

Amtsblatt der Europäischen Union

L 325



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

30. November 2016

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2016/2068 der Kommission vom 29. Juli 2013 über die staatliche Beihilfe SA.35611 (13/C), die Frankreich der Gruppe PSA Peugeot Citroën SA zu gewähren plant** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 4971)⁽¹⁾ 1
- ★ **Beschluss (EU) 2016/2069 der Kommission vom 1. Oktober 2014 über die von Belgien durchgeführten Maßnahmen SA.14093 (C76/2002) zugunsten von Brussels South Charleroi Airport und Ryanair** (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6849)⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fatter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2016/2068 DER KOMMISSION**vom 29. Juli 2013****über die staatliche Beihilfe SA.35611 (13/C), die Frankreich der Gruppe PSA Peugeot Citroën SA zu gewähren plant***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 4971)***(Nur der französische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 5. November 2012 ging bei der Kommission eine Beschwerde eines Unternehmens ein, das um die vertrauliche Behandlung seiner Identität ersuchte (im Folgenden der „anonyme Beschwerdeführer“).
- (2) Mit Beschluss vom 11. Februar 2013 (im Folgenden der „Rettungsbeschluss“) genehmigte die Kommission aus Gründen der Finanzstabilität vorläufig eine Garantie Frankreichs im Nennbetrag von 1,2 Mrd. EUR für Anleiheemissionen der Banque PSA Finance SA (im Folgenden „BPF“). In diesem Zusammenhang verpflichteten sich die französischen Behörden, innerhalb von sechs Monaten nach Erlass des Rettungsbeschlusses einen Umstrukturierungsplan für die Gruppe PSA Peugeot Citroën SA (im Folgenden „PSA“ oder die „Gruppe“ oder die „PSA-Gruppe“) und einen Rentabilitätsplan für die BPF vorzulegen.
- (3) Mit Schreiben vom 12. März 2013 meldete Frankreich bei der Kommission eine Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der PSA-Gruppe an.
- (4) Mit Schreiben vom 2. Mai 2013 unterrichtete die Kommission Frankreich über ihren Beschluss, das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) gegen diese Beihilfe zu eröffnen.

⁽¹⁾ ABl. C 275 vom 16.11.2007, S. 18.

- (5) Der Beschluss der Kommission über die Eröffnung des Verfahrens (im Folgenden „der Einleitungsbeschluss“) wurde am 16. Mai 2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽²⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, zu der betreffenden Beihilfe Stellung zu nehmen. Am 3. Juni 2013 sandte die Kommission den Hauptwettbewerbern der PSA einen Fragebogen zu.
- (6) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von fünf Beteiligten ein:
- i) der PSA-Gruppe in ihrer Eigenschaft als Begünstigte der Beihilfe, die ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 13. Juni 2013 vorlegte;
 - ii) einem Unternehmen, das nicht genannt werden möchte (im Folgenden der „anonyme Dritte“), das seine Stellungnahme mit Schreiben vom 14. Juni 2013 vorlegte;
 - iii) den Wettbewerbern Fiat, General Motors (im Folgenden „GM“) und Toyota, die ihre Stellungnahmen mit Schreiben vom 17., 18. und 21. Juni 2013 vorlegten.
- (7) Mit Schreiben vom 19. und 21. Juni 2013 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an Frankreich weiter.
- (8) Die französischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss mit Schreiben vom 3. Juni 2013 und ihre Bemerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten mit Schreiben vom 28. Juni 2013.
- (9) Nach Aufforderung durch die Kommission legten die französischen Behörden am 1. und 2. Juli 2013 ergänzende Informationen vor.
- (10) Am 4. Juli 2013 fand eine Telefonkonferenz zwischen den Dienststellen der Kommission, den französischen Behörden und der PSA-Gruppe statt. Zwei weitere Sitzungen derselben Parteien wurden am 11. und 12. Juli 2013 und eine Telefonkonferenz am 15. Juli 2013 abgehalten. Nach diesen Sitzungen legten die französischen Behörden mit Schreiben vom 16. Juli 2013 Informationen vor, die mit Schreiben vom 23. Juli 2013 abgeändert wurden.

2. BESCHREIBUNG

2.1. DIE PSA-GRUPPE

- (11) Bei der PSA-Gruppe handelt es sich um ein bei Euronext Paris börsennotiertes Unternehmen. 2011 hat die Gruppe weltweit über 3,5 Mio. Fahrzeuge und Ersatzteile verkauft (42 % außerhalb Europas). Sie ist in 160 Ländern geschäftlich vertreten und hat an 11 Standorten sogenannte „Montagewerke“ (davon neun in der Europäischen Union), in denen die Fahrzeuge montiert werden, sowie an 12 Standorten sogenannte „Maschinenwerke“, die auf die Herstellung bestimmter Teile spezialisiert sind. Zu den Tätigkeiten der Gruppe gehören auch die Finanzierung von Kraftfahrzeugen (BPF) und die Ausstattung von Kraftfahrzeugen (Faurecia). Bis zum Dezember 2012 gehörte zur PSA zudem der Logistikdienstleister GEFICO. Im Jahr 2012 erzielte die PSA-Gruppe einen Umsatz von 55,4 Mrd. EUR. Die Entwicklung des Umsatzes der Gruppe in den vergangenen fünf Jahren ist der nachstehenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1

Umsatz der PSA-Gruppe in Mio. EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Entwicklung des Umsatzes	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) Die BPF ist eine konzerneigene Bank, die zu 100 % von der PSA kontrolliert wird. Sie finanziert den Verkauf von Fahrzeugen der Marken Peugeot und Citroën sowie den Fahrzeug- und Ersatzteilbestand der Vertriebsnetze und bietet den Kunden der Gruppe Finanzierungsmittel an. Die BPF ist in 23 Ländern vertreten. Mit einer durchschnittlichen Marktdurchdringung ⁽³⁾ von 29,8 % im Jahr 2012 finanziert die BPF einen Großteil der Nachfrage nach den von der Gruppe hergestellten Fahrzeugen und trägt entscheidend zur Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit bei. Ihr Darlehensbestand belief sich im Jahr 2012 auf 23 bis 24 Mrd. EUR. Im Jahr 2011 erzielte sie ein Nettoergebnis von 354 Mio. EUR.

⁽²⁾ ABl. C 137 vom 16.5.2013, S. 10.

⁽³⁾ Hinter der durchschnittlichen Marktdurchdringung von 29,8 % verbirgt sich eine sehr unterschiedliche Marktdurchdringung in den einzelnen Segmenten. So ist sie mit über 30 % und sogar über 40 % in einigen Ländern in den Segmenten B und C höher. Die Finanzierung von Fahrzeugverkäufen scheint daher für diese Segmente besonders wichtig zu sein.

- (13) Faurecia ist ein Automobilzulieferer, an dem die PSA zum 31. Dezember 2012 zu 57,18 % beteiligt war und dessen Geschäftstätigkeit hauptsächlich in der Herstellung von Autositzen, Innenraumsystemen, Technologien zur Emissionskontrolle und Automotive Exteriors besteht. Sein Umsatz belief sich im Jahr 2012 auf ca. 17,4 Mrd. EUR.

2.2. DIE SCHWIERIGKEITEN DER PSA-GRUPPE

- (14) 2012 sank der Umsatz der Gruppe um 5,2 %, was im Wesentlichen auf die schwache Leistung der Automobilsparte (Rückgang um 10,3 % auf 38,3 Mrd. EUR) zurückzuführen ist. Der Verlust der Gruppe aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 576 Mio. EUR gegenüber einem Gewinn von 1,093 Mrd. EUR im Jahr 2011. Allein in der Automobilsparte stiegen die Betriebsverluste von 92 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2012.
- (15) Die Schwierigkeiten sind sowohl auf die spezifischen Faktoren auf dem Automobilmarkt und die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise in der Eurozone als auch auf die strukturellen Nachteile der PSA-Gruppe zurückzuführen.

2.2.1. KONTINUIERLICHE SCHRUMPUNG DES EUROPÄISCHEN AUTOMOBILMARKTS SEIT 2007

- (16) Seit dem Jahr 2007 schrumpft der europäische Automobilmarkt unaufhaltsam. Während bis 2007 ca. 18 Mio. Fahrzeuge pro Jahr verkauft wurden, waren es im Jahr 2012 nur 14 Mio. und damit 15 % weniger.
- (17) Vor diesem Hintergrund musste die PSA mit ihrem hohen Marktanteil in Europa (und insbesondere in Südeuropa) Verkaufseinbußen von 6,1 % auf diesem Markt hinnehmen, auf dem sie 58 % ihrer Verkäufe tätigt. Der Marktanteil der PSA-Gruppe sank auf 13,3 % gegenüber 14,2 % im Jahr 2010.
- (18) Die PSA-Gruppe kann jedoch dem Rückgang auf dem europäischen Markt nichts in Form von Verkäufen außerhalb Europas entgegensetzen. So reichte 2012 der Absatz von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in der übrigen Welt allein nicht aus, um den Rückgang des Ergebnisses der Gruppe auf dem europäischen Markt auszugleichen.

2.2.2. NACHTEILIGE WETTBEWERBSSTRUKTUR FÜR MASSENFahrZEUGHERSTELLER

- (19) Den französischen Behörden zufolge steht die PSA im Wettbewerb mit:
- a) sämtlichen anderen Massenfahzeuherstellern: den Massenherstellern von Premium-Modellen (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) sowie den übrigen Massenfahzeuherstellern wie Ford, Fiat, Skoda, Seat und Honda;
 - b) sämtlichen spezialisierten Fahzeuherstellern (Audi, BMW, Mercedes usw.), die zunehmend Premium-Produkte für alle Segmente entwickeln und so in das Kerngeschäft der Massenhersteller vordringen;
 - c) neuen Herstellern mit immer leistungsfähigeren Modellen in den vornehmlich mittleren Marktsegmenten (Hyundai, Kia usw.).
- (20) So wird der Kernmarkt der Massenfahzeuhersteller den französischen Behörden zufolge sowohl von „oben“ bedrängt, d. h. von Herstellern von Sonder- und Oberklasse-Modellen, die (z. B. mit dem Audi A1) neue Marktsegmente erobern wollen, als auch von „unten“, d. h. von Herstellern des mittleren und unteren Preissegments, so insbesondere von den koreanischen Herstellern Hyundai und Kia, die höhere Marktsegmente anstreben.

2.2.3. DIE STRUKTURELLEN NACHTEILE DER PSA-GRUPPE

- (21) Mehr als die Hälfte (53 % im Jahr 2011) der Kfz-Herstellung der PSA-Gruppe erfolgt in Westeuropa, wo die Arbeitskosten höher sind als in der übrigen Welt. So machen die Arbeitskosten insgesamt mehr als [20-30] % der Produktionskosten der PSA aus. Darüber hinaus ist der Großteil des Personals in der Forschung und Entwicklung (im Folgenden „FuE“) und in der Verwaltung in Frankreich beschäftigt, was zu hohen Personalkosten führt.

* Vertrauliche Information.

- (22) Zudem ist die Gruppe im FuE-Bereich und insbesondere bei der Standardisierung von Bauteilen in Rückstand gegenüber ihren Wettbewerbern geraten.
- (23) Schließlich leidet die PSA unter einem gegenüber den deutschen „Premium-Herstellern“ schlechteren Image und Bekanntheitsgrad.
- (24) Die Schwierigkeiten der Gruppe und insbesondere die ihrer Automobilierteile haben unmittelbare Auswirkungen auf die BPF (und umgekehrt). So sind die Schwierigkeiten der konzerneigenen Bank im Wesentlichen auf die Probleme der Gruppe zurückzuführen, die sich aus der Verknüpfung zwischen den verschiedenen Ratings ergeben. So zieht die Herabstufung der PSA die Herabstufung der BPF nach sich, wodurch diese Schwierigkeiten bei der Refinanzierung am Markt hat. Doch die BPF ist ein wesentlicher Stützpfeiler der Automobilherstellung der PSA-Gruppe. 2012 finanzierte sie beispielsweise 29,8 % des Absatzes des Herstellers und 100 % des seiner europäischen Vertriebshändler. Der erhebliche Rückgang der finanziellen Kapazitäten der BPF (und der entsprechende Rückgang des Darlehensvolumens) haben dementsprechend einen negativen Einfluss auf die Tätigkeit der Automobilierteile des Konzerns. Über den Rating-Mechanismus kann auf diese Weise ein Teufelskreis in Gang gesetzt werden, der zu einer weiteren Verringerung der Finanzierungsquellen der BPF führt, die durch ihre eingeschränkte Kreditvergabe wiederum den Absatz der Gruppe beeinflusst und so weiter und so fort.

