflughäfen stellt die Kommission fest, dass in diesem Fall der Flughafen Saarbrücken in ca. 39 km Entfernung mit dem Flughafen Zweibrücken konkurriert. In dem von Deutschland vorgelegten Gutachten werden insbesondere die Flughäfen Karlsruhe-Baden, Straßburg, Metz-Nancy und Luxemburg als die Flughäfen ermittelt, die ggf. in Konkurrenz zum Flughafen Zweibrücken stehen (siehe vorstehenden Abschnitt 2.2).
- (87) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Infrastruktur in Bezug auf das gesetzte Ziel notwendig und verhältnismäßig ist.

<sup>(22)</sup> Dieser Wert wurde im Rahmen einer Studie für Zweibrücken im Jahr 2004 ermittelt (2004: 1 800 Arbeitsplätze am Flughafen und 3 200 in der Region.)

<sup>(23)</sup> Sache COMP/M.4439 – Ryanair/Aer Lingus, Randnr. 99.

- (iii) Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufrieden stellend
- (88) Deutschland bringt vor, dass die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung mehr als zufrieden stellend sind. Ein Fachgutachten<sup>(24)</sup> aus dem Jahr 2006 zur ökonomischen Bedeutung und zu den Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken geht von einer Passagierentwicklung auf bis zu 300 000 Passagiere 2010 und 335 000 Passagiere 2015 aus. Das Gutachten gelangt zu dem Schluss, dass dies ein typisches Luftverkehrsaufkommen für einen Flughafen mit regionaler Bedeutung ist.
- (89) In einem zweiten Gutachten aus dem Jahr 2009<sup>(25)</sup> wurde eine Prognose zum Passagieraufkommen am Flughafen Zweibrücken erarbeitet. In dem Gutachten wird ein Wachstum von 2 % bis 2,7 % pro Jahr bis 2025 prognostiziert. Laut Gutachten liegt die Bandbreite der Prognose zwischen 1,35 Mio. Passagieren (Negativszenario) und 1,53 Mio. Passagieren (Positivszenario) im Jahr 2025. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Szenarien als unwahrscheinlich angesehen werden, da sie nur die Extrementwicklung der Nachfrage darstellen. Ein Wachstum wird auch bei der Frachtmenge erwartet, nämlich zwischen 1 000 und 1 400 Tonnen im Jahr 2025.
- (90) Die deutschen Behörden legten die mittelfristige Finanzplanung für den Zeitraum 2011–2015 vor. Die Rentabilitätsgrenze soll [...] erreicht werden. Dann soll der Gewinn [...] EUR betragen und keine Verlustübernahme mehr erforderlich sein. Die Finanzplanung basiert auf rund [...] Passagieren jährlich im Zeitraum 2013–2015. Bis [...] wird eine Erhöhung der Gewinne um jährlich [...] %, bis [...] um [...] % und bis [...] um [...] % erwartet. Von den deutschen Behörden wurde ferner die Personalplanung beigebracht, der zufolge die Zahl der Vollzeitmitarbeiter ab 2012 konstant bei 45 gehalten werden soll; um weitere Vollzeitstellen zu vermeiden, werden nur Teilzeitkräfte oder Aushilfen eingestellt.
- (91) Offensichtlich aber macht der Flughafen Zweibrücken seit Aufnahme des gewerblichen Flugverkehrs stetig und vermehrt Verlust. Diese Verluste wurden stets durch Kapitalzuführungen seitens der öffentlichen Anteilseigner ausgeglichen. Angesichts der Finanzierungsstruktur und der ermäßigten Gebühren ist es fraglich, ob der Flughafen seine Unterhalts- und Betriebskosten ohne Kapitalzuführungen tragen kann. Dieses Ergebnis wird durch die Tatsache gestützt, dass sich der Flughafen Zweibrücken in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Saarbrücken befindet; beide Flughäfen bedienen ein ähnliches Einzugsgebiet und konkurrieren somit möglicherweise um dieselben Passagiere.
- (92) Angesichts der vorstehenden Darlegungen kann nach vorläufiger Ansicht der Kommission nicht einwandfrei festgestellt werden, ob die Infrastruktur am Flughafen Zweibrücken zufrieden stellende mittelfristige Perspektiven für die Nutzung bietet.
- (iv) Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur
- (93) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist unklar, ob alle Luftverkehrsunternehmen diskriminierungsfreien und einheitlichen Zugang erhielten, da es fraglich ist, ob die ermäßigten Flughafengebühren in gleicher Weise für alle Luftverkehrsunternehmen galten. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, die relevanten Flughafentgeltordnungen und die darauf basierenden Zahlungen aller Luftverkehrsunternehmen für den Zeitraum 2006 bis 2010 beizubringen.
- (v) Die Entwicklung des Handels wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft
- (94) Die Kommission stellt fest, dass aus den vorstehend in Abschnitt 2.2 genannten Gründen gegenwärtig nicht ausgeschlossen werden kann, dass die Mittel zugunsten des Flughafens Zweibrücken fließen, der in direktem Wettbewerb mit anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet, z. B. dem Flughafen Saarbrücken, steht. In einer solchen Situation würde der Handel in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft. Ferner gibt es Hinweise darauf, dass Zweibrücken auch im Wettbewerb mit anderen Flughäfen steht. Dies lässt auch Zweifel daran entstehen, ob die Beihilfe den Handel in einem dem allgemeinen Interesse zuwiderlaufenden Maße beeinträchtigt.
- (95) Infolgedessen stellt die Kommission zu diesem Zeitpunkt in Frage, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe**
- (96) Obwohl die Nachbarflughäfen, insbesondere der Flughafen Saarbrücken, bereits bestanden und gewerbliche Dienstleistungen anboten, wurde 2006 der gewerbliche Flugverkehr in Zweibrücken aufgenommen. Dies wirft ernsthafte Zweifel an der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe auf. Die Kommission fordert Deutschland daher auf, weitere Informationen darüber bereitzustellen, ob und inwieweit die öffentliche Finanzierung der fraglichen Maßnahme die besondere geografische Lage von Zweibrücken in rund 39 km Entfernung des Flughafen Saarbrücken berücksichtigt. Die Kommission ersucht Deutschland auch, alle Dokumente und Informationen vorzulegen, die als Beweismittel für die Verhältnismäßigkeit der untersuchten Beihilfe relevant sein könnten.
- (97) Die Kommission hat daher zu diesem Zeitpunkt Zweifel bezüglich der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahme.

#### Schlussfolgerung

- (24) Prof. Dr. Heuer und Prof. Dr. Klopheus, unter Mitarbeit von Dr. Berster und Wilken, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Januar 2006, „Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken“, S. 143.
- (25) Desel Consulting und Airport Research Center GmbH, „Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Zweibrücken bis zum Jahr 2025“, Gutachten im Auftrag der Flughafen Zweibrücken GmbH, September 2009, S. 104.
- (98) Auf Grundlage der vorstehenden Überlegungen hat die Kommission Zweifel, ob im vorliegenden Fall die fünf in den Leitlinien von 2005 dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind und die allgemeinen Grundsätze der Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit eingehalten werden

und ob die angemeldete Maßnahme, die öffentliche Unterstützung für kleinere Regionalflughäfen nach den zuvor beschriebenen Bedingungen darstellt, als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.

- (99) Das Land Rheinland-Pfalz ist ein Fördergebiet im Rahmen des operationellen Regionalprogramms 2007-2013 und daher können Beihilfen im Rahmen der Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 <sup>(26)</sup> gewährt werden. Deutschland hat diese Rechtsgrundlage jedoch nicht angegeben.

## 2. JÄHRLICHE BETRIEBSBEIHILFEN

### **Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV**

- (100) Zwischen 2006 und 2009 führte das Land Rheinland-Pfalz zusammen mit dem ZEF [...] Kapitalzuführungen in Höhe von 10,81 Mio. EUR zugunsten der FGAZ durch, vom ZEF wurden der FGAZ weitere 2,42 Mio. EUR zugeführt. Die FGAZ ihrerseits glich mithilfe der Mittel die Verluste des Flughafenbetreibers Flughafen Zweibrücken GmbH aus. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann nicht ausgeschlossen werden, dass die FGAZ als Muttergesellschaft einen Teil der Mittel der öffentlichen Anteilseigner einbehält.
- (101) Deutschland wird ersucht zu erklären, aus welcher Quelle die zusätzlichen Mittel bezogen wurden, wenn die FGAZ die Verluste der Flughafen Zweibrücken GmbH nicht decken konnte. Ferner sollen Jahresbilanzen, die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Cashflow-Prognosen für den Zeitraum 2000-2010 für die FGAZ und die Flughafen Zweibrücken GmbH sowie Informationen über die Wirtschaftlichkeit beider Unternehmen vorgelegt werden. Die Übersicht sollte die Betriebskosten, die Investitionskosten und die Finanzkosten, einschließlich Betriebs- und Investitionskapital, die jährlichen Einnahmen (einschließlich der Luftfahrt- und anderer Einnahmen) sowie die jährlichen Kosten für den Zeitraum 2000-2010 ausweisen. Deutschland wird auch aufgefordert, den Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag vorzulegen und die Differenz zwischen ISM und den Kommunen (siehe Tabelle in Randnummer (32)) zu erläutern.