2.3. DIE BEIHLIFEMASSNAHMEN

2.3.1. DIE STAATLICHE GARANTIE FÜR DIE ANLEIHEEMISSIONEN DER BPF

- (25) Um ihr die Umsetzung ihres Umstrukturierungsplans zu ermöglichen, gewährte die französische Regierung der PSA-Gruppe eine Garantie für die frühestens ab dem Datum der Wirkung der Garantievereinbarung bzw. der Genehmigung der Europäischen Kommission und spätestens bis zum 31. Dezember 2016 erfolgenden Anleiheemissionen der BPF („die Garantie“). Unter der aufschiebenden Bedingung der Zustimmung der Europäischen Kommission gemäß den Artikeln 107 und 108 AEUV wird zu diesem Zwecke eine unabhängige Garantievereinbarung zwischen dem französischen Staat einerseits und der PSA-Gruppe andererseits geschlossen. Nach Abschluss einer ersten vorläufigen Garantievereinbarung über eine Tranche mit einem Kapitalbetrag von 1,2 Mrd. EUR, mit der der Beschluss der Kommission vom 11. Februar 2013 zur Genehmigung einer Rettungsbeihilfe umgesetzt wurde, beabsichtigen die französischen Behörden den Abschluss einer zweiten Garantievereinbarung mit der PSA-Gruppe für die restliche Tranche über einen ausstehenden Kapitalbetrag von maximal 5,8 Mrd. EUR.
- (26) Nach Artikel 85 des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2012-1510 vom 29. Dezember 2012 für das Haushaltsjahr 2012 ist der Wirtschaftsminister befugt, die entgeltliche staatliche Garantie für zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2016 von der BPF begebene Schuldverschreibungen zu übernehmen. Die Garantie wird sich auf langfristige und neue Anleiheemissionen der BPF erstrecken. Sie kommt damit ungesicherten Schuldverschreibungen zugute, die die BPF nach dem Datum der Genehmigung der Garantie durch die Kommission bis spätestens zum 31. Dezember 2016 begibt. Diese Anleihen laufen spätestens 36 Monate nach ihrem Ausgabedatum ab.
- (27) Die französischen Behörden führen aus, dass die Festlegung der für die PSA-Gruppe erforderlichen Höchstgrenze der Garantie auf der Analyse der aktuellen Bilanzstruktur der BPF (und insbesondere der Finanzierungsstruktur der BPF) sowie auf den Vorausschätzungen 2013-2016 des künftigen Finanzierungsbedarfs basierten, bei deren Festlegung die französischen Behörden von folgenden Annahmen ausgegangen seien:
 - a) angenommene Kreditbestände von nahezu konstant ca. 24-25 Mrd. EUR, mit denen die Finanzierung der Automobilverkäufe der PSA-Gruppe gewährleistet wird;
 - b) Anstieg der Verbriefung bei der Finanzierung der BPF, mit der der Rückgang der Commercial Papers/Einlagenzertifikate teilweise ausgeglichen wird (Impact Rating A-3/P-3);
 - c) Verlängerung der von Banken eingeräumten Kreditlinien, die es der BPF ermöglichen würde, im Januar 2013 mittelfristige Bankkredite im Wert von 11,6 Mrd. EUR zu bestätigen, und zwar insbesondere durch die Bereitstellung eines neuen Konsortialkredits in Höhe von 4,1 Mrd. EUR mit einer Laufzeit von fünf Jahren, die Verlängerung der meisten ihrer bilateralen Kreditlinien, die Verlängerung einer revolving Kreditlinie über einen Kapitalbetrag von 1,2 Mrd. EUR mit einer bis Januar 2016 verlängerten Laufzeit und die gleichzeitige Verlängerung einer Kreditlinie über 1,8 Mrd. EUR bis Dezember 2015 (Einzelheiten unter dem nachstehenden Erwägungsgrund (31));
 - d) Rückgriff auf die Einlagen ab 2013.

- (28) Den französischen Behörden zufolge wurde die Höhe der Garantievergütung in Anwendung der Kriterien in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung ⁽⁴⁾ (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) und in der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (nunmehr Artikel 107 und 108 AEUV) auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften ⁽⁵⁾ zu einem Marktpreis festgelegt. In der Mitteilung über Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften heißt es, dass, sofern sich auf den Finanzmärkten keine entsprechende Garantieprämie als Vergleichsmaßstab finden lässt, die gesamten Finanzierungskosten des garantierten Kredits einschließlich der Kreditzinsen und der Garantieprämie mit dem marktüblichen Entgelt für einen vergleichbaren nicht garantierten Kredit zu vergleichen sind.
- (29) Die französischen Behörden führen aus, dass der Staat bei der Festlegung der Höhe der staatlichen Vergütung genauso wie die am „New Club Deal“ (einer Vereinbarung zwischen der BPF und ihren Kredit gebenden Banken) beteiligten Banken hätte vorgehen wollen. Dazu seien die Kosten des von den Banken geschätzten Risikos entsprechend der Gesamtvergütung der Liquiditätslinien des New Club Deal berechnet und angepasst worden, um insbesondere den Unterschieden zwischen einer Liquiditätszuführung und einer Garantie Rechnung zu tragen. Die Vergütung für die staatliche Garantie sei so auf 260 Basispunkte festgelegt worden.
- (30) Die BPF habe Schuldverschreibungen in eigenem Namen ausgegeben, für die ein Sekundärmarkt bestehe. Aus Tabelle 2 sind die durchschnittlichen Renditen der bestehenden Verpflichtungen der BPF mit einer annähernd dreijährigen Laufzeit für einen Zeitraum von einem Monat vor der Ankündigung der Beihilfemaßnahme für die Gruppe in der Presse ersichtlich. ⁽⁶⁾ Die Rendite einer hypothetischen Anleihe mit einer exakten Laufzeit von drei Jahren wurde auf der Grundlage der Renditen der Anleihen der BPF mit einer Laufzeit von so genau wie möglich drei Jahren an jedem Stichtag interpoliert. In Tabelle 2 ist zudem die Höhe der Rendite der dreijährigen Staatsanleihen ausgewiesen.

Tabelle 2

Sekundärmarktrendite

(in %)

	Bis 16.10.2012	Mittelwert 16.9.-16.10.
Fälligkeit der Anleihe 25.9.2015	5,04	5,52
Fälligkeit der Anleihe 24.6.2015	4,84	5,57
Fälligkeit der Anleihe 25.2.2016	5,37	6,23
Dreijährige hypothetische Anleihe (interpolierte Rendite)	5,09	5,54
Dreijährige Schuldverschreibung des Staates	0,34	0,39

- (31) Ende Dezember 2012 handelte die BPF neue Kredite mit mehreren Banken aus, die der BPF Folgendes bewilligten:
- Liquiditätszuführung in Form von langfristigen Darlehen in Höhe von 4 Mrd. EUR (im Folgenden der „New Club Deal“);
 - bilaterale Kreditlinien in Höhe von 4,6 Mrd. EUR;
 - Verlängerung von zwei Back-up-Kreditlinien (die nicht in Anspruch genommen werden sollen) in Höhe von 3 Mrd. EUR.

Der Finanzierungsbeitrag dieser Banken beläuft sich damit auf insgesamt 11,6 Mrd. EUR. Den von Frankreich vorgelegten Informationen zufolge setzt die Auflage der Kreditlinien des New Club Deal die Gewährung der staatlichen Beihilfemaßnahme voraus ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

⁽⁵⁾ ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

⁽⁶⁾ In der Presse wurde am 17. Oktober 2012 über die beabsichtigte staatliche Maßnahme berichtet.

⁽⁷⁾ In den von Frankreich am 7. Januar 2013 vorgelegten Beispielen aus dem Term Sheet (Absichtserklärung) heißt es: „Die Pläne setzen die Zustimmung des französischen Parlaments zum Beihilfeplan des französischen Staates voraus (Annahme des im Haushaltsgesetz enthaltenen Plans)“.

- (32) Am 25. März 2013 nahm die BPF eine durch eine staatliche Garantie gedeckte Anleihe in Höhe von 1,2 Mrd. EUR auf. Diese Anleihe mit einem Kurs von 0,625 % verspricht eine Rendite von 0,664 % und damit Mehrkosten von 24 Basispunkten gegenüber der dreijährigen Schuldverschreibung des Staates (Obligation Assimilable du Trésor — OAT).
- (33) Die Kommission hat das Beihilfeelement in Erwägungsgrund 51 des Rettungsbeschlusses in einer Spanne von 91,8 Mio. EUR bis zum Nennbetrag der begebenen Anleihen von 1,2 Mrd. EUR veranschlagt. Die französischen Behörden führen aus, dass anhand der im Rettungsbeschluss angewandten Methode folgende Ergebnisse in Bezug auf das Beihilfeelement der Maßnahme ermittelt wurden:

Tabelle 3

Berechnung des in den besicherten Anleihen enthaltenen Beihilfebetrags

Über drei Jahre interpolierte Daten Spread 24 Basispunkte gegenüber Staatsanleihen	Spot	Durchschnittliche Anleiherendite	
		12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Dreijährige OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geschätzter Spread gegenüber dem Staat nach der Garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Zinssatz der BPSA nach der Garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kosten der Garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geschätzte Gesamtkosten der besicherten Anleihen (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Sekundärmarktrendite der BPSA, interpoliert über drei Jahre	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Betrag der gewährten staatlichen Beihilfe (in Mio. EUR)	401	429	486

Quelle: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass die Kommission einen besonders ungünstigen Referenzzeitraum bei der Entwicklung der Renditen der Anleiheemissionen der BPF zugrunde legt. Aus Sicht der französischen Behörden eignet sich der Zeitraum vom 12. Juli bis 16. Oktober 2012, d. h. ab dem Zeitpunkt, als die Schwierigkeiten der PSA-Gruppe mit der Ankündigung des Umstrukturierungsplans offenbar wurden, besser für die Schätzung der Anleiherendite.

2.3.2. BEIHILFE FÜR DAS VORHABEN „50CO₂CARS“

- (35) Die öffentlichen Mittel, die Frankreich für das Vorhaben „50CO₂Cars“ zu gewähren plant, kommen aus dem Programm „Investitionen in die Zukunft“, das mit dem Haushaltsberichtigungsgesetz Nr. 2010-237 vom 9. März 2010 eingeführt wurde. Die Agentur für Umwelt und Energiewirtschaft (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie — ADEME) (im Folgenden „ADEME“) gehört zu den Akteuren⁽⁸⁾, die vom Staat mit der Verwaltung der für Investitionen in die Zukunft zugewiesenen Mittel beauftragt wurden. Der ADEME steht ein Gesamtbudget von 2,65 Mrd. EUR zur Verfügung.
- (36) Im Rahmen des Programms „Investitionen in die Zukunft“ fällt das Vorhaben „50CO₂Cars“ unter die Maßnahme „Fahrzeug der Zukunft“, die auf die Erprobung und Förderung von energieeffizienteren und klimafreundlicheren Technologien und Organisationsformen ausgerichtet ist. Im Zuge dieser Maßnahme wurden mit zwei Aufforderungen zur Interessenbekundung (Appel à Manifestation d'Intérêt — AMI) (im Folgenden „AMI“) verschiedene technische Komponenten ausgewählt:
- a) Im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung „Antriebssysteme und Hilfseinrichtungen bei Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor“ (im Folgenden AMI Nr. 1) wurde die neue Familie von sehr energieeffizienten Dieselmotoren und das Doppelkupplungsgetriebe ausgewählt.

⁽⁸⁾ Vgl. die Liste dieser Akteure, wie sie mit Artikel 8 des o. g. Gesetzes Nr. 2010-237 und dem Dekret Nr. 2010-442 vom 3. Mai 2010 festgelegt wurde.