### Wirtschaftliche Aktivität und Unternehmensbegriff

- (102) Wie ab Randnummer (59) festgestellt, üben sowohl die FGAZ als auch die Flughafen Zweibrücken GmbH eine wirtschaftliche Tätigkeit aus und sind daher nach dem EU-Wettbewerbsrecht Unternehmen. Beide Unternehmen sind infolgedessen potenzielle in Rede stehende Begünstigte der Maßnahme.

### Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

- (103) Die deutschen Behörden machen geltend, dass in Übereinstimmung mit einer Gesellschaftervereinbarung die öf-

fentlichen Anteilseigner der FGAZ, nämlich das Land Rheinland-Pfalz und der ZEF, jährlich Kapitalzuführungen entsprechend ihrem jeweiligen Anteil an der FGAZ vornehmen. Die Höhe wurde anhand der Verluste der FGAZ ermittelt. Die Verluste der FGAZ sind nahezu vollständig auf die Verluste der Tochtergesellschaft Flughafen Zweibrücken GmbH zurückzuführen. Diese Verluste werden auf der Grundlage des Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrags zwischen der FGAZ und der Flughafen Zweibrücken GmbH gedeckt. Die Anteilseigner, in diesem Fall die öffentlichen Anteilseigner, müssen einem Gewinnabführungs- und Verlustübernahmevertrag zustimmen.

- (104) Die deutschen Behörden werden um Angaben dazu ersucht, ob und in welcher Höhe die FGAZ eigene Verluste verursacht, sowie gebeten, die Gesellschaftervereinbarungen zu übermitteln, die die Grundlage für die Mittelzuführung bilden.
- (105) Die Einlagen der öffentlichen Gesellschafter zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH und der FGAZ werden aus staatlichen Mitteln finanziert und sind dem Staat zuzurechnen.

### Wirtschaftlicher Vorteil und Selektivität

- (106) Da die Mittel in Bezug zum Betrieb des Flughafens stehen, stellen sie eine Entlastung der Flughafenbetreiberin bei den üblichen Kosten der Ausübung ihrer Tätigkeit dar; demnach sind sie als wirtschaftlicher Vorteil zu betrachten, der zudem selektiv ist, da sie der Flughafen Zweibrücken GmbH und der FGAZ gewährt werden.

### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (107) Die deutschen Behörden bringen vor, dass die Einlagen der öffentlichen Gesellschafter keine staatliche Beihilfe darstellen, da die Flughafen Zweibrücken GmbH keine wirtschaftlichen Tätigkeiten ausübt.
- (108) Die Kommission stellt fest, dass Einlagen zugunsten des Betriebs eines Flughafens aus denselben Gründen wie vorstehend bei den Investitionsbeihilfen dargelegt geeignet sind, den Wettbewerb zwischen Flughäfen zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (109) Die Kommission gelangt daher gegenwärtig zu dem Schluss, dass Einlagen zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH und der FGAZ staatliche Beihilfen darstellen.

<sup>(26)</sup> Abl. C 54 vom 4.3.2006, S. 13.

Mögliche Freistellung von der Anmeldepflicht auf der Grundlage der Entscheidung über die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von 2005 (im Folgenden „DAWI-Entscheidung“)

- (110) Deutschland vertritt den Standpunkt, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH mit der Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut ist und die Betriebsbeihilfen auf der Grundlage der DAWI-Entscheidung von 2005<sup>(27)</sup> von der Pflicht zur Voranmeldung freigestellt sind.
- (111) Der Flughafen fertigt weniger als eine Million Passagiere ab. Die Voraussetzung in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d der DAWI-Entscheidung von 2005 ist daher erfüllt.
- (112) Allerdings ist die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Auffassung, dass Deutschland bislang nicht die Erforderlichkeit einer Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse nachgewiesen hat.
- (113) Deutschland macht geltend, dass der Betrieb des Flughafens Zweibrücken aus zwei Gründen als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse angesehen werden sollte. Erstens sei ein kleiner Regionalflughafen wie Zweibrücken ein wirtschaftlicher und regionaler Entwicklungsfaktor. Die Region Saar-Pfalz sei eine strukturschwache Region und brauche daher diese Infrastruktur. Der Flughafen dient nicht nur als Infrastruktur, sondern auch als Quelle für neue Arbeitsplätze und Wirtschaftswachstum, die nach dem Militärabzug benötigt wurden. Wie in Randnummer (7) bereits erläutert, ist der Flughafen Teil eines Konversionsprojekts. Dieses Projekt umfasste die Umwandlung des Flughafens und ferner den Bau eines Gewerbeparks, eines Multimediaparks und einer Freizeitanlage, um Arbeitsplätze zu schaffen. Wie in Randnummer (81) bereits dargelegt, wurden im Rahmen des Projekts mehrere Tausend Arbeitsplätze geschaffen. Nach Angaben Deutschlands ist das Konversionsprojekt noch nicht abgeschlossen.
- (114) Zweitens führt Deutschland an, dass aufgrund der Einstufung als Flughafen nach § 45 LuftVZO (Luftverkehrszulassungsordnung) der Flughafen eine Betriebspflicht hat. Deshalb betrachte Deutschland den Flughafen als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse.
- (115) Die Kommission weist die beiden Argumente zum derzeitigen Zeitpunkt zurück. Der Beitrag zur wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung rechtfertigt nicht die Anerkennung als DAWI, sondern nur die Gewährung staatlicher Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a und c AEUV. Die mutmaßliche Betriebspflicht ist lediglich für die Betrauung, nicht jedoch für die Begründung der DAWI als solche von Bedeutung.
- (116) Nach Auffassung der Kommission ist es besonders wichtig, dass die Region Zweibrücken, selbst ohne den Flug-

hafen Zweibrücken, eine sehr hohe Flughafendichte aufweist (vgl. Randnummer (12)). Es scheint der Region nicht an Flughafendiensten zu mangeln. Die Kommission ist daher gegenwärtig der Auffassung, dass keine Notwendigkeit besteht, Zweibrücken mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse zu betrauen.

- (117) Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass zum derzeitigen Entwicklungsstand die in Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 genannten Kriterien nicht erfüllt sind, da es offenbar keinen Betrauungsakt gibt. Die allgemeine, in § 45 LuftVZO vorgesehene Betriebspflicht erfüllt keine der fünf in Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 festgelegten Voraussetzungen. Ferner erlischt die Pflicht, sobald entschieden wird, dass der Flughafen schließt.
- (118) Außer dem Konversionsprojekt und der Einstufung als Flughafen gab es keinen förmlichen Betrauungsakt des Flughafens mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse. Deutschland hat bisher kein Dokument über die genaue Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, die Notwendigkeit der Dienstleistung, insbesondere angesichts der Nähe des Flughafens Saarbrücken, die betroffenen Betreiber und Gebiete, die Art der dem Flughafenbetreiber zuerkannten Sonder- bzw. Exklusivrechte, die Parameter zur Berechnung, Kontrolle und Änderung des Ausgleichs und die Mittel zur Vermeidung zu hohen oder zu niedrigen Ausgleichs sowie über die entsprechenden Korrekturverfahren vorgelegt.
- (119) Außerdem konnte die Kommission aufgrund des fehlenden Betrauungsakts und der Jahresabschlüsse nicht überprüfen, ob Artikel 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 erfüllt worden ist.
- (120) Aus diesen Gründen vertritt die Kommission vorläufig die Ansicht, dass die Betriebsbeihilfen für den Flughafen nicht von der vorherigen Anmeldepflicht ausgenommen sind.
- (121) Ferner weist die Kommission Deutschland darauf hin, dass nach Artikel 2 Buchstabe e des DAWI-Beschlusses von 2012 Flughäfen von der Anmeldepflicht nur freigestellt sind, wenn sie weniger als 200 000 Passagiere haben<sup>(28)</sup>. Nach Artikel 10 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2012 soll jede vor Inkrafttreten des Beschlusses eingeführte Beihilferegulierung, die mit dem Binnenmarkt vereinbar ist und von der Anmeldepflicht im Einklang mit der Entscheidung 2005/842/EG freigestellt ist, für weitere zwei Jahre ab dem Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses von 2012 mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Notifizierungspflicht freigestellt sein.
- (122) Daher wäre der Flughafen Zweibrücken ab 31. Januar 2014, auch wenn er im Rahmen der DAWI-Entscheidung 2005 von der Anmeldepflicht freigestellt war, nicht mehr davon ausgenommen, es sei denn die Passagierzahlen lägen unter 200 000.

<sup>(27)</sup> 2005/842/EG: Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden.

<sup>(28)</sup> Am 20. Dezember 2011 nahm die Kommission ein neues Paket zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse an, das am 31. Januar 2012 in Kraft tritt; [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/sgei.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/sgei.html).

### Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt

- (123) Die Kommission weist darauf hin, dass Betriebsbeihilfen im Prinzip nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können<sup>(29)</sup>. Außerdem sind laut Randnummer 27 der Leitlinien von 2005 sind Betriebsbeihilfen für Flughäfen nur in Ausnahmefällen und unter strengen Auflagen in den am stärksten benachteiligten Regionen Europas mit dem Binnenmarkt vereinbar, nämlich den unter die Ausnahmebestimmung des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV fallenden Regionen sowie Regionen in äußerster Randlage oder mit geringer Bevölkerungsdichte. Der Flughafen Zweibrücken befindet sich nicht in einer solchen Region, daher gilt diese Ausnahme nicht.
- (124) Nach Randnummer 63 der Leitlinien von 2005 können Betriebsbeihilfen auf Grundlage des Artikels 106 Absatz 2 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden. Sie sind nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, sofern sie für die Erbringung eines Dienstes von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse notwendig sind und die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das dem Interesse der EU zuwiderläuft. Diese Voraussetzungen sind unter Randnummern 64 bis 68 der Leitlinien von 2005 festgelegt. Sie ähneln jenen in der DAWI-Entscheidung von 2005. Aus den oben in Randnummer (118) genannten Gründen ist die Kommission vorläufig der Auffassung, dass diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
- (125) Die Kommission weist Deutschland und Beteiligte darauf hin, dass seit dem 31. Januar 2012 die in Randnummer 63 und 68 der Leitlinien von 2005 enthaltenen Bestimmungen durch den DAWI-Rahmen 2012 ergänzt wurden<sup>(30)</sup>. Nach Randnummer 69 des DAWI-Rahmens 2012 gelten diese Grundsätze für rechtswidrige Beihilfen, über die die Kommission nach dem 31. Januar 2012 entscheidet, wenn die Beihilfe vor diesem Datum gewährt wurde.
- (126) Die Kommission weist Deutschland und Beteiligte ferner auf Folgendes hin: Wenn die Zahlungen auf der Grundlage der DAWI-Entscheidung 2005 von der Anmeldung freigestellt wären, jedoch nicht mehr nach dem DAWI-Beschluss 2012, dann muss die Vereinbarkeit der Ausgleichsleistungen für den Zeitraum nach dem 31. Januar 2014 auf der Grundlage von Randnummer 64 bis 68 der Leitlinien 2005 und des DAWI-Rahmens 2012 bewertet

<sup>(29)</sup> EUGH, Urteil vom 21. Juli 2011, Freistaat Sachsen und Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache C-459/10 P, noch nicht veröffentlicht, Randnr. 34; EUGH, Urteil vom 19. September 2002, Spanien/Kommission, Rechtssache C-113/00, Slg. 2002, I-7601, Randnr. 70; EUGH, Urteil vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, Rechtssache C-156/98, Slg. I-6857, Randnr. 30; EUGH, Urteil vom 6. November 1990, Italien/Kommission, Rechtssache C-86/89, Slg. 1990, I-3891, Randnr. 18; EUGH, Urteil vom 8. Juli 2010, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, Rechtssache T-396/08, Randnr. 46-48; EUGH, Urteil vom 8. Juni 1995, Siemens SA/Kommission, Rechtssache T-459/93, Slg. 1995, II-1675, Randnr. 48.

<sup>(30)</sup> Mitteilung der Kommission, EU-Rahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt wurden. ABL C 8 vom 11.1.2012, S. 15-22.

werden. In diesem Fall würde die Betriebsbeihilfe als neue Beihilfe nach 31. Januar 2014 betrachtet, so dass alle Bestimmungen des DAWI-Rahmens 2012 gelten würden.

### Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt nach den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen

- (127) Die jährlichen Einlagen zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH und der FGZ sind möglicherweise im Rahmen der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“)<sup>(31)</sup> gewährt worden.
- (128) Nach Abschnitt 2.2. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist eine Rettungsbeihilfe eine vorübergehende, reversible Unterstützungsmaßnahme. Sie soll das Unternehmen so lange über Wasser halten, bis ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan erstellt worden ist. Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe.
- (129) Damit ein Unternehmen für eine Beihilfe im Rahmen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Betracht kommt, muss es als in Schwierigkeiten befindlich im Sinne dieser Leitlinien betrachtet werden können.<sup>(32)</sup> Nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geht die Kommission davon aus, dass sich ein Unternehmen in Schwierigkeiten befindet, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen auf kurze oder mittlere Sicht so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift. Nach den aktuell vorliegenden Informationen ist es wahrscheinlich, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH und die FGZ ständig Verluste gemacht haben, zumindest seit der Flughafen im Jahr 2006 den gewerblichen Luftverkehr aufgenommen hat. Da der gewerbliche Luftverkehr erst 2006 aufgenommen wurde, könnten die Unternehmen als neu gegründete Unternehmen betrachtet werden, auf die die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien keine Anwendung finden. Ein Unternehmen gilt grundsätzlich in den ersten drei Jahren nach Aufnahme seiner Geschäftstätigkeit als neu gegründet. Deutschland wird um eine Stellungnahme dazu ersucht, ob die FGZ und die Flughafen Zweibrücken GmbH als neu gegründete Unternehmen im Hinblick auf die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien betrachtet werden können.
- (130) Bisher wurde kein Umstrukturierungsplan vorgelegt, auf dessen Grundlage diese jährlichen Beihilfen gewährt worden sein könnten. Die Kommission fordert Deutschland daher auf, diese Frage zu klären und zu erläutern, ob die Maßnahmen im Einklang mit den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen ergriffen wurden.

<sup>(31)</sup> ABL C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

<sup>(32)</sup> Randnummern 9 bis 13 Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.

- (131) Daher ist die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Auffassung, dass die Betriebsbeihilfe nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.

### 3. KREDIT, STAATLICHE BÜRGSCHAFT UND LIQUIDITÄTSPPOOL ZUGUNSTEN DER FLUGHAFEN ZWEIBRÜCKEN GmbH

- (132) Der Flughafenbetreiber Flughafen Zweibrücken GmbH hat am 20.10.2009 einen Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR bei der Sparkasse Südwestpfalz aufgenommen. Für diesen Kredit hat das Land Rheinland-Pfalz eine Bürgschaftserklärung abgegeben. Die Flughafen Zweibrücken GmbH ist ferner einem beim Ministerium der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz eingerichteten Liquiditätspool angeschlossen, um die Begleichung ausstehender Rechnungen sicherzustellen. Der Flughafen Zweibrücken GmbH wurde im Rahmen des Liquiditätspools eine Kreditlinie in Höhe von 3,5 Mio. EUR gewährt. Dieser Kredit wurde durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz abgesichert.

#### Vorliegen einer Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AVEU

Begriff des Unternehmens und wirtschaftliche Tätigkeit

- (133) Wie in den vorstehenden Erwägungsgründen 57 ff. beschrieben, ist die Flughafen Zweibrücken GmbH nach dem EU-Wettbewerbsrecht ein Unternehmen.

Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

- (134) Wie vom Gerichtshof festgestellt,<sup>(33)</sup> können Maßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dann als staatliche Beihilfe qualifiziert werden, wenn sie a) aus staatlichen Mitteln finanziert und direkt vom Staat oder indirekt von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staats gewährt werden und b) dem Staat zuzurechnen sind.
- (135) Die Kommission kann gegenwärtig nicht feststellen, ob die Mittel, die von der Sparkasse Südwestpfalz, einem öffentlich-rechtlichen Finanzinstitut, ausgezahlt wurden, dem Staat zuzurechnen sind, und ersucht daher die deutschen Behörden um die Vorlage weiterer diesbezüglicher Informationen. Der Kredit aus dem Liquiditätspool des Ministeriums der Finanzen des Landes Rheinland-Pfalz, die vom Land Rheinland-Pfalz übernommene Bürgschaft und die Besicherung durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz sind jedoch dem Staat zuzurechnen, da sie von öffentlichen Einrichtungen stammen und aus staatlichen Mitteln gewährt wurden.
- (136) Somit fordert die Kommission die deutschen Behörden zur Vorlegung weiterer diesbezüglicher Informationen auf.

<sup>(33)</sup> Siehe Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (Stardust Marine), Slg. 2002, I-4397.