- b) Im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung „Antriebssysteme, Hilfseinrichtungen und Systeme zur Speicherung reversibler Energie bei Elektro- und Hybridfahrzeugen“ (im Folgenden „AMI Nr. 2“) wurde der elektrische Hybridantrieb ausgewählt.
- (37) Die Maßnahme „Fahrzeug der Zukunft“ wird insbesondere durch die Beihilferegelung SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ abgedeckt, die gemäß der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung ⁽¹⁰⁾ (im Folgenden „AGVO“) nicht anmeldepflichtig ist.
- (38) Die französischen Behörden haben die Einzelheiten und die Form der von jedem der aufgelisteten Projektpartner bezogenen öffentlichen Finanzmittel dargelegt. Mit Ausnahme der PSA, die das Vorhaben „50CO₂Cars“ leitet, erhalten alle anderen Partner (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IPFEN, LACCO, IRCELYON und IC2MP) öffentliche Finanzierungsmittel, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der AGVO unterhalb der Schwelle für die Einzelanmeldung liegen. Sofern sie staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 AEUV ⁽¹¹⁾ darstellen, fallen diese öffentlichen Finanzierungsmittel damit bereits unter die vorgenannte ausgenommene Beihilferegelung SA.32466 (2011/X).
- (39) Gemäß Artikel 1 Absatz 6 Buchstabe c der AGVO gilt diese dagegen nicht für Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, zu denen die PSA-Gruppe zweifelsfrei zumindest seit dem 17. Oktober 2012 gehört, da die französischen Behörden an diesem Tag ihre Absicht bekannt gegeben haben, der PSA-Gruppe eine Garantie zu gewähren. Die Beihilfe, die der Staat der PSA zur Unterstützung des Vorhabens „50CO₂Cars“ zu gewähren beabsichtigt, kann daher weder unter die Beihilferegelung SA.32466 (2011/X) fallen noch Gegenstand einer Einzelanmeldung auf der Grundlage des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation ⁽¹²⁾ sein ⁽¹³⁾.
- (40) Zwecks Vereinfachung der Verwaltung sind die Kosten der Tätigkeiten der PSA im Rahmen des Vorhabens „50CO₂Cars“ genauso eingestuft worden wie die der anderen Partner, d. h. unter Verwendung der in der AGVO vorgesehenen Kategorien (die mit denen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation übereinstimmen).
- (41) Die PSA wird demnach Tätigkeiten ⁽¹⁴⁾ ausführen, die als Grundlagenforschung (im Folgenden „GF“), industrielle Forschung (im Folgenden „IF“) und experimentelle Entwicklung (im Folgenden „EE“) eingestuft wurden und zu förderfähigen Kosten erbracht werden, die in der nachstehenden Tabelle 4 aufgeführt sind:

Tabelle 4

Kosten des Vorhabens „50CO₂Cars“ nach Art der FuE-Tätigkeit (in 1 000 EUR)

Kosten	Gesamt	Beihilfefähig ⁽¹⁾	GF	IF	EE
AMI Nr. 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI Nr. 2	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Gesamt	[300-400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Die Kosten des Vorhabens „50CO₂Cars“ wurden den Kostenkategorien für Forschung und Entwicklung gemäß Artikel 31 Absatz 5 der AGVO zugewiesen (die mit den Kategorien gemäß Ziffer 5.1.4 des FEI-Gemeinschaftsrahmens übereinstimmen).

- (42) Die Beihilfen im Gesamtbetrag von 85,9 Mio. EUR, die der Staat der PSA-Gruppe für diesen Teil des Umstrukturierungsplans zu gewähren beabsichtigt, sollen in Form von Subventionen (24,5 Mio. EUR) und rückzahlbaren Vorschüssen (61,4 Mio. EUR) erfolgen. Hinsichtlich ihrer Intensität entsprechen sie einem Abdeckungsgrad von 100 % der förderfähigen Kosten für die Grundlagenforschung, von 30 % für die industrielle Forschung und von 25 % für die experimentelle Entwicklung.

⁽⁹⁾ ABl. C 78 vom 11.3.2011, S. 33.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (AbL. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

⁽¹¹⁾ Diesbezüglich verweist die Kommission insbesondere darauf, dass die öffentliche Finanzierung (nichtwirtschaftlicher) unabhängiger Forschungstätigkeiten von Forschungseinrichtungen nicht als staatliches Beihilfeelement gilt.

⁽¹²⁾ ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

⁽¹³⁾ Siehe insbesondere Nummer 2.1 letzter Absatz des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation: „Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbeihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten fallen nicht unter diesen Gemeinschaftsrahmen“.

⁽¹⁴⁾ Im Sinne der Begriffsbestimmungen des Artikels 30 Absätze 1, 2 und 3 der AGVO (die mit den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben e), f) und g) des FEI-Gemeinschaftsrahmens übereinstimmen).

- (43) Die Diskontierung der rückzahlbaren Vorschüsse erfolgt auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Gewährung der Beihilfe im Januar 2012 geltenden Referenzsatzes: 3,07 % für Frankreich. Sie werden von der PSA entsprechend den für die jeweilige AMI geltenden Modalitäten zurückerstattet.
- (44) Für den mit der AMI Nr. 1 in Verbindung stehenden Teil des Vorhabens sind drei Hybridausführungen möglich, die parallel bewertet werden: das elektrische Doppelkupplungsgetriebe (eDCT), der Hybridantrieb der Nebenaggregate und der Hybridantrieb der Nebenaggregate mit Freilaufeinrichtung. Der Modus der Rückerstattung wird sich je nach der im Zuge der Entscheidungsprozesse des Vorhabens ausgewählten Architektur gestalten und eine der folgenden Formen annehmen:
- a) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb mit eDCT, erfolgt die Erstattung auf der Grundlage von zwei Arbeitseinheiten:
- [10-20]* EUR je hergestellten Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW ab der [500 000.-600 000.]* Produktionseinheit, sodass dieser Teil des Vorschusses innerhalb von annähernd vier Jahren vollständig zum aktualisierten Wert auf der Grundlage des nominalen Produktionsszenarios zurückerstattet wird. Nach der 100 %igen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zahlt die PSA-Gruppe weiterhin einen reduzierten Betrag von [3-6] EUR für jeden innerhalb eines Zeitraums von [1-3] Jahren hergestellten Motor.
 - [30-40]* EUR je hergestellten eDCT ab der [50 000.-60 000.]* Produktionseinheit, sodass dieser Teil des Vorschusses innerhalb von annähernd fünf Jahren vollständig zum aktualisierten Wert auf der Grundlage des nominalen Produktionsszenarios zurückerstattet wird. Nach der 100 %igen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zahlt die PSA-Gruppe weiterhin einen reduzierten Betrag von [5-10]* EUR je hergestellten eDCT.
- b) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb der Nebenaggregate, so wird für die Rückerstattung lediglich der Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW als Arbeitseinheit zugrunde gelegt, für den die PSA ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit jeweils [10-20]* EUR bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zurückzahlt (ca. [0-5]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- c) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb der Nebenaggregate mit Freilaufeinrichtung, so wird bei der Berechnung des Rückerstattungsbetrags ebenfalls der Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW als Arbeitseinheit zugrunde gelegt: Die PSA zahlt ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit jeweils [20-30]* EUR bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags (ca. [0-5]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- (45) Für den mit der AMI Nr. 2 in Verbindung stehenden Teil des Vorhabens wird für die Rückerstattung der Elektroantrieb als Arbeitseinheit zugrunde gelegt: Die PSA zahlt [20-30]* EUR für jede ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags (ca. [5-10]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- (46) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass diese Modalitäten so gestaltet sind, dass der Vorschuss bei einem erfolgreichen Abschluss des Vorhabens und unter Zugrundelegung vorsichtiger und angemessener Annahmen zum aktualisierten Wert zurückerstattet wird, und dass, sofern das Vorhaben nur zu einem Teilerfolg führt, die Höhe der Rückerstattung in einem Verhältnis zum Ausmaß des Teilerfolgs steht.

2.4. DER UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (47) Der Umstrukturierungsplan knüpft an die Maßnahmen zur Kostensenkung vom 26. Oktober 2011 (Kostensenkung um 800 Mio. EUR verbunden mit der Streichung von 2 500 Stellen in Europa) und 15. Februar 2012 (weitere Maßnahmen im Umfang von 200 Mio. EUR) an.
- (48) Der Umstrukturierungsplan umfasst drei Arten von Maßnahmen: die industrielle Umstrukturierung, die Verschlinkung der Verwaltungsstruktur der Gruppe und die Umsetzung des FuE-Vorhabens „50CO₂Cars“. Obgleich die PSA-Gruppe Standorte in vielen Ländern der Welt hat, betreffen die Umstrukturierungsmaßnahmen im Wesentlichen Frankreich, da sich dort der größte Teil der Produktionsmittel des Konzerns konzentriert.

2.4.1. UMSTRUKTURIERUNG DER INDUSTRIELLEN PRODUKTIONSANLAGEN

- (49) Die wichtigsten Maßnahmen betreffen die Standorte in Frankreich: Schließung des Werks in Aulnay und signifikanter Abbau der Kapazitäten des Werks in Rennes, wodurch 4 400 Arbeitsplätze wegfallen. Diese beiden Maßnahmen sind Teil der allgemeinen Optimierung der Produktionsstandorte der PSA.

- (50) Durch seine historisch gewachsene Positionierung im Segment der Kleinwagen (Supermini) (im Folgenden „Segment B“), verfügt die PSA über umfangreiche Produktionskapazitäten in diesem Segment, und zwar in Frankreich (Aulnay, Poissy und Mülhausen), Spanien (Madrid) und der Slowakei (Trnava). Trotz der Anpassungsmaßnahmen, die seit Beginn des neuen Jahrtausends ergriffen wurden (Schließung des Standorts Ryton (Vereinigtes Königreich) im Jahr 2006 und Abbau der Kapazitäten des Werks in Aulnay im Jahr 2008) besteht im Segment B weiterhin Überkapazität. Die Schließung des Standorts Aulnay würde im Vergleich zum Stand nach der Umstrukturierung von 2012 zu einer Verringerung der Produktion um 155 000 Fahrzeuge pro Jahr bei den Modellen 208, C3 und DS3 führen, was einer Verminderung der maximalen Kapazität um 232 000 Fahrzeuge pro Jahr entspräche und zu einer Konzentration der Produktion im Segment B an den Standorten Poissy, Mülhausen und Trnava führen würde. Den französischen Behörden zufolge würden mit dieser Maßnahme die Kapazitäten im Segment B dauerhaft reduziert und erhebliche Einsparungen bei den Fixkosten des Gesamtkonzerns erzielt werden (schätzungsweise [100-200]* Mio. EUR pro Jahr).
- (51) Am Standort Rennes werden derzeit Fahrzeuge der Segmente D und E ⁽¹⁵⁾ hergestellt, doch sieht er sich einer ständig sinkenden Nachfrage insbesondere nach Wagen der oberen Mittelklasse (Segment D) gegenüber. Durch die Umstellung von 2,5 Schichten auf 2, die Abschaffung einer Nachtschicht und einer Mini-Produktionslinie werde sich die Produktion den französischen Behörden zufolge auf den Peugeot 508 (Limousine und Kombi) und den Citroën C5 (Limousine und Kombi) beschränken lassen.
- (52) Auch die FuE-Tätigkeiten werden zurückgefahren (10 %), sodass die entsprechenden Mitarbeiter nur noch für den Support am Standort eingesetzt werden (Entwicklungsaufgaben im Interesse der Gesamttätigkeit des Konzerns fallen weg).
- (53) Die PSA hofft, die Effizienz der Anlagen in Europa auf diese Weise insbesondere durch besseren Einsatz der vorhandenen Kapazitäten und die stärkere Spezialisierung der Standorte, die nur noch ein oder höchstens zwei Segmente bedienen werden, zu erhöhen. Das Ziel dieser Umstrukturierung besteht darin, den durchschnittlichen Selbstkostenpreis je Fahrzeug um ca. [200-300]* bis [200-300]* EUR zu senken.

2.4.2. MASSNAHMEN ZUR VERSCHLANKUNG DER VERWALTUNGSSTRUKTUR DER PSA-GRUPPE

- (54) Die PSA-Gruppe plant die Umstrukturierung ihrer Verwaltung und sämtlicher Leitungsabteilungen, die mit der Streichung von insgesamt 3 586 Stellen einhergehen wird.
- (55) Gleichzeitig stellt die PSA im Zuge der Umstrukturierungsmaßnahmen Einsparungen im Umfang von 1 Mrd. EUR beim Einkauf (400 Mio. EUR) und bei den Fixkosten (600 Mio. EUR) sowie eine Reihe von Maßnahmen in Bezug auf die Industrietätigkeiten, FuE und die allgemeinen Aufwendungen in Aussicht, die insbesondere durch die Allianz mit GM erzielt würden.

2.4.3. DAS FUE-VORHABEN „50CO₂CARS“

- (56) Im Rahmen ihrer industriellen Umstrukturierung plant die PSA-Gruppe auch die Entwicklung neuer Hybridtechnologien, die nach Ansicht der französischen Behörden zur Wiederherstellung der Rentabilität beitragen sollen. So könnte die PSA-Gruppe im Falle des Gelingens dieses FuE-Vorhabens mit der Serienproduktion von Fahrzeugen mit Diesel-Hybridmotor im Segment B beginnen (Gesamtmasse zwischen 900 kg und 1,3 t) und so ihre Produktion in einem rentablen Fahrzeugsegment ausbauen. Dieselmotoren werden von den europäischen Verbrauchern gern gekauft, jedoch könnten die wesentlichen Baugruppen ⁽¹⁶⁾ des Hybridsystems später an die Grundbauteile von Ottomotoren ähnlicher Leistung angepasst werden und weltweit vertrieben werden.
- (57) Ziel dieses als „50CO₂Cars“ bezeichneten FuE-Vorhabens ist die Entwicklung und Herstellung eines (nicht aufladbaren) Hybridantriebs für das Segment B, mit dem sich die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge dieses Segments auf 50 Gramm pro Kilometer (im Folgenden „g CO₂/km“) reduzieren und die von Mittelklassewagen (Segment C) in einem zweiten Schritt bei 65 g CO₂/km einpendeln lassen. Mit diesem Vorhaben soll diese Technologie für einen breiteren Kundenkreis wirtschaftlich erschwinglich werden.