#### Wirtschaftlicher Vorteil

- (137) Zur Prüfung der Frage, ob einem Unternehmen durch die Gewährung eines Kredits, durch eine staatliche Bürgschaft und durch einen Liquiditätspool ein wirtschaftlicher Vorteil entstanden ist, wendet die Kommission das Prinzip des „marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“ an. Nach diesem Prinzip sind Kapitalmittel, die der Staat direkt oder indirekt einem Unternehmen unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfe zu bewerten.<sup>(34)</sup>
- (138) Im vorliegenden Fall muss die Kommission bewerten, ob die Kreditbedingungen, die staatliche Bürgschaft und der Liquiditätspool der Flughafen Zweibrücken GmbH einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben, den das begünstigte Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht gehabt hätte.
- (139) Für einen Vergleich der Bedingungen und des Zinssatzes des kurzfristigen Kredits aus dem Liquiditätspool mit den marktüblichen Bedingungen und Zinssätzen sollte nach Meinung der Kommission als maßgebliches Datum das Datum des rechtsverbindlichen Dokuments zugrunde gelegt werden, mit dem die Kreditlinie gewährt wurde.
- (140) Die Kommission muss untersuchen, ob der Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR, die staatliche Bürgschaft, die Besicherung und die Kreditlinie in Höhe von 3,5 Mio. EUR im Rahmen des Liquiditätspools in Übereinstimmung mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gewährt wurden. Nach der Rechtsprechung ist zu prüfen, ob ein unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen handelnder Kapitalgeber von vergleichbarer Größe wie die Verwaltungseinrichtungen des öffentlichen Sektors unter den entsprechenden Umständen zur Vornahme der fraglichen Kapitalzufuhr hätte bewegt werden können.<sup>(35)</sup>
- (141) Bezüglich des Kredits in Höhe von 3,15 Mio. EUR, den die Sparkasse Südwestpfalz der Flughafen Zweibrücken GmbH gewährt hat, ist das Bestehen eines Vorteils entsprechend der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (im Folgenden „Mitteilung über Referenzzinssätze“)<sup>(36)</sup> zu bewerten. In der Mitteilung über Referenzzinssätze sind die Voraussetzungen und die anstelle des Marktzinssatzes zu verwendenden Referenz- und Abzinsungssätze definiert, die erfüllt sein müssen, damit ein Sollzinssatz als marktkonform erachtet werden kann. Zum jetzigen Zeitpunkt der Untersuchung verfügt die Kommission über keine Informationen bezüglich

<sup>(34)</sup> Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten: Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG über öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie, ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3, Randnr. 11. Diese Mitteilung bezieht sich auf die verarbeitende Industrie, ist jedoch auch auf die anderen Wirtschaftssektoren anwendbar. Vgl. Rechtssache T-16/96, Cityflyer, Slg. 1998, II-757, Randnr. 51.

<sup>(35)</sup> Vgl. verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, WestLB, Slg. 2003, II-435, Randnr. 245.

<sup>(36)</sup> ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

des Sollzinssatzes, der auch die Schwierigkeiten, in denen sich die Zweibrücken Flughafen GmbH wahrscheinlich befand, berücksichtigen sollte.

(142) Basiert der Zinssatz für einen Kredit grundsätzlich auf dem IBOR-Satz für ein Jahr, dem je nach Ratingkategorie und Besicherung des Kreditnehmers eine Marge von mindestens 60 Basispunkten hinzugerechnet wird, so ist der Zins als Marktzins zu betrachten. Liegt kein Rating einer speziellen Ratingagentur vor, akzeptiert die Kommission auch nationale Ratingsysteme und von Banken zur Feststellung von Ausfallquoten verwendete Ratingsysteme. Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, stellt die Maßnahme keine staatliche Beihilfe dar. Die Kommission ersucht Deutschland um Informationen, die für die Bewertung des Kredits von 3,15 Mio. EUR, den die Sparkasse Südwestpfalz der Flughafen Zweibrücken GmbH gewährt hat, nach der Mitteilung über Referenzzinssätze erforderlich sind.

(143) Hinsichtlich der Absicherung der vorgenannten Kredite durch die Bürgschaft des Landes Rheinland-Pfalz und die Besicherung durch das Ministerium ist anhand der Mitteilung über Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften<sup>(37)</sup> zu prüfen, ob ein Vorteil vorliegt. Eine einzelne staatliche Garantie, die die Voraussetzungen in Abschnitt 3.2 der Mitteilung über Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften erfüllt, verschafft einem Unternehmen keinen Vorteil und stellt daher keine staatliche Beihilfe dar.

(144) Gegenwärtig liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, ob die in der Mitteilung über Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden insbesondere um Ausführungen dazu, ob sich der Kreditnehmer in finanziellen Schwierigkeiten befand, ob der Umfang der Garantie ermittelt werden konnte, ob die Garantie höchstens 80 % der ausstehenden finanziellen Verpflichtungen deckte und ob für die Garantie ein marktübliches Entgelt gezahlt wurde.

(145) Was die Kreditlinie in Höhe von 3,5 Mio. EUR im Rahmen des Liquiditätspools betrifft, so ist der Kredit nach der Mitteilung über Referenzzinssätze zu bewerten, und es ist zu prüfen, ob die Marge zu Marktbedingungen gewährt wurde. Dasselbe gilt für den von der Sparkasse Südwestpfalz gewährten Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR.

(146) Gegenwärtig liegen der Kommission keine Informationen zu den Bedingungen der Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspools vor. Daher ersucht die Kommission die deutschen Behörden um die für die Bewertung der Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspools nach der Mitteilung über Referenzzinssätze erforderlichen Informationen.

(147) Gegenwärtig kann die Kommission nicht bewerten, ob die Maßnahmen im Einklang mit den Vorschriften des

<sup>(37)</sup> Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften, ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

EU-Rechts gewährt wurden, und gelangt daher zu der vorläufigen Ansicht, dass die Maßnahmen der Flughafen Zweibrücken GmbH möglicherweise einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen<sup>(38)</sup>.

#### Selektivität

(148) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV muss eine Maßnahme, um als staatliche Beihilfe befunden zu werden, bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen. Im fraglichen Fall stellt die Kommission fest, dass der Kredit, die staatliche Bürgschaft und die Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspool nur zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH gewährt wurden. Daher ist die Maßnahme selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(149) Stärkt die Beihilfe eines Mitgliedstaats die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im Handel innerhalb der Union, muss deren Wettbewerbsfähigkeit als durch die Beihilfe beeinträchtigt angesehen werden. Entsprechend der ständigen Rechtsprechung ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbsoffenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt<sup>(39)</sup>.

(150) Wie in Randnummer (76) dargelegt, ist die Flughafen Zweibrücken GmbH die Betreiberin eines Flughafens, der mit anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet, z. B. dem Flughafen Saarbrücken, in Konkurrenz tritt. Eine Verfälschung des Wettbewerbs kann infolgedessen nicht ausgeschlossen werden.

#### Schlussfolgerung

(151) Aus den oben erläuterten Gründen gelangt die Kommission gegenwärtig zu dem vorläufigen Ergebnis, dass der Kredit in Höhe von 3,15 Mio. EUR, die staatliche Bürgschaft, die Besicherung und die Kreditlinie im Rahmen des Liquiditätspools zugunsten der Flughafen Zweibrücken GmbH eine staatliche Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

#### 4. ERMÄSSIGTE FLUGHAFENENTGELTE AM FLUGHAFEN ZWEIBRÜCKEN

##### **Vorliegen einer Beihilfe in Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV**

(152) Laut vorliegenden Informationen scheinen Germanwings, TUIfly und Ryanair während der Jahre ihres Flugbetriebs

<sup>(38)</sup> Für weitere Einzelheiten zu dem von Rheinland-Pfalz bereitgestellten Liquiditätspool siehe Beihilfesache SA.32833 – Deutschland – Mutmaßliche staatliche Beihilfe zugunsten des Flughafens Frankfurt Hahn; <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/874>.

<sup>(39)</sup> Rechtssache T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717.

am Flughafen Zweibrücken ermäßigte Flughafenentgelte an die Flughafen Zweibrücken GmbH entrichtet zu haben.

#### Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

- (153) Der Begriff der staatlichen Beihilfe gilt für jeden direkt oder indirekt gewährten Vorteil, der aus staatlichen Mitteln finanziert, vom Staat selbst oder einer zwischen geschalteten Stelle im Auftrag des Staats gewährt wird.<sup>(40)</sup>
- (154) Im vorliegenden Fall übte der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Wie oben erwähnt, wurde der Flughafen Zweibrücken in der Zeit ab 2006, als Germanwings, TUIfly und Ryanair die Ermäßigungen gewährt wurden, von der Flughafen Zweibrücken GmbH betrieben, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der FGAZ. Anteilseigner der FGAZ sind zu je 50 % das Land Rheinland-Pfalz und der ZEF. Daher sind nach Auffassung der Kommission die den Fluggesellschaften gewährten Ermäßigungen auf die Entgelte als Einbußen an staatlichen Mitteln zu betrachten.
- (155) Der Gerichtshof der Europäischen Union hat jedoch festgestellt, dass auch dann, wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln. Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens dem Staat zuzurechnen<sup>(41)</sup>. Bevor die Flughafen Zweibrücken GmbH mit mehreren Fluglinien Verträge über Luftverkehrsdienste schloss, haben sehr wahrscheinlich Verhandlungen stattgefunden, bei denen die zuständigen Ministerien des Landes Rheinland-Pfalz ein Mitspracherecht hatten. Einem Pressebericht zufolge galt die Unterzeichnung des Vertrages zwischen dem Flughafen und Germanwings als Erfolg für den Wirtschaftsminister<sup>(42)</sup>. Bei Unterzeichnung des Vertrags zwischen dem Flughafen und Ryanair über Luftverkehrsdienste nach London-Stansted hat der Wirtschaftsminister Hendrik Hering dies als die Fortsetzung der Erfolgsgeschichte bezeichnet<sup>(43)</sup>. Minister Hering zufolge bediene Ryanair ein grenzüberschreitendes Einzugsgebiet.
- (156) Auch die geografische Nähe der Flughäfen Zweibrücken und Saarbrücken wurde in den Ländern auf höchster politischer Ebene erörtert. Eine Zeitlang sprachen die Ministerien beider Länder über eine engere Zusammenarbeit. Laut einer Pressemitteilung wurden die Gespräche von Rheinland-Pfalz aufgrund mangelnden Interesses der Gegenseite abgebrochen<sup>(44)</sup>.
- (157) Daraufhin versuchte Rheinland-Pfalz einen privaten Investor für den Flughafen Zweibrücken zu finden, was jedoch nicht gelang. Die Konkurrenzsituation zwischen den beiden Flughäfen wurde auch von der Bundesregierung bestätigt. In ihrer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage heißt es, die Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken stünden in scharfem Wettbewerb, was zu finanziellen Problemen für beide Flughäfen führe. Weiter heißt es, der Flughafen Zweibrücken habe einen Kundenrückgang des Flughafens Saarbrücken verursacht. Gleichzeitig bestünden Zweifel daran, ob Zweibrücken die Verträge mit den Fluggesellschaften aufrechterhalten könne. Es ist auch die Rede davon, dass Zweibrücken in finanzielle Schwierigkeiten geraten könnte<sup>(45)</sup>.
- (158) Das Land Rheinland-Pfalz mit seinem Anteil von 50 % an der FGAZ übt zusammen mit dem anderen öffentlichen Anteilseigner, dem ZEF, die Kontrolle über die Flughäfen Zweibrücken GmbH aus. Daneben wird der Flughafen Zweibrücken von einer Aufsichtsbehörde überwacht, die ihre Überwachungsrechte durch die Kontrolle und Beaufsichtigung der Handlungen der Betreiberin des Flughafens