⁽¹⁵⁾ Unter die Segmente D und E fallen Fahrzeuge der oberen Mittelklasse, Wagen der Oberklasse, Vans und Geländewagen, deren Abmessungen in Europa durchschnittlich zwischen 4,40 und 5 m betragen. Zu diesem Segment gehören die Peugeot-Modelle 508 Limousine, 508 SW, 807 und 4007 sowie die Citroën-Modelle C5 Berline, C5 Break, DS5, C8, C-Crosser und C6.

⁽¹⁶⁾ Energiespeicher, elektrische Kraftmaschine und deren Kontrollelektronik sowie der Spannungswandler für das Doppelspannungsnetz.

- (58) Technisch gesehen kombiniert dieses Vorhaben eine neue Familie energieeffizienter Dieselmotoren, ein hybridtaugliches Doppelkupplungsgetriebe („DCT“) sowie eine kostengünstige elektrische Hybridtechnologie.
- (59) Die PSA wird das zur Umsetzung des „50CO₂Cars“-Vorhabens gebildete FuE-Konsortium koordinieren.
- (60) Diesem Konsortium sollen Partner aus Industrie und Wissenschaft angehören: fünf Großunternehmen (Delphi, Mann & Hummel, Valeo und Rhodia), ein KMU (CTI), eine Vereinigung (IRMA) und vier Forschungseinrichtungen (IPFEN, LACCO, IRCELYON und IC2MP).

2.4.4. DER GESCHÄFTSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (61) Der Geschäftsplan der PSA-Gruppe umfasst den Zeitraum 2013-2017. Den Angaben der französischen Behörden zufolge wird das laufende Betriebsergebnis der Gruppe im mittleren Szenario ab 2014 positiv sein und bei [1 200-2 000]* Mio. EUR liegen und damit [1-5]* % des Umsatzes erreichen. Die Rentabilitätssteigerung soll im Wesentlichen durch die im Umstrukturierungsplan enthaltenen internen Maßnahmen erreicht werden. Die Grundlage hierfür soll einerseits durch die deutliche Verringerung der Produktionskosten und die Verbesserung der Finanzverwaltung und andererseits durch die geplante geografische Konzentration der Tätigkeiten der PSA-Gruppe geschaffen werden. Zudem sollen im Jahr 2015 50 % der Verkäufe der Gruppe außerhalb der Europäischen Union getätigt und so die Wachstumspotenziale in diesen Teilen der Welt (insbesondere in China, Brasilien usw.) abgeschöpft werden.
- (62) Die französischen Behörden haben den Geschäftsplan der PSA-Gruppe bis 2017 vorgelegt. Er stützt sich auf Annahmen bezüglich der Größe des europäischen Marktes und der Marktanteile der PSA, die auf Schätzungen des Instituts IHS Global Insight beruhen.
- (63) Was die Größe des europäischen Marktes anbelangt, so wird den französischen Behörden zufolge für 2013 ein Rückgang um 2,2 % erwartet; für 2014 und 2015 wird jedoch von einem jährlichem Wachstum um 6 % ausgegangen, gefolgt von einem Wachstum um jeweils 3 % in den Jahren 2016 und 2017. Die Marktanteile der PSA dürften [12-15]* % im Jahr 2013, [13-16]* % im Jahr 2014 und [11-15]* % in den Jahren 2015, 2016 und 2017 erreichen.
- (64) Im Geschäftsplan werden verschiedene Szenarien erwogen. Beim mittleren Szenario ist das laufende Betriebsergebnis der PSA-Gruppe ab 2014 positiv und liegt bei [1 200-2 000]* Mrd. EUR und damit bei [1-5]* % ihres Umsatzes. 2017 läge es demnach bei [3 000-3 800] Mrd. EUR und damit bei [2-6]* % ihres Umsatzes. Nach Ansicht der französischen Behörden könnte die PSA-Gruppe bei einer solchen Rentabilität eine ausreichend hohe Bonitätseinstufung erreichen, um sich auf den Märkten eigenständig refinanzieren zu können. Eine bessere Bonitätseinstufung der Gruppe würde automatisch der Einstufung der BPF zugutekommen.
- (65) Es werden aber auch alternative Szenarien erwogen. So würden beim Negativszenario die Verkaufszahlen der PSA-Gruppe für Europa (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 um weitere 100 000 Fahrzeuge pro Jahr zurückgehen. Bei Eintritt des Positivszenarios würden die europäischen Verkaufszahlen der PSA-Gruppe hingegen um jährlich 100 000 Fahrzeuge ab 2013 ansteigen. Dem vorgelegten Geschäftsplan zufolge wäre das laufende Betriebsergebnis der PSA-Gruppe — auch bei Eintritt des Negativszenarios — ab 2014 (mit ca. [1-5]* % des Umsatzes der PSA-Gruppe) positiv und würde im Jahr 2017 [2-6]* % erreichen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Annahmen der PSA-Gruppe einen starken Umsatzanstieg außerhalb Europas, d. h. auf Wachstumsmärkten, unterstellen. So erklärt sich, dass die PSA-Gruppe trotz pessimistischer Prognosen in Bezug auf den europäischen Markt von wachsenden Verkaufszahlen ausgeht, da sie im Jahr 2015 50 % ihrer Verkäufe außerhalb Europas tätigen will.
- (66) Bezüglich der Entwicklung der Produktionskapazitäten der PSA-Gruppe haben die französischen Behörden zwei Tabellen vorgelegt, in denen der Harbour-Auslastungsgrad⁽¹⁷⁾ jedes Werks vor und nach der Umstrukturierung der Gruppe angegeben ist. Mit Ausnahme des Werks in Poissy bleibt dieser Auslastungsgrad gleich. Nach Auffassung der französischen Behörden lässt sich die Tragfähigkeit der einzelnen Standorte nicht unabhängig von der der PSA-Gruppe feststellen. Vielmehr müsse das Automobilgeschäft der PSA-Gruppe insgesamt für jedes Marktsegment geprüft werden. Darüber hinaus führen die französischen Behörden aus, dass jeder Standort über ein Spektrum von Fahrzeugen verfüge, die dort potenziell hergestellt werden könnten. Die niedrigeren bzw. höheren Auslastungsgrade einiger Standorte seien im Allgemeinen auf bekannte und gut beherrschte Schwankungen im Zusammenhang mit dem Lebenszyklus der Produkte zurückzuführen.

⁽¹⁷⁾ Die „Harbour“-Kapazität entspricht dem in der Industrie verwendeten Standardwert. Dabei wird davon ausgegangen, dass ein Werk in zwei Schichten von jeweils acht Stunden pro Tag und 235 Tage im Jahr betrieben wird. Der Harbour-Auslastungsgrad gibt die Zahl der Kraftfahrzeuge an, die im Vergleich zur Harbour-Kapazität in einem Werk tatsächlich hergestellt wurden.

Tabelle 5

Prognostizierter Umsatz für die drei Szenarien der PSA-Gruppe (in Mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Positivszenario (Differenz von + 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabelle 6

Prognostizierter Umsatz für die drei Szenarien in der Automobilsparte (in Mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Positivszenario (Differenz von + 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. DIE URSPRÜNGLICH VON DEN FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN VORGELEGTE AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (67) Die PSA-Gruppe kündigte Umstrukturierungsmaßnahmen an, die eine Verringerung ihrer Produktionskapazitäten und ihrer Marktpräsenz beinhalteten, so insbesondere die Schließung ihres Werks in Aulnay (mit 3 000 Beschäftigten) sowie eine erhebliche Verringerung der Kapazität ihres Werks in Rennes und einen damit einhergehenden Abbau von ca. 1 400 Arbeitsplätzen. Parallel läuft die Veräußerung rentabler Vermögenswerte oder ist bereits abgeschlossen, so insbesondere die Öffnung des Kapitals von GEFCO, die Veräußerung mehrerer Immobilien und der Mietwagenfirma Citer. Die PSA-Gruppe hat zudem eine Verringerung ihrer Investitionsausgaben angekündigt, womit ihre Produktionskapazität auf ein Niveau sinkt, das niedriger ist, als es vor dem Eintritt der Schwierigkeiten ursprünglich vorgesehen war.
- (68) Darüber hinaus haben die französischen Behörden die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen:
- weitere Senkung der Investitionsausgaben („Capital Expenditures“ — CAPEX) (2.5.1)
 - Aufgabe von Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers (2.4.5.2),
 - Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie (2.4.5.3),
 - Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF (2.4.5.4).

Diese Maßnahmen sollen die Umstrukturierungsmaßnahmen ergänzen, die im ursprünglichen mittelfristigen Plan ⁽¹⁸⁾ aus dem Jahr 2012 vorgesehen waren.

2.4.5.1. Weitere Senkung der Investitionen der PSA-Gruppe

- (69) Es ist eine weitere Senkung der Investitionsausgaben (gegenüber dem ursprünglichen mittelfristigen Plan von 2012) um 300 Mio. EUR im Jahr 2013 und um jeweils 500 Mio. EUR in den Jahren 2014 und 2015 vorgesehen. Die Investitions- und FuE-Ausgaben im Plan 2013–2015 wurden somit von 9,9 Mrd. EUR auf 8,6 Mrd. EUR zurückgefahren, was gegenüber dem Plan von 2012 einen Rückgang um 13 % bedeutet. Gegenüber den durchschnittlichen Ausgaben im Zeitraum 2011–2012 entspricht dies einer Verringerung um 27 %.

⁽¹⁸⁾ Mit dem mittelfristigen Plan legt die Finanzdirektion der PSA-Gruppe die prognostizierten Gewinn- und Verlustrechnungen für die kommenden Jahre vor.

- (70) Die Investitionen der PSA würden damit jährlich um 3,3 Mrd. EUR auf durchschnittlich 2,86 Mrd. EUR pro Jahr sinken. Diese Verringerung um 1,3 Mrd. EUR wird vorwiegend (zu mehr als 80 %) den Automobilbau der Gruppe in Europa betreffen.
- (71) Den französischen Behörden zufolge würde die Reduzierung der Investitionsausgaben die Wettbewerbsstellung der PSA-Gruppe auf dem Markt deutlich schwächen. Die weitere Absenkung bestimmter FuE- und Investitionsausgaben würde auch andere schwerwiegende negative Folgen für die PSA nach sich ziehen. So müsste die PSA-Gruppe insbesondere Einschränkungen in Bezug auf ihre Fähigkeit hinnehmen:
- a) die Erwartungen bestimmter Kundengruppen zu erfüllen, deren Bindung besonders auf den Sortimenteffekt und die Technologien zurückzuführen ist, von denen sich die PSA-Gruppe nun abkehrt;
 - b) auf Neuerungen der Wettbewerber zu reagieren;
 - c) bestimmte attraktive Technologien selbst industriemäßig herzustellen, die stattdessen bei Wettbewerbern zu Lasten ihrer Gewinnspannen erworben werden müssen;
 - d) bestimmte Steuervorteile, wie z. B. bei der CO₂-Steuer, zu nutzen.
- (72) Konsequenzen dieser Mittelkürzungen wären insbesondere:
- die Einstellung der Produktion des Modells Citroën C6 zum 31. Dezember 2012 und der Verzicht auf ein Nachfolgemodell des Peugeot 607 (Segment E) (a);
 - die um zwei Jahre vorverlegte Einstellung der Fahrzeugtypen Bipper/Nemo ab 2015 und der Verzicht auf Nachfolgemodelle für diese Fahrzeugtypen (Segment B — leichte Nutzfahrzeuge) (b);
 - der Verzicht auf die Herstellung von Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum (Segment D) (c).
- a) **Einstellung der Produktion der Modelle Citroën C6 — Peugeot 607**
- (73) Diese Ausgleichsmaßnahme würde zwei Aspekte bezüglich des Segments E insgesamt beinhalten:
- die Einstellung des Citroën C6 ab 2013, die ursprünglich für 2016 vorgesehen war, und
 - den Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Die Verluste allein in Bezug auf den ersten Aspekt beziffert die PSA-Gruppe mit 3 000 Fahrzeugen (d. h. 1 000 Fahrzeugen pro Jahr), was einem Umsatzrückgang um 90 Mio. EUR innerhalb von drei Jahren entspricht. Der Citroën C6 fällt in das Segment E und damit in die „Oberklasse“. Den internen Schätzungen der PSA-Gruppe zufolge entfielen im Jahr 2013 auf dieses Segment 5,7 % des europäischen Automobilmarkts.
- (75) Nach Ansicht der französischen Behörden würde der Verzicht der Gruppe auf Nachfolgemodelle in der Oberklasse eine erhebliche Verringerung ihrer Marktpräsenz nach sich ziehen. Unter Zugrundelegung des letzten Peugeot-Modells (607) läge das potenzielle Volumen in der Größenordnung von 20 000 Fahrzeugen pro Jahr, was einen Umsatzverlust von etwa 500 Mio. EUR bedeuten würde. Für das letzte Citroën-Modell (C6) ergäbe sich ein potenzielles Volumen von 7 000 Fahrzeugen pro Jahr und damit ein Umsatzverlust von etwa 200 Mio. EUR.
- (76) Die Verpflichtung zum Verzicht auf Nachfolgemodelle erstreckt sich auf den Citroën C6/Peugeot 607 im Zeitraum 2016-2018. Die PSA-Gruppe beziffert die Folgen dieses Aspekts der Maßnahme auf 40 500 Fahrzeuge, d. h. einen Umsatz von 1,05 Mrd. EUR. Darüber hinaus könnte die PSA auf die mit der Entwicklung von Nachfolgemodellen verbundenen Investitionen ab 2013 verzichten (üblicherweise dauert die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs drei Jahre).
- (77) Nach Auffassung der französischen Behörden würde sich diese Ausgleichsmaßnahme mittelbar sehr nachteilig auf das Markenimage der PSA-Gruppe auswirken. Ohne ein Modell im Segment E (und/oder mit einer ausreichend starken Motorisierung) könnte sie sich beispielsweise nicht an bestimmten Ausschreibungen beteiligen. Im Übrigen würde das Vertriebsnetz der PSA-Gruppe nach dem Ausscheiden aus dem Segment E weniger häufig von Privatpersonen aufgesucht werden, die am Angebot in der Oberklasse interessiert sind, was den Aufstieg der Marken der Gruppe in höhere Marktsegmente, u. a. aus dem Segment B (DS-Linie) behindern würde. Die PSA-Gruppe schätzt die negativen Auswirkungen auf Flottenausschreibungen auf 2 000 Fahrzeuge pro Jahr, was eine jährliche Umsatzeinbuße von 30 Mio. EUR und von insgesamt 180 Mio. EUR bei 12 000 Fahrzeugen bedeuten würde.

- (78) Insgesamt veranschlagt die PSA-Gruppe die Folgen dieser Ausgleichsmaßnahme auf 1,32 Mrd. EUR an Umsatzrückgang.

b) Einstellung des Modells Bipper/Nemo und Verzicht auf Nachfolgemodelle

- (79) Der Bipper/Nemo ist ein Nutzfahrzeug, das unter zwei verschiedenen Namen vertrieben wird. Die vorgeschlagene Maßnahme würde zwei Aspekte umfassen:
- den Verzicht auf Nachfolgemodelle (d. h. auf die Einführung einer neuen Generation) der Fahrzeuge Bipper/Nemo ab 2017, dessen Auswirkungen auf den Umsatz von der PSA auf 1 Mrd. EUR geschätzt werden, und
 - die auf 2015 vorgezogene Einstellung der aktuellen Fahrzeugmodelle Bipper/Nemo, die ursprünglich für 2017 vorgesehen war, deren Auswirkungen auf den Umsatz mit 560 Mio. EUR veranschlagt werden.
- (80) Im Jahr 2012 verkaufte die PSA 35 650 Fahrzeuge vom Typ Bipper/Nemo (16 678 Bipper in der Version als Personenkraftwagen (im Folgenden „Pkw“) und Nutzfahrzeug und 18 972 Nemo (Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengefasst)) zu einem durchschnittlichen Stückpreis von 8 950 EUR und erzielte damit insgesamt einen Umsatz von 319 Mio. EUR pro Jahr.
- (81) Die Nutzfahrzeuge vom Modell Bipper/Nemo fallen als leichte Nutzfahrzeuge (LCV) ⁽¹⁹⁾ unter das Segment B: Im Jahr 2012 machte dieses Segment 3,7 % des europäischen Markts für leichte Nutzfahrzeuge aus. 2012 vermarktete die PSA-Gruppe 26 674 Nutzfahrzeuge vom Typ Nemo/Bipper und erzielte damit auf diesem Markt mit einem Volumen von 54 514 Stück einen Anteil von 49 %. Im selben Jahr verkaufte die PSA-Gruppe 8 976 Versionen als Pkw (was einem Marktanteil von 10 % entspricht).
- (82) Den französischen Behörden zufolge ist mit der Vermarktung dieser Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs kein Nettogewinn erwirtschaftet worden, da die Modelle nicht gleich von Anfang an rentabel gewesen seien. Erst nach der ersten Generation sei Rentabilität erreicht worden.
- (83) Den Schätzungen der PSA-Gruppe zufolge wird diese Ausgleichsmaßnahme zu einem Umsatzverlust in Höhe von 1,56 Mrd. EUR führen.

c) Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum

- (84) Diese vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme beinhaltet den Verzicht auf die Herstellung von Motoren mit über 2 Litern Hubraum bis zum Inkrafttreten der Euro-6-Norm. Den französischen Behörden zufolge verfügt die PSA-Gruppe über die industriellen Voraussetzungen für die Herstellung solcher Motoren, insbesondere der Euro-6-Norm-tauglichen Version des DW12-Motors. Anders als ihre Wettbewerber hat sie keine Ottomotoren mit über 2 Litern Hubraum im Sortiment (sondern nur den 1,6-Liter-Turbomotor). Diese Maßnahme würde sich damit insbesondere auf das Segment D auswirken.
- (85) 2012 machten die Pkw-Verkäufe der PSA-Gruppe im Segment D (150 000 Fahrzeuge) 1 % des europäischen Marktes aus. Die Zahl der mit einem Motor mit über 2 Litern Hubraum ausgestatteten Pkw der PSA-Gruppe belief sich im selben Zeitraum auf maximal 30 000 Fahrzeuge. Die PSA-Gruppe hat die Auswirkungen der Maßnahmen auf 10 000 Fahrzeugen pro Jahr veranschlagt, was rund 20 % des Segments D entspricht.
- (86) Anhand der Zahl der Zulassungen von Pkw mit einem Dieselmotor mit über 2 Litern Hubraum in den Jahren 2011 und 2012 geht die PSA davon aus, dass die Entwicklung eines Plug-in-Hybrid-Pkw mit Dieselmotor zu einem Anstieg ihrer Verkaufszahlen bei Fahrzeugen mit einem Motor mit über 2 Litern Hubraum (oder entsprechender Leistung) auf 30 000-40 000 Einheiten führen würde. Die französischen Behörden veranschlagen diese Maßnahme auf 10 000 Fahrzeuge pro Jahr und damit auf jährliche Umsatzeinbußen von 200 Mio. EUR.

2.4.5.2. Aufgabe von Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers

- (87) Mit dieser Maßnahme würde die PSA-Gruppe auf Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten von Toyota verzichten. Der Standort Sevelnord war 1988 im Zuge der Ausweitung der Tätigkeiten der im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens zusammen mit der Fiat-Gruppe geführten Société Européenne de Véhicules Légers (Europäische Gesellschaft für leichte Nutzfahrzeuge — Sevel) errichtet worden. Im Jahr 2011 hatte das Werk 2 700 Beschäftigte und produzierte durchschnittlich 420 Fahrzeuge am Tag (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Insgesamt verließen im Jahr 94 843 Fahrzeuge das Werk.

⁽¹⁹⁾ Englische Abkürzung für „Light Commercial Vehicles“.

- (88) Als Fiat das Gemeinschaftsunternehmen mit der PSA-Gruppe am Standort Sevelnord verlassen wollte, ging die PSA eine Kooperationsvereinbarung mit Toyota ein, auf deren Grundlage die PSA-Gruppe leichte Nutzfahrzeuge produzieren soll, die Toyota unter der eigenen Marke in Europa vermarkten will. Toyota böte dies die Möglichkeit, kostengünstig einen breiten Kundenstamm aufzubauen.
- (89) Der Vereinbarung zufolge wird die PSA-Gruppe zunächst (ab dem zweiten Quartal 2013) leichte Nutzfahrzeuge ihrer aktuellen Modelle Peugeot Expert und Citroën Jumpy (Typ G9) liefern. Darüber hinaus sieht die Vereinbarung eine Zusammenarbeit in Bezug auf die nächste von der PSA-Gruppe hergestellte Fahrzeuggeneration (Typ K0) vor.
- (90) Den französischen Behörden zufolge ist die PSA-Gruppe der Auffassung, dass sie die Herstellung von leichten Nutzfahrzeugen auch ohne die Vereinbarung mit Toyota alleine hätte aufrechterhalten können. Der Vertrag mit Toyota sei für den Erhalt dieses Standorts somit nicht notwendig gewesen.
- (91) Die französischen Behörden führen aus, dass diese Maßnahme insofern zur Reduzierung der Marktpresenz der PSA-Gruppe zum unmittelbaren Vorteil ihrer Wettbewerber beiträgt, als
- a) die PSA-Gruppe auf annähernd 30 % der Produktionskapazität des Standorts Sevelnord zugunsten von Toyota verzichten würde;
 - b) diese Vereinbarung mit Toyota einem Hauptwettbewerber die Möglichkeit eröffnen würde, in einen Markt einzusteigen, auf dem das Unternehmen bisher nicht vertreten war, und seine Palette im Bereich der Nutzfahrzeuge auszuweiten;
 - c) diese Vereinbarung Toyota einen eindeutigen und unmittelbaren Wettbewerbsvorteil verschafft, da es dem Unternehmen die Möglichkeit bietet, einen Großteil der Gewinnspanne der unter die Vereinbarung fallenden Fahrzeuge abzuschöpfen und Kunden auf einem Markt zu gewinnen und an sich zu binden, auf dem es bislang nicht vertreten ist;
 - d) diese Maßnahme einen Markt betrifft, auf dem die PSA-Gruppe besonders stark vertreten ist (Anteil von 21 % auf dem europäischen Markt im Jahr 2011).
- (92) Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf den Umsatz werden auf 443 Mio. EUR veranschlagt.

2.4.5.3. Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie

- (93) Mit ihrem Ausstieg aus der am 25. Oktober 2011 mit BMW geschlossenen Vereinbarung über ein Gemeinschaftsunternehmen zur Entwicklung und Herstellung einer Technologie für Hybrid- und Elektrofahrzeuge würde die PSA-Gruppe ihre Marktpresenz verringern.
- (94) Im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens wurden sämtliche für den Elektroantrieb notwendigen elektrischen Komponenten entwickelt und hergestellt. Die PSA-Gruppe und BMW haben mehr als 100 Mio. EUR in dieses Vorhaben investiert, an dem Ende 2011 400 Mitarbeiter im Forschungs- und Entwicklungszentrum in München mitgewirkt haben. Mit dem Ausstieg aus diesem Gemeinschaftsunternehmen mit BMW würde sich die PSA-Gruppe aus dem Segment der sogenannten Plug-in-Hybridfahrzeuge (Segment C) zurückziehen.
- (95) Den französischen Behörden zufolge würde die PSA-Gruppe mit dem Ausstieg aus dem Gemeinschaftsunternehmen in einem vielversprechenden Segment endgültig nicht mehr vertreten sein und sich den Zugang zu 6 % des Marktes bis 2016 versperren. Zugleich würde die PSA-Gruppe damit einen Vertrag aufgeben, der durch den Status als BMW-Partner das Markenimage fördert.
- (96) Der Ausstieg der PSA-Gruppe aus dem Gemeinschaftsunternehmen mit BMW hätte zwei Folgen:
- a) Erstens würde die Ankündigung der Abkehr von der Plug-in-Hybridtechnologie dem Image der Gruppe in diesem Segment schaden und sich folglich auf die Verkäufe von Hybrid-Diesel-Fahrzeugen der PSA-Gruppe ab 2013 auswirken. Die PSA-Gruppe schätzt diese Auswirkungen (auf der Grundlage von 10 % des Volumens) auf 3 000 Fahrzeuge pro Jahr, was einem jährlichen Umsatzverlust von 60 Mio. EUR entspricht.
 - b) Zweitens würde der Ausstieg aus der Entwicklung der Plug-in-Hybridtechnologie, deren Beginn für 2016 angekündigt war, ein Minus von 20 000 Fahrzeugen im Dreijahresdurchschnitt und damit einen Umsatzverlust von durchschnittlich 400 Mio. EUR pro Jahr bedeuten.
- (97) Insgesamt veranschlagt die PSA-Gruppe die Auswirkungen dieser Maßnahme auf den Umsatz auf 1,56 Mrd. EUR.