<sup>(40)</sup> Siehe Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission (nachfolgend „Stardust Marine“), Slg. 2002, I-4397.

<sup>(41)</sup> Urteil in der Rechtssache Stardust Marine, Randnr. 52 und 57.

<sup>(42)</sup> <http://www.spdfraktion-rlp.de/pressemeldungen0+M5a44976cef6.html>: „Manfred Nink, verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, wertet die heute vorgestellte Einrichtung der Flugverbindung Zweibrücken-Berlin der Fluggesellschaft Germanwings auf dem Flughafen Zweibrücken ab Mitte September als weiteren Erfolg zugunsten des Wirtschafts- und Urlaubsstandorts Rheinland-Pfalz: „Der neuen Führung des Wirtschaftsministeriums mit Minister Hendrik Hering und Verkehrsstaatssekretär Dr. Carsten Kühl ist es gelungen, beim Flughafen Zweibrücken einen Durchbruch für die Region zu erzielen.“

<sup>(43)</sup> <http://www.pirmasenser-zeitung.de/cgi-bin/cms/www/cgi/cms.pl?cmd=showMsg&tpl=pzMsg.html&path=/pz/landkreis&id=3635893>: 28. Mai 2008: „Der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hendrik Hering (SPD) sprach gestern, nachdem das Ryanair-Engagement unter Dach und Fach war, von einer „Fortsetzung der Erfolgsgeschichte“ des Zweibrücker Flughafens. Er sei überzeugt, dass das Ryanair-Angebot gut angenommen werde, so Hering, der die neue London-Verbindung Voraussetzungen für internationalen Flugbetrieb auf wettbewerbsfähigem Niveau besitze, stellte Hering fest: „Die Flüge von Ryanair werden eine große Zielgruppe im grenzüberschreitenden Einzugsgebiet ansprechen. Die günstige Gebührensituation in Zweibrücken, die Pünktlichkeit der Flüge und die kurzen Umschlagzeiten von unter 25 Minuten sind überzeugende Argumente.“ Schon in wenigen Tagen würden die Ausschreibungsunterlagen für den Flughafen Zweibrücken auf Internetseiten der Europäischen Union veröffentlicht, kündigte der Minister an. In den Unterlagen müssten noch „rechtliche Fragen geprüft“ werden.“

<sup>(44)</sup> <http://www.verkehrsrundschau.de/traport-kein-interesse-an-zweibruecken-488184.html>: 8.2.2007: „Rheinland-Pfalz hatte am Dienstag überraschend die Gespräche mit dem Saarland über eine mögliche Zusammenarbeit der Flughäfen Zweibrücken und Saarbrücken abgebrochen. Wirtschaftsminister Hendrik Hering (SPD) warf seinen saarländischen Gesprächspartnern vor, ihrerseits bestehe „kein ernsthafter Wille“ an einer Kooperation. Er kündigt an, nun würden Gespräche mit privaten Investoren intensiviert, die Interesse am Flughafen Zweibrücken angemeldet hätten. Staatssekretär Carsten Kühl sagte, die Perspektive für den Zweibrücker Flughafen sei, dass dieser in private Hände übergehe.“

<sup>(45)</sup> Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/2380, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Höfken, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2107 –, Risiken durch die geplante Privatisierung des Bitburger Flugplatzes; <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/023/1702380.pdf>.

Zweibrücken, der Flughafen Zweibrücken GmbH, ausübt. Die Unterzeichnung eines Vertrags zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und einer Luftverkehrsgesellschaft kann eine solche Handlung darstellen, die von der Aufsichtsbehörde überwacht wird oder genehmigt werden muss. Ferner bedarf die Flughafenentgeltordnung nach § 43 a LuftVZO vor der Inkraftsetzung der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

- (159) Angesichts dieser Aspekte scheint der Staat die Aktivitäten des Flughafens Zweibrücken kontrollieren zu können und in wichtige Entscheidungen über die wirtschaftliche Nutzung des Flughafens eingebunden gewesen zu sein. Daher ist die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt der vorläufigen Ansicht, dass die mehreren Fluggesellschaften gewährten ermäßigten Entgelte öffentlichen Stellen zuzurechnen sind.

#### Spezifischer wirtschaftlicher Vorteil

- (160) Um als staatliche Beihilfe erachtet zu werden, muss eine Maßnahme dem Begünstigten einen Vorteil verschaffen. Ist eine Vereinbarung über Entgelte so ausgelegt, dass einem bestimmten Unternehmen durch den Verzicht auf staatliche Einnahmen eine Vorzugsbehandlung zuteil wird, so findet Artikel 107 Absatz 1 AEUV Anwendung.
- (161) Auch hinsichtlich der ermäßigten Flughafenentgelte am Flughafen Zweibrücken muss die Kommission zunächst prüfen, ob sich die Flughafen Zweibrücken GmbH wie ein normaler marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, als sie den betreffenden Fluggesellschaften die ermäßigten Entgelte gewährte.
- (162) Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber kann aus wirtschaftlichen Gründen Ermäßigungen gewähren, wenn diese beispielsweise zeitlich begrenzt sind oder keine Diskriminierung zwischen den Nutzern der Flughafeninfrastruktur bedeuten und wenn sie die wirtschaftliche Rentabilität des Flughafens nicht gefährden, sondern vielmehr verbessern. In jedem Fall sollten Rabatte und andere Ermäßigungen größenbedingte Kostenvorteile oder andere Kosteneinsparungen für den Flughafenbetreiber widerspiegeln oder auf einer wirtschaftlichen Logik basieren, so dass die Gewährung dieser Rabatte bzw. anderen Ermäßigungen für den Flughafenbetreiber wirtschaftlich zweckmäßig ist.<sup>(46)</sup>
- (163) Ferner wären Ermäßigungen, die dazu führen, dass die von den Fluggesellschaften entrichteten Flughafenentgelte geringer sind als die Kosten der Betriebsabläufe, die der Flughafen für die Fluggesellschaften bereitstellt, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unsinnig, insbesondere, wenn sich der Betreiber in finanziellen Schwierigkeiten befindet, denn die Ermäßigungen würden dann nur die Verluste des Flughafenbetreibers vergrößern. Daher würde ein marktwirtschaftlich handelnder Betreiber derartige Ermäßigungen unter normalen Marktbedingungen nicht gewähren. Derartige Ermäßigungen würden folglich den Fluggesellschaften einen Vorteil verschaffen, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erlangen würden.
- (164) Zur Bewertung der Frage, ob die ermäßigten Entgelte, die nach den zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und TUIfly, Germanwings und Ryanair geschlossenen Verträgen bzw. Vereinbarungen über Sonderermäßigungen gewährt wurden, unter Marktbedingungen gewährt wurden, muss die Kommission überprüfen, ob die Ermäßigungen unter Umständen gewährt wurden, die für einen unter normalen Marktbedingungen operierenden Kapitalgeber unter Zugrundelegung der verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarungen akzeptabel wären.
- (165) Der Kommission liegen keine Hinweise darauf vor, dass die deutschen Behörden eine Prognose der geschätzten Einnahmen und Kosten des Flughafens für die Laufzeit der fraglichen Vereinbarungen erstellt haben. Insbesondere legten die deutschen Behörden keinen Geschäftsplan vor, auf dessen Grundlage die Flughafen Zweibrücken GmbH ab 2006 die Gewährung von Ermäßigungen auf die Entgelte beschloss. Deutschland legte nur einen mittelfristigen Geschäftsplan für die Jahre von 2011 bis 2015 vor. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liegen der Kommission ferner keine Informationen darüber vor, wie die relevanten Einnahmen und Kostenpositionen in den Vereinbarungen ermittelt wurden.
- (166) Es ist fraglich, ob mit der für das [...] zugunsten von Germanwings, Ryanair und TUIfly sowie mit den in den nachfolgenden Jahren gewährten Rabatte und den in Randnummer (45) genannten [...] für Ryanair die Kosten gedeckt werden konnten, die einem Flughafenbetreiber bei der Erbringung seiner Dienstleistungen entstehen. Die Kommission stellt ferner fest, dass der Flughafen nach der Aufnahme des gewerblichen Luftverkehrs zwischen 2006 und 2009 jedes Jahr höhere Verluste machte. Diese Verluste wurden durch Zahlungen der öffentlichen Anteilseigner ausgeglichen. Ferner stellt die Kommission fest, dass eine Rückforderung der Rabatte und des Marketingbeitrags durch den Flughafen im Fall, dass die Fluggesellschaften einseitig entscheiden, die Dienste einzustellen, ausgeschlossen erscheint. Eine solche Klausel scheint Teil der gängigen Geschäftspraxis zu sein, da die Fluggesellschaft ansonsten einfach die Anreize „einkassieren“ könnte, ohne ernsthaft eine längere Geschäftsbeziehung in Erwägung zu ziehen.
- (167) Ein marktwirtschaftlich handelnder Eigentümer hätte erwägen müssen, ob eine Schließung des Flughafens günstiger gewesen wäre als eine Fortführung der Aktivitäten. Die deutschen Behörden werden um die Vorlage von Informationen bezüglich der Kosten einer Schließung im Vergleich zu den Kosten der Fortführung der Aktivitäten ersucht.
- (168) Hinsichtlich der Rentabilität des Flughafens fordert die Kommission die deutschen Behörden auf, für jedes Jahr zwischen 2006 und 2010 die Gesamtkosten für den Flughafen Zweibrücken aufgeschlüsselt nach Investitions- und Betriebskosten anzugeben und nähere Angaben zu den Investitionskosten, den Abschreibungskosten und den Kosten der Finanzierung von Sachanlagen zu machen. Hierzu zählen u. a. folgende Angaben:

<sup>(46)</sup> Kommissionsbeschluss vom 18. Februar 2011, Beihilfverfahren NN 26/2009 – Griechenland – Entwicklung des Flughafens Ioannina.

- jährliche technische Kapazität nach der Zahl der Fluggäste und den Bodenzeiten am Flughafen für den Zeitraum von 2006 bis 2010 unter Berücksichtigung von Kapazitätsrestriktionen wie Slots, Sicherheit, Umweltfragen usw.
  - jährlicher Anteil von Germanwings, TUIfly und Ryanair an der Flughafenkapazität nach Fluggästen und Bodenzeiten im selben Zeitraum
  - Höhe der jährlichen Investitionskosten des Flughafens im selben Zeitraum
  - von Germanwings, TUIfly und Ryanair jeweils getragener Anteil an den jährlichen Investitionskosten des Flughafens
  - Höhe der jährlichen Betriebskosten des Flughafens im selben Zeitraum
  - von Germanwings, TUIfly und Ryanair jeweils getragener Anteil an den jährlichen Betriebskosten des Flughafens
- (169) Die deutschen Behörden werden ferner aufgefordert, die von TUIfly, Germanwings und Ryanair pro Jahr für jedes Jahr des Flugbetriebs am Flughafen Zweibrücken geleisteten Nettozahlungen sowie die von der Flughafen Zweibrücken GmbH und der FGAZ an jede der Fluggesellschaften geleisteten Zahlungen anzugeben.
- (170) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, für jedes Jahr von 2006 bis 2010 die Höhe der nicht-aeronautischen Einnahmen (z. B. aus Parkgebühren, Einkäufen oder zusätzlichen Ausgaben) pro Fluggast von Germanwings, TUIfly und Ryanair am Flughafen Zweibrücken anzugeben. Ferner werden die deutschen Behörden aufgefordert, die Gründe für die Einstellung von Flugverbindungen der Fluggesellschaften darzulegen und auszuführen, ob vor der Einstellung von Flugverbindungen Verhandlungen stattfanden. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden um Vorlage einer nach Monaten aufgeschlüsselten Übersicht über die Zahl der Fluggäste und die Auslastung jeder von Germanwings, TUIfly und Ryanair ab dem Flughafen Zweibrücken angebotenen Flugverbindung seit Beginn des gewerblichen Luftverkehrs am Flughafen Zweibrücken.
- (171) Ferner wird Deutschland aufgefordert, ausführlich darzulegen, wie die Preise für die in der Vereinbarung zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und Ryanair vom 22. September 2008 vorgesehenen zusätzlichen Dienstleistungen wie Autovermietungsschalter, Werbeveranstaltungen, Reisen für Journalisten, Computer- und Faxservice usw. berechnet und von Ryanair beglichen wurden.
- (172) Die Kommission fordert Deutschland zur Vorlage weiterer Informationen darüber auf, ob alle Fluggesellschaften, die die Flughafeninfrastruktur nutzen, denselben offenen, diskriminierungsfreien Zugang zu dieser haben und identische Entgelte für dieselben Dienstleistungen zahlen.
- (173) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission ernsthafte Bedenken, ob die TUIfly, Germanwings und Ryanair gewährten Ermäßigungen auf die Entgelte von einem marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgeber auf dieselbe Weise und unter denselben Bedingungen wie in den zuvor genannten Vereinbarungen gewährt worden wären.
- (174) Die Kommission hat Zweifel, ob solche Ermäßigungen durch einen objektiven Grund zu rechtfertigen gewesen wären, der für einen marktwirtschaftlich handelnden Betreiber akzeptabel gewesen wäre. Die Kommission kann nicht ausschließen, dass TUIfly, Germanwings und Ryanair durch ermäßigte Entgelte auf Grundlage der vorgenannten Vereinbarungen ein selektiver wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Daher fordert die Kommission die deutschen Behörden zur Vorlage eines Geschäftsplans auf, der beim Abschluss der Vereinbarungen mit den verschiedenen Fluggesellschaften durch den Flughafen erarbeitet wurde.
- (175) Die Kommission stellt auch fest, dass die ermäßigten Entgelte die Sicherheitsgebühr zu umfassen scheinen. Da diese Gebühr vom Flughafen an den Sicherheitsdienst zu zahlen ist, würde jeder Preis, der keine Rückforderung der Sicherheitsgebühr zuließe, aus eben diesem Grund einen Vorteil darstellen.
- Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels**
- (176) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden.<sup>(47)</sup> Entsprechend der ständigen Rechtsprechung<sup>(48)</sup> ist eine wettbewerbsverfälschende Maßnahme bereits dann gegeben, wenn der Empfänger der Beihilfe auf wettbewerbs-offenen Märkten mit anderen Unternehmen in Konkurrenz tritt.
- (177) Durch die Ermäßigung der Flughafenentgelte reduzieren sich die normalen Betriebskosten der begünstigten Fluggesellschaften. Daher können die Fluggesellschaften ihre Marktposition stärken. Darüber hinaus ist die Luftfrachtbranche durch intensiven Wettbewerb zwischen Wirtschaftsteilnehmern aus verschiedenen Mitgliedstaaten geprägt, was besonders seit dem Inkrafttreten der dritten Stufe der Liberalisierung des Luftverkehrs („drittes Liberalisierungspaket“) am 1. Januar 1993 gilt. Folglich beeinträchtigen die ermäßigten Entgelte den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälschen den Wettbewerb in der Luftfrachtbranche oder drohen diesen zu verfälschen.
- Schlussfolgerung**
- (178) Unter diesem Umständen gelangt die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass die von TUIfly, Germanwings und Ryanair während der Jahre ihres Flugbetriebs am Flughafen Zweibrücken entrichteten ermäßigten Entgelte, d. h. die erhaltenen Zuwendungen, staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

<sup>(47)</sup> Rechtssache 730/79, Philip Morris, Slg. 1980, I-2671, Randnr. 11.

<sup>(48)</sup> Rechtssache T-214/95, Het Vlaamse Gewest/Kommission, Slg. 1998, II-717, Randnr. 46.

## 5. ZWISCHEN DEM LAND RHEINLAND-PFALZ UND RYANAIR GESCHLOSSENE VEREINBARUNG ÜBER MARKETINGDIENSTLEISTUNGEN

### **Vorliegen einer Beihilfe in Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV**

#### Staatliche Mittel

(179) Zahlungen im Rahmen der zwischen Rheinland-Pfalz und Ryanair geschlossenen Vereinbarung über Marketingdienstleistungen sind dem Staat zuzurechnen. Soweit die von Rheinland-Pfalz gezahlte Marketingunterstützung nicht dem wirtschaftlichen Wert der von Ryanair erbrachten Marketingdienstleistungen entspricht, handelt es sich daher um Einbußen an staatlichen Mitteln.

(180) Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, die Höhe der von Rheinland-Pfalz im Rahmen der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen seit dem Abschluss dieser Vereinbarung im Oktober 2008 an Ryanair geleisteten Zahlungen anzugeben.