2.4.5.4. Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate für die BPF

- (98) Die französischen Behörden erwägen die Festlegung einer oberen Grenze für die Durchdringungsrate ⁽²⁰⁾. Diese Rate habe sich sowohl bei der BPF als auch bei ihren Wettbewerbern in den vergangenen Jahren deutlich erhöht, und zwar bei der BPF von 27,5 % im Jahr 2009 auf 29,8 % im Jahr 2012 und bei der RCI Banque SA ⁽²¹⁾ im selben Zeitraum von 30,0 % auf 35,0 %, wie der nachstehenden Tabelle 7 zu entnehmen ist.
- (99) Die französischen Behörden erwägen diese Verpflichtung insbesondere deshalb, weil sich die Durchdringungsrate aus ihrer Sicht leicht anhand öffentlich zugänglicher Quellen überwachen lässt.
- (100) Dabei soll zwischen 2013 einerseits und den Jahren 2014 und 2015 andererseits unterschieden werden. Für das Jahr 2013 wird eine maximale Durchdringungsrate für jedes europäische Land (des Aggregats G10 ⁽²²⁾), in dem die BPF tätig ist, vorgeschlagen, die der des zweiten Halbjahres 2012 zuzüglich eines Flexibilitätsfaktors von + 1 Punkt entspricht.
- (101) Für die Zeit danach ist es angesichts der raschen Entwicklungen des Sektors nach Auffassung der französischen Behörden unerlässlich, die Verpflichtung der BPF an diese Entwicklungen zu koppeln. Es wird daher vorgeschlagen, die Anpassung der Durchdringungsrate der BPF auf der Grundlage des Jahres „n-1“ vorzunehmen, indem eine maximale Durchdringungsrate für das Jahr „n“ festgelegt wird, die die Schwankungen dieser Rate bei den europäischen Wettbewerbern der BPF im Jahr „n-1“ berücksichtigt. Damit ließe sich die Abkopplung der BPF von den ihrem Wettbewerbsumfeld innewohnenden Tendenzen vermeiden.
- (102) So würde ab dem 31. Dezember 2013 für die BPF die Verpflichtung zu einer maximalen Durchdringungsrate im Aggregat G10 für das Jahr „n“ der von der BPF in diesem Aggregat erzielten Rate im Jahr „n-1“ entsprechen, jedoch bereinigt um die Änderung der Durchdringungsrate der entsprechenden Segmente der Vergleichsunternehmen im Jahr „n-1“, wobei die Anpassung nicht zur Absenkung der Durchdringungsrate der BPF unter einen Mindestwert führen darf. Als Segmente der Vergleichsunternehmen werden das Segment „Westeuropa“ der RCI Banque SA und das Segment „Europa“ der Volkswagen Financial Services AG (VWFS) vorgeschlagen. Um Zufallsschwankungen bei den Wettbewerbern auszuschließen und die derzeit im Vergleich zu ihren Wettbewerbern niedrigere Durchdringungsrate der BPF zu berücksichtigen, soll ein Mindestwert für die maximale Durchdringungsrate von 32,4 % festgelegt werden, der der für das Aggregat G10 in der zweiten Jahreshälfte 2012 ermittelten Durchdringungsrate entspricht.

Tabelle 7

Durchdringungsrate der BPF bei Neufahrzeugen nach Ländern und Hauptregionen (in %)

	Höchststrategie H2 2012*	Flexibilitätsfaktor	Vorgeschlagene Höchststrategie*
Deutschland	[...]	+ 1,0	[...]
Österreich	[...]	+ 1,0	[...]
Belgien	[...]	+ 1,0	[...]
Italien	[...]	+ 1,0	[...]
Spanien	[...]	+ 1,0	[...]
Niederlande	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Schweiz	[...]	+ 1,0	[...]
Frankreich	[...]	+ 1,0	[...]
Vereinigtes Königreich	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Berechnet als Anteil der mit Darlehen der BPF finanzierten Fahrzeugverkäufe an den Gesamtverkäufen der PSA-Gruppe.

⁽²¹⁾ Die RCI Banque SA ist eine 100 %ige Tochter der Renault SAS. Über die RCI Banque wird der Verkauf der Marken der Renault-Gruppe und der Nissan-Gruppe finanziert.

⁽²²⁾ Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweiz, Spanien, Vereinigtes Königreich.

	Höchststrafe H2 2012*	Flexibilitätsfaktor	Vorgeschlagene Höchststrafe*
Aggregat G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Aggregat M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Aggregat G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Im Aggregat G5 sind die folgenden Länder zusammengefasst: Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Vereinigtes Königreich.

⁽²⁾ Zu Aggregat M5 gehören die folgenden Länder: Belgien, Niederlande, Schweiz, Österreich und Portugal.

⁽³⁾ Das Aggregat G10 umfasst die in dieser aufgeführten Länder.

2.4.6. GESCHÄTZTE UMSTRUKTURIERUNGSKOSTEN UND DEREN FINANZIERUNG

- (103) Die Umstrukturierungskosten werden auf insgesamt 1 708,9 Mio. EUR veranschlagt. Sie ergeben sich aus den folgenden geplanten Maßnahmen: Einstellung der Produktion ab 2014 am Standort Aulnay mit 3 000 Beschäftigten, Neuausrichtung der Produktion im Pariser Raum auf den Standort Poissy und Sanierung des Standorts Aulnay. Die dadurch entstehenden Kosten werden auf [400-500]* Mio. EUR für den Zeitraum 2012-2017 geschätzt. Die Kosten der Anpassung der Produktionsanlagen am Standort Rennes, die mit der Umsetzung von 1 400 der insgesamt 5 600 Beschäftigten eingehen wird, werden sich auf schätzungsweise [100-200]* Mio. EUR im Zeitraum 2012-2017 belaufen. Die Strukturanpassungen der PSA-Gruppe über die GPEC 1 und 2 (Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences — Beschäftigungs- und Kompetenzplanung) werden geschätzte Kosten von insgesamt [500-600]* Mio. EUR in den Jahren 2012 und 2013 verursachen. Hierzu ist anzumerken, dass es zwischen der GPEC 1 und 2 und den Umstrukturierungskosten für die Standorte Aulnay und Rennes zu keinerlei Überschneidungen kommt. Die Kosten anderer Maßnahmen, insbesondere der Umstrukturierung des Europageschäfts und des dem Anteil der PSA am Vertragshändlernetz entsprechenden Stellenabbaus bei PCR (Peugeot Citroën Retail), wovon im Wesentlichen Südeuropa betroffen ist, werden mit [100-200] Mio. EUR veranschlagt. Und schließlich belaufen sich die Tätigkeiten der PSA im Rahmen des Vorhabens „50CO₂Cars“ auf [300-400]* Mio. EUR.
- (104) Zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten hat die PSA-Gruppe zu Beginn des Jahres 2012 mit der Veräußerung von Vermögenswerten begonnen, durch die die PSA-Gruppe folgende Einnahmen erzielen konnte:
- a) Verkauf von GEFCO im Dezember 2012: 878 Mio. EUR ⁽²³⁾;
 - b) Verkauf der Citer SA im Februar 2012: 449 Mio. EUR;
 - c) Veräußerung von Immobilien (darunter der Geschäftssitz) im Laufe des Jahres 2012: 628,7 Mio. EUR.
- (105) Nach Angaben der französischen Behörden hat die PSA-Gruppe bereits finanzielle Mittel im Wert 1,956 Mrd. EUR freigesetzt, die in die Umstrukturierung der PSA-Gruppe und damit in die Wiederherstellung ihrer Rentabilität reinvestiert werden sollen.
- (106) Durch den New Club Deal fließen der Gruppe Mittel in Höhe von 11,6 Mrd. EUR von Privatbanken zu, die zur Finanzierung der PSA während der Umstrukturierungsphase verwendet werden sollen.

2.5. DER RENTABILITÄTSPLAN DER BPF

- (107) Der von den französischen Behörden vorgelegte Plan enthält Finanzprognosen und einen Finanzierungsplan für die BPF bis Ende 2015. Nach Angaben der französischen Behörden wird die Eigenkapitalrendite der BPF ab dem Jahr 2014 [5-10]* % und ab 2016 [10-20]* % betragen. Sie verweisen darauf, dass entsprechend der Entscheidungspraxis der Kommission eine Eigenkapitalrendite von 8 bis 12 % als ausreichend für den Nachweis der Rentabilität einer Bank gilt.

2.5.1. FINANZIERUNGSPLAN

- (108) Die BPF plant die Erhöhung ihrer langfristigen Eigenfinanzierung von [0-5]* Mrd. EUR Ende 2012 auf [5-10]* Mrd. EUR Ende 2015. Zudem hat die Bank ein Anlageprodukt für Privatpersonen aufgelegt, das den Finanzprognosen zufolge Einnahmen von [800-900]* Mio. EUR im Jahr 2015 erbringen soll (gegenüber Null Einnahmen Ende 2012). Die Einnahmen aus der Verbriefung und den im Rahmen des EMTN-Programms ausgegebenen Papieren dürften im gleichen Zeitraum zurückgehen.

⁽²³⁾ Nettoveräußerung (nach Abzug der Kosten) in Höhe von 797 Mio. EUR, zuzüglich einer Sonderdividende von 100 Mio. EUR und abzüglich von 19 Mio. EUR entsprechend dem Cashflow-Ausfall.

Tabelle 8

Liquiditätsposition der BPF bis zur Umstrukturierung*

[...]*

- (109) Die Gesamtbilanz der Bank und damit der Finanzierungsbedarf soll im Prognosezeitraum schrittweise von 27 186 Mio. EUR Ende 2012 auf [$> 28\,000$] Mio. EUR Ende 2015 steigen.

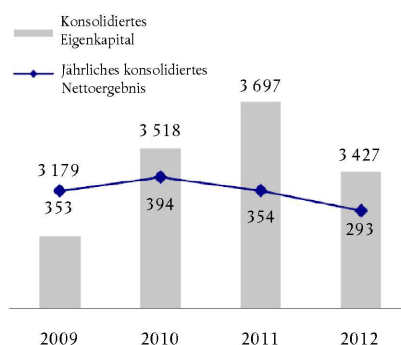
2.5.2. RENTABILITÄT UND SOLVENZ

- (110) Die BPF wirtschaftete in der Vergangenheit profitabel, wie Schaubild 1 zeigt. Ende 2012 betrug die Eigenkapitalausstattung gemessen an der Core-Tier-1-Quote ⁽²⁴⁾ (Kerneigenkapitalquote) 13 %.

Schaubild 1

Entwicklung der Rentabilität der BPF

EIGENKAPITAL UND NETTOERGEBNIS
ZUM 31. DEZEMBER 2012 (in Mio. EUR)



- (111) Die Bank geht davon aus, in der Umstrukturierungsphase der Gruppe weiterhin Gewinne zu erzielen, wie Tabelle 9 zu entnehmen ist.

Tabelle 9

Entwicklung der Rentabilität der BPF

(in %)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eigenkapitalrendite*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Den vorliegenden Informationen zufolge würden bei einer Einstellung der Aktivitäten der BPF den Gläubigern keine Verluste entstehen. Ein Abbau der Aktiva könnte nach Ablauf von drei Jahren einen Liquiditätsüberschuss von [1-3]* Mrd. bis [2-4]* Mrd. EUR je nach Stressszenario entstehen lassen.
- (113) Die Aktiva der BPF haben eine sehr kurze Laufzeit, die im Durchschnitt kürzer ist als die der Passiva.
- (114) Die Risikokosten der Bank sind von [...] im Jahr 2011 auf [...] im Jahr 2012 gestiegen. Der Anteil der ungewissen Forderungen hat sich schrittweise von 3 % Ende 2008 auf 4,2 % Ende 2012 erhöht.

⁽²⁴⁾ Die Core-Tier-1-Quote ist ein Koeffizient zur Bewertung der Solvenz von Banken. Dabei werden die Eigenmittel und die (risikogewichteten) Vermögenswerte der Bank miteinander ins Verhältnis gesetzt.

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Frankreich						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Großbritannien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Deutschland						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Italien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Spanien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Insgesamt G5						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segment H	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
Nutzfahrzeuge	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Gesamt	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
Nutzfahrzeuge	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ABHÄNGIGKEIT DER GRUPPE

- (118) Den französischen Behörden zufolge bedingen das Rating der BPF und der PSA einander, wie der enge Zusammenhang zwischen den Renditen der Anleihen der Gruppe und der Bank belegen.
- (119) Die Ratingagenturen haben das Rating der PSA-Gruppe und der BPF in ihrer Berichterstattung aneinander gekoppelt, indem sie festgelegt haben, dass die Differenz in der Bewertung der Gruppe und der konzerneigenen Bank maximal zwei Ratingstufen betragen darf ⁽²⁵⁾. Am 14. Februar 2013 wurde die BPF auf das „Non-Investment-Grade“ herabgestuft.

2.6. DIE BESCHWERDE

- (120) Der anonyme Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass die Garantie des französischen Staates die BPF in die Lage versetzen wird, den Händlern und Kunden der PSA interessantere Kreditkonditionen einzuräumen, als es die konzerneigenen Banken der konkurrierenden Kfz-Hersteller können.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

- (121) Die Kommission hat in ihrem Einleitungsbeschluss aus folgenden Gründen Zweifel geäußert:

3.1. RENTABILÄTSPPLAN DER BPF

- (122) Im Zusammenhang mit dem Rentabilitätsplan der BPF, der im Lichte der Bankenmitteilung zu prüfen ist, hat die Kommission Zweifel aufgrund bestehender Unsicherheiten über die Rentabilität der PSA-Gruppe in ihrer Gesamtheit zum Ausdruck gebracht.