#### Wirtschaftlicher Vorteil

(181) Ebenfalls hinsichtlich der Marketingunterstützung hat die Kommission zunächst zu prüfen, ob sich das Land Rheinland-Pfalz bei Unterzeichnung der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen wie ein normaler marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber (siehe Beschreibung in Randnummer (168)) verhalten hat.

(182) Die deutschen Behörden machen geltend, dass die Flughafen Zweibrücken GmbH für Marketingmaßnahmen von Ryanair (Hinweisschilder, Anzeigen, Flyerdruck) [35 000-48 000]\* EUR gezahlt hat und diese Zahlungen belegt werden können. Informationen bezüglich der Höhe der vom Land Rheinland-Pfalz im Rahmen des Marketingvertrags mit Ryanair oder einer anderen Rechtsgrundlage geleisteten Zahlungen legten die deutschen Behörden jedoch nicht vor. Deutschland machte auch keine Angaben darüber, auf welcher Rechtsgrundlage die Marketingzahlungen des Flughafens erfolgten.

(183) Die Kommission stellt erstens fest, dass am Flughafen Zweibrücken nur Ryanair in einem solchen Maße Marketingunterstützung erhalten zu haben scheint. Zweitens sind die zwischen dem Land und Ryanair vereinbarten Marketingdienstleistungen in keiner Weise an greifbare Ergebnisse wie eine Steigerung der Fluggastzahlen oder an andere messbare Effekte geknüpft. Drittens ist nicht bekannt, ob Rheinland-Pfalz die Erbringung der Dienstleistungen entsprechend der Vereinbarung geprüft hat.

(184) Insgesamt stellt die Kommission fest, dass die Vereinbarung eindeutig an eine tägliche Verbindung von Ryanair zwischen Zweibrücken und London geknüpft ist, wie in der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen ausdrücklich festgestellt. Somit kann die Vereinbarung als Anreiz für die neue Verbindung betrachtet werden, die Ryanair im Oktober 2008 in Zweibrücken aufnahm. Die Vereinbarung über Marketingdienstleistungen wurde kurz nach der Vereinbarung über Flughafendienstleistungen

zwischen der Flughafen Zweibrücken GmbH und Ryanair und vor der tatsächlichen Aufnahme der Verbindung am 28. Oktober 2008 geschlossen.

(185) Die Kommission fordert die deutschen Behörden ferner auf, Belege für die im Rahmen der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen erbrachten Dienstleistungen vorzulegen und dabei auch den Mehrwert dieser Dienstleistungen für Zweibrücken im Vergleich zur offiziellen englischsprachigen Tourismuswebsite für Rheinland-Pfalz sowie die Berechnung der Preise für die Dienstleistungen zu erläutern.

(186) Die Kommission zweifelt, ob sich Rheinland-Pfalz bei der Gewährung der Marketingunterstützung für Ryanair wie ein normaler marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber in diesem Wirtschaftszweig verhalten hat. Da Ryanair unmittelbar von diesen Marketingaktivitäten profitiert, hätten diese zumindest teilweise von Ryanair finanziert werden sollen. Die Unterstützung verschafft Ryanair somit einen wirtschaftlichen Vorteil.

#### Selektivität

(187) Im fraglichen Fall stellt die Kommission fest, dass die zu bewertende Marketingunterstützung ausschließlich Ryanair gewährt wurde. Daher war die Maßnahme selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

#### Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

(188) Aus den ab Randnummer (181) dargelegten Gründen gelangt die Kommission zu der vorläufigen Ansicht, dass die Ryanair vom Land Rheinland-Pfalz potenziell gewährte Marketingunterstützung den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

#### Schlussfolgerung

(189) Auf der Grundlage der obigen Ausführungen ist die Kommission der vorläufigen Ansicht, dass die Ryanair vom Land Rheinland-Pfalz gewährte Marketingunterstützung staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhaltet.

#### **Vereinbarkeit der ermäßigten Flughafenentgelte und der Marketingvereinbarung mit dem Binnenmarkt**

(190) In den Leitlinien von 2005 wird der Tatsache Rechnung getragen, dass kleinere Flughäfen häufig nicht über das zum Erreichen der kritischen Größe und der Rentabilitätsschwelle notwendige Fluggastaufkommen verfügen, weshalb „die Luftfahrtunternehmen nicht immer bereit [sind], ohne entsprechenden Anreiz das Risiko einzugehen, Flugverbindungen von unbekanntem oder noch nicht getesteten Flughäfen aus zu eröffnen“ (Randnummer 74 der Leitlinien von 2005). Aus diesem Grund erhebt die Kommission keine Einwände, wenn unter bestimmten Voraussetzungen staatliche Beihilfen gewährt werden, sofern sie dazu dienen, „neue Flugverbindungen oder neue Frequenzen von Regionalflughäfen aus anzubieten, um ein Fluggastaufkommen anzuziehen und nach einer bestimmten Zeit die Rentabilitätsschwelle zu erreichen“.

- (191) Wenn die in den Leitlinien von 2005 festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind, werden die Anlaufbeihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet. Was die zwischen Ryanair und Rheinland-Pfalz geschlossene Vereinbarung über Marketingdienstleistungen betrifft, so hat die Kommission gegenwärtig ernsthafte Zweifel an den eventuellen Begründungen für die Vereinbarkeit der Vereinbarung mit dem Binnenmarkt. Da jedoch in der Vereinbarung selbst festgestellt wird, dass dieser eine tägliche Verbindung von Ryanair zwischen Zweibrücken und London zugrunde liegt, kann sie als Anreiz für die neue Verbindung erachtet werden, die Ryanair im Oktober 2008 zwischen Zweibrücken und London aufnahm. Folglich ist auch die Vereinbarkeit der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen mit den Leitlinien von 2005 zu prüfen.
- (192) Die Kommission fordert die deutschen Behörden zur Vorlage jeglicher erforderlichen Informationen auf, damit geprüft werden kann, ob die fraglichen Maßnahmen als mit den Leitlinien von 2005 vereinbar erachtet werden können. Nach Randnummer 75 der Leitlinien von 2005 dürfen keine Anlaufbeihilfen für neue Flugverbindungen gewährt werden, auf denen bereits entsprechende Hochgeschwindigkeitsverbindungen bestehen. Die Kommission fordert Deutschland auf zu klären, ob diese Anforderung eingehalten wurde.
- (193) In Randnummer 79 der Leitlinien von 2005 heißt es:
- (194) a) *„Empfänger der Beihilfen sind Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die ihnen von einem Mitgliedstaat gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates<sup>(49)</sup> über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde.“*
- (195) Die Kommission ersucht die deutschen Behörden um die Klärung der Frage, ob Germanwings, TUIfly und Ryanair Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung nach Verordnung Nr. 1008/2008 sind.
- (196) b) *„... Die Beihilfen werden für Flugdienste zwischen Regionalflughäfen der Kategorien C und D und anderen Flughäfen in der EU gewährt.“*
- (197) Zum Zeitpunkt der Gewährung der Ermäßigungen war Zweibrücken ein Flughafen der Kategorie D („kleiner Regionalflughafen“) mit weniger als 1 Million Passagieren jährlich.
- (198) c) *„... Die Beihilfen werden nur für die Eröffnung neuer Flugverbindungen (siehe [Leitlinien von 2005]) oder für neue Frequenzen gezahlt, die einen Anstieg des Nettofluggastaufkommens bewirken.“*
- (199) Die durch die Vereinbarung über Marketingdienstleistungen zwischen Ryanair und der Flughafen Zweibrücken GmbH gewährte Ermäßigung bezieht sich ausdrücklich auf die Verbindung zwischen Zweibrücken und London und kann als Anreiz für eine neue Flugverbindung betrachtet werden. Sie ist jedoch nicht an einen Anstieg des Fluggastaufkommens geknüpft.
- (200) Die Ermäßigungen auf Lande-, Handling- und Passagierentgelte im ersten Betriebsjahr am Flughafen Zweibrücken scheinen in einigen Fällen an eine Entwicklung der Fluggastzahlen und eine gewisse Frequenz der Verbindung geknüpft zu sein. Die Kommission ersucht die deutschen Behörden um die Klärung der Frage, auf welche Weise die Ermäßigungen an einen Anstieg des Nettofluggastaufkommens geknüpft sind.
- (201) In Anbetracht der gegenwärtig vorliegenden Informationen hat die Kommission Zweifel, ob diese Voraussetzung in der zwischen Rheinland-Pfalz und Ryanair geschlossenen Vereinbarung über Marketingdienstleistungen und in den ermäßigten Entgelten, die TUIfly, Germanwings und Ryanair am Flughafen Zweibrücken entrichten, erfüllt ist.
- (202) d) *„... Die geförderte Verbindung muss langfristig rentabel, d. h. ohne Beihilfe kostendeckend, sein. Anlaufbeihilfen müssen deshalb degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt sein.“*
- (203) Aus den vorliegenden Informationen geht nicht klar hervor, ob die Germanwings, TUIfly und Ryanair gewährten Ermäßigungen auf die Entgelte degressiv gestaffelt und zeitlich begrenzt waren. Die mit Ryanair geschlossene Vereinbarung über Marketingdienstleistungen enthält keine Messgröße für die Rentabilität der Flugverbindung.
- (204) Die Kommission hat Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (205) e) *„... Beihilfefähig sind nur die zusätzlichen Anlaufkosten, die sich aus der Einrichtung der neuen Verbindung oder Frequenz ergeben und die dem Luftfahrtunternehmen nicht dauerhaft entstehen.“*
- (206) Als Beispiele für beihilfefähige zusätzliche Anlaufkosten werden in den Leitlinien von 2005 Einrichtungskosten sowie Marketing- und Werbeausgaben zur Bekanntmachung einer neuen Flugverbindung genannt. Nicht beihilfefähig sind dagegen regelmäßige Betriebskosten.
- (207) Aus den bisher eingegangenen Informationen geht nicht hervor, welche Kostenkategorien durch die ermäßigten Entgelte abgedeckt werden. Die Kommission fordert die deutschen Behörden auf, für die Jahre 2006 bis 2010 darzulegen, ob TUIfly, Germanwings und Ryanair für die Betriebskosten am Flughafen Zweibrücken aufkamen. Ferner wird um Ausführungen dazu ersucht, welche zusätzlichen Anlaufkosten von der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen abgedeckt werden sollten und wie diese neben den Ryanair gewährten ermäßigten Entgelten berechnet wurden.
- (208) Angesichts des Vorstehenden hat die Kommission Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (209) f) *„... Die degressiv gestaffelte Beihilfe kann für maximal drei Jahre gewährt werden. Die Beihilfe darf pro Jahr 50 % der beihilfefähigen Kosten des betreffenden Jahres und über den gesamten Beihilfezeitraum durchschnittlich 30 % der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen.“*