3.2. UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (123) Nach Einschätzung der Kommission bestehen im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsplan der Unternehmensgruppe, der auf Grundlage der vorstehend genannten Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu analysieren ist, Zweifel in folgenden Bereichen:

3.2.1. ZWEIFEL AN DER WIEDERHERSTELLUNG DER LANGFRISTIGEN RENTABILITÄT

- (124) Die Kommission hat beabsichtigt, in folgenden Fragen die Meinung Dritter einzuholen:

- a) Zu den Annahmen bezüglich der Entwicklung des Automobilmarktes in Europa und weltweit, insbesondere was die langfristige Gültigkeit dieser Annahmen anbelangt;

⁽²⁵⁾ Diese Differenz liegt bei Moody's aktuell bei drei Ratingstufen, was auf die Garantie für die BPF zurückzuführen ist.

- b) zu dem Beitrag der vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe;
- c) zu dem Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität sowie zur Kohärenz der genannten FuE-Investition für die Einleitung eines Forschungsprogramms im Bereich der Mild-Hybrid-Technologien mit Blick auf die angekündigte gleichzeitige Einstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie, die als von der Gruppe beherrschbar bezeichnet wird.

3.2.2. ZWEIFEL AN DEN AUSGLEICHSMASSENNAHMEN

- (125) Die Kommission wollte die Meinung Dritter einholen, was die Einstufung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Sinne der Leitlinien zur Rettung und Umstrukturierung als Ausgleichsmaßnahmen, ihre Quantifizierung sowie ihre Angemessenheit angesichts der Gefahren einer beihilfebedingten Wettbewerbsverzerrung anbelangt.

4. ANMERKUNGEN FRANKREICHS ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

4.1. ZUM BEIHILFEBETRAG

- (126) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass der Beihilfebetrags nicht dem Nominalbetrags der Garantie entsprechen könne, dass die Emissionen der BPF zwangsläufig mit einer variablen Liquiditäts- und Risikoprämie ausgeführt würden, die mit Sicherheit die 24 Basispunkte überschreite, die zum Zeitpunkt der dank der Rettungsbeihilfe durchgeführten Emission ermittelt worden seien, und dass der Referenzzeitraum für die Berücksichtigung der historischen Erträge der BPF auf drei Monate festgelegt werden sollte.
- (127) Den französischen Behörden zufolge werden die beiden kumulativen Bedingungen, anhand derer entschieden wird, ob der Beihilfebetrags so hoch ist wie der durch die Garantie gedeckte Betrag, nämlich eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Nehmer die durch die Garantie bedeckte Anleihe nicht zurückzahlen kann, sowie das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, im vorliegenden Fall nicht erfüllt werden. Demzufolge entspreche der in der staatlichen Garantie enthaltene Beihilfebetrags der Differenz zwischen den Gesamtkosten der Finanzierung inklusive Garantie sowie der Garantie selbst und den Gesamtkosten der Finanzierung, die von dem Unternehmen ohne die Garantie gezahlt worden wären.
- (128) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass die Annahme zusätzlicher Kosten für die BPF in einer Größenordnung von 40 Basispunkten begründet sei. Dies wäre unter besonders günstigen Marktbedingungen bei den Emissionen der BPF am 25. März 2013 der Fall gewesen. Die zum Zeitpunkt dieser Emission ermittelten „Spreads“ gegenüber den OAT (Obligation Assimilable du Trésor — Schuldverschreibung des Staates) (24 Basispunkte) hätten ein historisch niedriges Niveau aufgewiesen. So gelangen die französischen Behörden beispielsweise zu dem Schluss, dass die Anleger bei einer konzerneigenen Bank im Automobilsektor normalerweise eine höhere Rendite als bei einer öffentlichen Einrichtung wie der UNEDIC⁽²⁶⁾ oder der CADES⁽²⁷⁾ fordern könnten, insbesondere weil ihnen Kanäle für Transaktionen mit der CADES oder der UNEDIC offen stünden, die für sie für ein Geschäft mit der BPF nicht unbedingt zur Verfügung stünden.
- (129) Schließlich sei der von den französischen Behörden festgelegte Referenzzeitraum (vom 12. Juli bis zum 16. Oktober 2012) am besten geeignet, um die Renditen der BPF-Anleihen auf den Märkten realistisch wiederzugeben, indem die Schwierigkeiten der PSA-Gruppe und nicht die angekündigte staatliche Garantie zugrunde gelegt würden.

4.2. ZUR RENTABILITÄT DER BPF

- (130) Die französischen Behörden nehmen den Standpunkt der Kommission zur Kenntnis, dass die BPF weder Solvabilitäts- noch Rentabilitätsprobleme hat und ihre Liquiditätsschwierigkeiten ausschließlich auf ihre Verbindung zur PSA-Gruppe zurückzuführen sind.
- (131) Sie haben jedoch folgende Anmerkungen:
- a) Den französischen Behörden zufolge ist in Übereinstimmung mit den Inflationsaussichten nur mit einem gemäßigten Anstieg der Bilanzsumme der BPF zu rechnen. Dieser Anstieg sei auf die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Bedingungen und eine stärkere Inanspruchnahme von Krediten zur Finanzierung des Fahrzeugkaufs durch die Verbraucher zurückzuführen.
 - b) Hinsichtlich des Einwands der Kommission, dass die Finanzierung fauler Kredite durch die BPF zur künstlichen Umsatzsteigerung der PSA-Gruppe vermieden werden müsse, machen die französischen Behörden erneut deutlich:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Für die Arbeitslosenversicherung zuständige Agentur).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (Finanzanstalt zur Begleichung der Schulden der Sozialversicherung)

- Das alleinige Ziel der auf die BPF ausgerichteten Ausgleichsmaßnahmen besteht darin, ihr Vorgehen weniger wettbewerbsorientiert auszurichten und ihren Marktanteil zu beschränken.
- Der Anteil der „Problemkredite“ in Höhe von etwa 40 % hat sich in den vergangenen drei Jahren kaum geändert.
- Die BPF definiert ihre Risikostrategie eigenständig und unter Kontrolle der Aufsichtsbehörde.

Der Anteil der uneinbringlichen Forderungen wird von den Rating-Agenturen und dem Prüfungsausschuss der BPF aufmerksam verfolgt, wobei den französischen Behörden zufolge Änderungen der Risikostrategie der Bank völlig unmöglich seien.

4.3. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

4.3.1. ZU DEN ZUGRUNDE GELEGTEN ANNAHMEN ZUR KÜNFTIGEN MARKTENTWICKLUNG

- (132) Die französischen Behörden gehen zunächst von der Annahme aus, dass die Vorhersagen der PSA-Gruppe weder durch die Marktentwicklung im ersten Quartal 2013 noch durch mögliche Abweichungen zwischen den für 2012 veranschlagten und den tatsächlich in diesem Jahr erzielten Ergebnissen widerlegt würden.
- (133) Den französischen Behörden zufolge hat die PSA-Gruppe den anhaltenden Absatzrückgang bereits vorhergesagt und geht, wie auch das Institut IHS Global Insight davon aus, dass die Schrumpfung des Marktes im Zeitraum 2012-2013 letztendlich bei 4 % liegen wird.
- (134) Die französischen Behörden haben aktualisierte finanzielle Vorausschätzungen auf der Grundlage von Hypothesen vorgelegt, die weniger optimistisch als die unter Erwägungsgrund 54 bis 58 des Einleitungsbeschlusses beschriebenen Vorausschätzungen ausfallen. Die in diesen Erwägungsgründen des Einleitungsbeschlusses dargelegte strategische Ausrichtung bleibt unverändert.
- (135) Die Änderungen an den Vorausschätzungen sind auf die Aktualisierung der Prognosen für die Entwicklung des Marktes „Europa 30“ des Instituts IHS Global Insight zurückzuführen und spiegeln sich im Umsatz der Automobilbranche wider, der im Vorhersagezeitraum relativ gering ausfällt.
- (136) Das Negativszenario, demzufolge die Verkäufe der PSA-Gruppe (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 in Europa um jährlich 100 000 zusätzliche Fahrzeuge zurückgehen würden, wurde ebenfalls aktualisiert.

Tabelle 11

Größe des europäischen Marktes gemäß den Vorhersagen von IHS Global Insight und Marktanteil von PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Größe des europäischen Marktes (Europa 30), veranschlagt von IHS Global Insight im April 2013 (in 1 000 Fahrzeugen)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Anteil der PSA am europäischen Markt*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabelle 12

Veranschlagter Umsatz der PSA-Gruppe (in Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabelle 13

Veranschlagter Umsatz der Automobilierteile (in Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

- (137) Im Bereich der Liquidität schlägt sich die Aktualisierung in einem Rückgang der operativen Cashflows nieder, während die Cashflows bei den Anlagetätigkeiten unverändert bleiben. Daraus ergibt sich ein voraussichtlicher Schuldenstand [...]*, der über den im Einleitungsbeschluss aufgeführten Prognosen liegt, während der voraussichtliche Schuldenstand beim mittleren Szenario oberhalb des bereits für das Negativszenario veranschlagten Werts liegt.
- (138) Die PSA-Gruppe hat ferner Vorausschätzungen für die Nettoverschuldung innerhalb eines ungünstigeren Szenarios vorgelegt, bei dem die Verkäufe der PSA-Gruppe (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 in Europa jährlich um 200 000 zusätzliche Fahrzeuge zurückgehen würden. Der Nettoschuldenstand für die verschiedenen Szenarien ist aus Tabelle 14 ersichtlich. Gemäß den Zahlen der PSA-Gruppe steigt die Nettoverschuldung [...]* durch einen Stressfaktor von 100 000 Fahrzeugen um [200-400]* Mio. EUR im Jahr.

Tabelle 14

Nettoschuldenstand [...]* in Mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von –100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualisiertes ungünstiges Szenario (Differenz von –200 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass als Grundlage für die Hypothesen zur langfristigen Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe nicht die Umsätze, sondern das laufende Betriebsergebnisse heranzuziehen sei. Bei einer Sitzung des Aufsichtsrates am 6. November 2012 sei dafür ein Rückgang von [1 000-2 000]* Mio. EUR veranschlagt worden. Für das Endergebnis sei ein Verlust in Höhe von 1 504 Mio. EUR zu verzeichnen gewesen (was einer Abweichung von weniger als [0-3] % entspreche).
- (140) Die französischen Behörden gelangen außerdem zu dem Schluss, dass sich die PSA-Gruppe auf ausgesprochen vorsichtige Marktprognosen stütze, wohingegen die Angaben der Analysten, auf die sich die Kommission in ihrer Argumentation berufe, unvollständig und fragwürdig seien.
- (141) Alle beteiligten Akteure seien der Meinung, dass der Markt einen Tiefstand erreicht habe und künftig mit einem Aufschwung zu rechnen sei. Aktuelle Analysen ⁽²⁸⁾ gingen in den kommenden Jahren von einer grundsätzlichen Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Bedingungen in Europa aus. Eine solche Verbesserung wird sich nach Dafürhalten der französischen Behörden auch im Automobilsektor niederschlagen.
- (142) Schließlich stellen die französischen Behörden fest, dass die Kommission eine nicht repräsentative Auswahl der Berichte von Finanzanalysten getroffen und diejenigen nicht berücksichtigt habe, die sich weitgehend mit den Prognosen der PSA-Gruppe deckten. Auf jeden Fall hinterfragen die französischen Behörden die Verwendung von Finanzanalysen zur Beurteilung eines auf mittlere Sicht angelegten Umstrukturierungsplans. Finanzanalysten sollte die Aufgabe zufallen, auf der Grundlage eines festgelegten Kursziels zum Ankauf oder Verkauf von Titeln zu raten. Sie sollten sich dabei nicht hauptsächlich auf die veranschlagten Verkaufszahlen oder auf Umsatzprognosen konzentrieren. Derartige Beurteilungen würden daher häufig losgelöst von den jeweiligen wirtschaftlichen Fundamentaldaten vorgenommen.
- (143) Die französischen Behörden stellen dementsprechend fest, dass sie sich bei der Durchführung des Umstrukturierungsplans berechtigterweise auf die Prognosen des Instituts IHS Global Insight unter Berücksichtigung eines Stressfaktors berufen und die Hypothesen der Finanzanalysten außer Acht lassen könnten.
- (144) Schließlich heben die französischen Behörden hervor, dass der Privatsektor von der Möglichkeit der Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe überzeugt sei. Diese Überzeugung werde zunächst aus der Stärkung der Zusammenarbeit zwischen PSA und GM deutlich, die am 20. Dezember 2012 endgültige Verträge über drei Fahrzeugprojekte und die Gründung einer gemeinsamen Einkaufsgesellschaft geschlossen hätten. Darüber hinaus seien die der BPF gewährten Bankkredite in Höhe von 11,6 Mrd. EUR ein Beweis für das Vertrauen des Marktes in eine mögliche Besserung der Lage. Außerdem würden die jüngsten Verbriefungstransaktionen der BPF verdeutlichen, dass es auf dem Markt keine Risikoscheu im Automobilsektor gebe.