<sup>(49)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8)

- (210) Die ermäßigten Gebühren waren an eine bestimmte Frequenz und in einigen Fällen an ein bestimmtes Passagieraufkommen geknüpft. Es scheint keine Verbindung zu beihilfefähigen Kosten zu bestehen. Die deutschen Behörden werden aufgefordert, die Verbindung zu beihilfefähigen Kosten und die Anwendung zu erläutern.
- (211) Die Vereinbarung mit Ryanair über Marketingdienstleistungen ist auf 2 Jahre befristet. Sie ist jedoch nicht auf einen bestimmten Prozentsatz der beihilfefähigen Kosten beschränkt. Tatsächlich scheint sie an keinerlei tatsächliche (beihilfefähige) Kosten geknüpft zu sein, die Ryanair im Zusammenhang mit der Erbringung der Marketingdienstleistungen entstehen.
- (212) Die Kommission hat daher Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit der fraglichen Maßnahmen mit dieser Voraussetzung.
- (213) g) *„... Die Beihilfe muss sich nach der Entwicklung der Fluggastzahlen bemessen.“*
- (214) Die Vereinbarung über Marketingdienste steht nicht in Verbindung mit der Nettoentwicklung der Zahl der beförderten Passagiere. Die Vereinbarung nennt nur die Art des Marketings auf der Website von Ryanair, enthält jedoch keine Vorgaben, den Erfolg der Marketingmaßnahmen anhand von Statistiken zu messen oder die Passagiere des Flughafens Zweibrücken, die davon auf der Website erfahren haben, zu erfassen.
- (215) Die Kommission ersucht die deutschen Behörden um eine Erläuterung dazu, ob diese Voraussetzung bei der Festsetzung der ermäßigten Entgelte und der Aushandlung der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen mit Ryanair erfüllt wurde.
- h) *„... Öffentliche Stellen, die beabsichtigen, einem Unternehmen, sei es über einen Flughafen oder anderweitig, eine Startbeihilfe für die Eröffnung einer neuen Flugverbindung zu gewähren, müssen dies rechtzeitig und hinreichend bekannt geben, damit alle interessierten Luftfahrtunternehmen ihre Dienste anbieten können. Die Bekanntgabe muss insbesondere eine Beschreibung der betreffenden Strecke sowie objektive Kriterien für den Betrag und die Dauer der Beihilfe einhalten.“*
- (216) Bislang hat die Kommission von den deutschen Behörden keine Hinweise darauf erhalten, dass dies bei den Flughafenentgelten oder der Vereinbarung über Marketingdienstleistungen mit Ryanair der Fall ist. Daher hat die Kommission Bedenken, ob diese Voraussetzung bei den zu bewertenden Maßnahmen beachtet wurde.
- i) *„... Luftfahrtunternehmen, die eine Startbeihilfe für einen von einer öffentlichen Stelle ausgeschriebenen Verkehrsdienst beantragen, müssen ihrem Antrag einen Geschäftsplan beifügen, in dem dargelegt ist, wie die Rentabilität der betreffenden Strecke nach Ablauf des Beihilfezeitraums über längere Zeit sichergestellt wird. Vor Gewährung der Startbeihilfe muss die öffentliche Stelle untersuchen, welche Auswirkungen sich durch die neue Flugverbindung auf die konkurrierenden Strecken ergeben.“*
- (217) Wie oben festgestellt, waren die deutschen Behörden bislang nicht in der Lage, der Kommission einen wie auch immer gestalteten Geschäftsplan in Bezug auf die ermäßigten Entgelte für die fraglichen Jahre sowie die Vereinbarung über Marketingdienstleistungen vorzulegen. Ferner hat die Kommission Zweifel, ob die Flughafen Zweibrücken GmbH die möglichen Auswirkungen der neuen Flugverbindungen oder Fluggesellschaften auf die konkurrierenden Strecken geprüft hat. Daher zweifelt die Kommission, ob die fraglichen Maßnahmen diese Voraussetzung erfüllen.
- j) *„... Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass für jeden Flughafen jedes Jahr eine Liste der bezuschussten Flugverbindungen veröffentlicht wird. Dabei sind für jede Strecke die Finanzquelle, das begünstigte Unternehmen, die Höhe der Beihilfe und die Fluggastzahlen anzugeben.“*
- (218) Gegenwärtig liegen der Kommission keine Informationen darüber vor, ob der Flughafen Zweibrücken einen Bericht veröffentlicht, der über bezuschusste Flugverbindungen, die Quelle der staatlichen Beiträge, den Begünstigten, die Höhe der Beihilfe und die Fluggastzahlen pro Strecke Aufschluss gibt. Daher hat die Kommission Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (219) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat die Kommission Zweifel, ob die deutschen Behörden Nachprüfungsverfahren für die Behandlung möglicher Beschwerden nach Randnummer 79 Buchstabe k vorgesehen haben und ob Sanktionsmechanismen nach Randnummer 79 Buchstabe l der Leitlinien von 2005 vorgesehen wurden.
- (220) Der Kommission liegen keine Informationen darüber vor, ob die Anlaufbeihilfe mit anderen Finanzhilfen kumuliert wurde, z. B. mit Beihilfen sozialer Art und mit Ausgleichszahlungen für die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Zudem dürfen Anlaufbeihilfen nach Randnummer 80 der Leitlinien von 2005 *„nicht mit anderen Beihilfen für dieselben Kosten kumuliert werden, auch dann nicht, wenn diese Beihilfen in einem anderen Mitgliedstaat gezahlt werden“*. Die Kommission hat daher Zweifel, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (221) Angesichts des Vorstehenden ist die Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Auffassung, dass im vorliegenden Fall nicht alle in den Leitlinien von 2005 genannten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit erfüllt sind. Dementsprechend hat die Kommission Bedenken, ob die von TUIfly, Germanwings und Ryanair während der Jahre ihres Flugbetriebs am Flughafen Zweibrücken entrichteten ermäßigten Entgelte und die mit Ryanair geschlossene Vereinbarung über Marketingdienstleistungen als im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden können.

## BESCHLUSS

In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen fordert die Kommission Deutschland gemäß dem Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf, Stellung zu nehmen und jegliche zur Bewertung der Beihilfe/Maßnahmen zweckdienlichen Informationen binnen eines Monats nach Erhalt des vorliegenden Schreibens zu übermitteln. Deutschland wird der Kommission eine nichtvertrauliche Fassung seiner Stellungnahme und der relevanten Informationen übermitteln.

Die Kommission fordert Deutschland auf, dem potentiellen Begünstigten unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zu übermitteln. In diesem Zusammenhang muss Deutschland sicherstellen, dass Informationen über andere Unternehmen, die unter das Berufsgeheimnis im Sinne der Mitteilung der Kommission C(2003)4582 vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen <sup>(50)</sup> fallen, nicht offengelegt werden.

Die Kommission erinnert Deutschland an die aufschiebende Wirkung des Artikels 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

Die Kommission macht Deutschland darauf aufmerksam, dass sie alle Beteiligten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung im *Amtsblatt der Europäischen Union* unterrichten wird. Außerdem wird sie Beteiligte in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt der Europäischen Union* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch die Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens von dem Vorgang in Kenntnis setzen. Alle vorerwähnten Beteiligten werden aufgefordert, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung zu äußern. Die Beteiligten werden gebeten, auch eine nichtvertrauliche Fassung ihrer Stellungnahmen zu übermitteln."

---

<sup>(50)</sup> ABl. C 297 vom 9. Dezember 2003, S. 6.







## PRENUMERATIONSPRISER 2012 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 310 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	840 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	100 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

*Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

SV