4.3.2. ZUM AUSLASTUNGSGRAD DER KAPAZITÄTEN DER PSA-GRUPPE UND ZUR DIVERSIFIZIERUNG DER VERKÄUFE

- (145) Die französischen Behörden stellen fest, dass die Zweifel der Kommission bezüglich des Auslastungsgrades unbegründet seien, weil dabei nicht die Schließung des Werks in Aulnay berücksichtigt worden sei, durch die den Behörden zufolge die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der PSA-Gruppe im Segment B ausgeglichen werden könne. Angesichts der Tatsache, dass der Wettbewerbsdruck für die PSA-Gruppe in diesem Segment sehr ausgeprägt sei, sei die Schließung dieses Werks für die Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe von besonderer Bedeutung.

⁽²⁸⁾ World Economic Outlook, Kapitel 1 und 2, April 2013.

- (146) Die französischen Behörden gelangen zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen habe, um ihr Ziel, im Jahr 2015 insgesamt 50 % ihres Umsatzes außerhalb von Europa zu erzielen, erreichen zu können: Eröffnung eines dritten Werks und neuer Zweigstellen in China, Erneuerung der in Lateinamerika vermarkten Fahrzeugpalette, Einführung von zwei speziell für den außereuropäischen Markt entwickelten Modellen und schließlich im Rahmen der Allianz mit GM Entwicklung einer gemeinsamen Plattform für den Verkauf von Fahrzeugen des Segments B in Europa und weltweit, gemeinsame Entwicklung einer neuen Generation von kleinen sparsamen Benzinmotoren und von Fahrzeugprojekten in Lateinamerika, Russland sowie auf anderen Wachstumsmärkten.

4.3.3. ZUM BEITRAG DES VORHABENS „50CO₂CARS“ ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

a) Zur Übereinstimmung des Projekts „50CO₂Cars“ mit dem Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe

- (147) Die französischen Behörden heben hervor, dass die erheblichen FuE-Anstrengungen im Rahmen von „50CO₂Cars“ darauf ausgerichtet seien, eine Technologie zur Verbesserung der Öko- und Energiebilanz von Dieselfahrzeugen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang könne das genannte FuE-Projekt zur Umsetzung einer Strategie beitragen, die darauf ausgerichtet sei, den offensichtlichen Abwärtstrend beim Verkauf von Dieselfahrzeugen umzukehren.
- (148) Gegenwärtig machten Dieselfahrzeuge für die PSA-Gruppe eine wichtige Einnahmequelle aus: im Jahr 2012 waren [60-80]* % der von PSA in Europa verkauften Fahrzeuge mit diesem Motortyp ausgestattet. Die PSA habe sich auf diese Weise technisch optimal ausgestattet, ein positives Markenimage entwickelt und eine für diesen Fahrzeugtyp bedeutende Rentabilitätsrate, die über der für Ottomotoren liegt, erreicht. Allerdings wirkten sich die aktuellen Umstände nachteilig aus: schleichende Verschlechterung des Images dieser Motoren in Europa und eine Änderung des Rechts- und Regelungsrahmens (Euro VI), die zu höheren Kosten bei Diesel- gegenüber Ottomotoren führen und sich damit nachteilig auf den Umsatz von Dieselfahrzeugen auswirken könnten, was umso stärker zum Tragen komme, als dass die Strategie zur Anpassung an die Normen mittels des bisher verfolgten „Downsizing“⁽²⁹⁾ an ihre Grenzen gestoßen sei und einige Mitgliedstaaten oder Gebietskörperschaften die Annahme eines steuerlichen Rahmens zuungunsten des Dieselmotors in Betracht zögen. Die PSA gehe davon aus, dass sich der Rückgang der Gewinnmargen aufgrund des Trends weg von Fahrzeugen mit Dieselmotor und hin zu mit Ottomotor betriebenen Kfz auf dem europäischen Markt auf etwa [500-700]* Mio. EUR belaufe. Vor dem Hintergrund des Rückgangs der Kaufkraft der Privathaushalte und angesichts des zunehmenden Stellenwerts von Umweltbelangen bei den Verbrauchern sei das Ziel des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit und des Markenimages von Dieselmotoren (gegenüber Ottomotoren) für die PSA-Gruppe von grundlegender Bedeutung. Da das bestehende Preisniveau für Dieselhybridfahrzeuge nicht mit einem Eintritt in den Massenmarkt vereinbar sei, bedürfe es umfassender FuE-Investitionen, um diese Technologie mehr Menschen zugänglich zu machen. Mit der Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und des Images des Dieselmotors sei es nach den französischen Behörden zufolge daher denkbar, dass das Projekt „50CO₂Cars“ einen positiven Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität leisten könnte, indem nicht nur der Umsatz der Dieselfahrzeuge der PSA-Gruppe, sondern auch die Gewinnmargen des Herstellers aufrechterhalten werden könnten. Wenn ferner der Plan im technischen Bereich erfolgreich durchgeführt werden könne, würde die mit dem Projekt „50CO₂Cars“ entwickelte Technologie auf einem neu entstehenden Markt bis 2020 ein wichtiges Wachstumspotenzial bieten. Durch eine mögliche Beteiligung an den Absatzmärkten für „Mild-Hybrid“-Dieselmotoren nach Durchführung des Umstrukturierungsplans könne die Umsatzsteigerung durch Diversifizierung hin zu einem tragenden Segment innerhalb des Kerngeschäfts der Gruppe (Großserienfahrzeuge) gesichert werden.
- (149) Im Zusammenhang mit den erforderlichen Investitionen unterscheiden die französischen Behörden zwischen einer Senkung der als Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagenen Investitionen, mit deren Hilfe der Ausmaß der durch staatliche Beihilfen bedingten Wettbewerbsverzerrungen begrenzt werden soll, und der Beibehaltung der für das Unternehmen für die Wiederherstellung einer langfristigen Rentabilität notwendigen FuE-Investitionen. Die französischen Behörden betonen, dass die Kommission im Rahmen ihrer Entscheidungspraxis mehrmals eingeräumt habe, dass die Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens über die Einführung neuer Produkte und die damit einhergehende Umsatzsteigerung erfolgen könne⁽³⁰⁾.
- (150) Die Behörden führen weiter aus, dass die PSA im Rahmen des Umstrukturierungsplans ohne staatliche Beihilfen für das Projekt „50CO₂Cars“ zur Durchführung eines „kontrafaktischen“ Projekts gezwungen wäre. Angesichts des Unvermögens der Gruppe, die Gesamtheit der technologischen Hürden allein zu nehmen, und ohne die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit den potenziellen Partnern für „50CO₂Cars“ hätte die Gruppe ihre Investitionen auf ein solches Minimum reduzieren müssen, dass bei den Dieselmotoren lediglich die Einhaltung der rechtlichen Neuerungen noch gewährleistet worden wäre. In diesem Zusammenhang heben die französischen Behörden hervor, dass sich die Intervention der öffentlichen Hand nicht auf eine finanzielle Unterstützung der PSA-Gruppe bei der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ beschränke, sondern den Zusammenschluss der Gruppe mit verschiedenen Partnern (Industrie, Verbände, Forschungslabors usw.) möglich mache, die zur Überwindung der technologischen Hürden bei der Entwicklung eines kostengünstigen Hybrid-Dieselfahrzeugs

⁽²⁹⁾ Es geht um die Senkung der CO₂-Emissionen durch Verringerung der Motorengröße und optimierte Motoraufladung.

⁽³⁰⁾ Entscheidung der Kommission vom 1. Dezember 2004 in der Sache C-504/03, Bull, Erwägungsgrund 51, Entscheidung der Kommission vom 18. Februar 2004 in der Sache C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, Erwägungsgrund 236, Entscheidung der Kommission vom 3. Juli 2001 in der Sache C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, Erwägungsgrund 98.

koordiniert vorgehen müssten. Im Falle der Nichtgenehmigung der staatlichen Beihilfen für die PSA-Gruppe als federführendes Unternehmen von „50CO₂Cars“ sei die Durchführung des Projekts nicht nur für die Gruppe, sondern auch für alle ihre Partner gefährdet. Mit einer kontrafaktischen Strategie zur Ablösung der Dieselmotoren durch Benzinmotoren seien Mehrkosten und hohe industrielle Risiken verbunden: der Verzicht auf Fachwissen im Bereich der Dieseltechnik, Umsatzeinbußen während des Übergangszeitraums und Bindung von Mitteln für den Umbau und die Umstellung der Produktionsanlagen der Gruppe auf Benzinmotoren, wobei die Mittel im Übrigen für die Wiederherstellung der Rentabilität benötigt worden wären.

- (151) Zusammenfassend stellen die französischen Behörden fest, dass das Projekt „50CO₂Cars“ sowohl notwendig sei, um die Rentabilität der Kernkompetenz der PSA-Gruppe (Dieselmotoren) zu erhalten, als auch um die endgültige Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe zu untermauern, weil damit nach vollendeter Umstrukturierung die Triebfedern für Wachstum vorhanden seien (neue innovative und gewinnbringende Fahrzeugpalette). Aus diesem Grund ließen sich die genannten FuE-Investitionen problemlos mit den Zielen des Umstrukturierungsplans vereinbaren.

b) Zu den Bedenken, die die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss geäußert hat

- (152) Die französischen Behörden entnehmen dem Einleitungsbeschluss, dass die Kommission, ausgehend von der Feststellung eines angeblichen Rückstands der PSA-Gruppe im FuE-Bereich, die Auffassung vertrete, dass das Projekt „50CO₂Cars“ nur dann für die Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe erforderlich sein könne, wenn es ihr ermögliche, den Rückstand im FuE-Bereich gegenüber den Wettbewerbern aufzuholen. Sie lehnen eine derartige Bewertung grundsätzlich ab.

- a) Erstens weisen die französischen Behörden erneut darauf hin, dass mit dem Projekt „50CO₂Cars“ ein Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe geleistet werden könne: Erneuerung des ökologischen Images von Dieselfahrzeugen; neue Entwicklungen im Bereich des Verbrauchs (Zugang einer größeren Zahl von Verbrauchern zu Hybrid-Fahrzeugen); Wachstumsreserve nach Vollendung des Umstrukturierungsplans;
- b) Zweitens bezögen sich die strukturellen Nachteile im FuE-Bereich, die in der Mitteilung als ursächlich für einige Schwierigkeiten der PSA-Gruppe aufgeführt wurden, auf einen Rückstand bei der Standardisierung von Baugruppen, wodurch die Bemühungen im FuE-Bereich weniger ertragreich als die der Wettbewerber ausfallen würden (Skaleneffekte). Das Projekt „50CO₂Cars“ sei jedoch explizit auf eine diesbezügliche Lösung ausgerichtet, indem
- einerseits mit dem Projekt „50CO₂Cars“ die Standardisierung bestimmter Baugruppen sowie insbesondere die Antriebssysteme verbessert werden sollten;
 - andererseits die Voraussetzungen, unter denen das Projekt „50CO₂Cars“ durchgeführt wird, zu einer Effizienzsteigerung der FuE-Bemühungen der PSA-Gruppe beigetragen, was insbesondere auf Synergieeffekte aus der Koordinierung der Arbeiten mit verschiedenen Partnern, aber auch auf die von den öffentlichen Behörden, die die Beihilfe gewähren, durchgeführten Kontrollen zurückzuführen sei.
- c) Drittens erachten die französischen Behörden insbesondere das von der Kommission in Erwägungsgrund 169 ihres Einleitungsbeschlusses vorgebrachte Kriterium, das sich auf einen offensichtlichen Rückstand der PSA-Gruppe im FuE-Bereich bezieht, als „rechtlich innovativ“. Die bisher vorgebrachten Argumente seien ausreichend, um einen positiven Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe nachzuweisen. Die Frage, ob das genannte Kriterium im vorliegenden Fall erfüllt sei, werde daher nur hilfsweise erörtert:

i) Vorliegen eines Rückstands im Bereich der Hybridtechnik

- (153) Den französischen Behörden zufolge wird das Kriterium des Vorliegens eines Rückstands im FuE-Bereich aus den folgenden drei Gründen erfüllt:

- a) Zunächst machen sie deutlich, dass sich die drei technischen Komponenten des Projekts „50CO₂Cars“ auf Technologiebereiche bezögen, in denen die PSA-Gruppe einen Rückstand aufweise:
- Im Falle der Dieselmotoren handele es sich dabei um einen Rückstand im Bereich der Technologien zur Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs der Motoren. Allerdings sei das Projekt „50CO₂Cars“ ausdrücklich auf diesen Bereich ausgerichtet.
 - Im Bereich der Getriebetechnik verzeichne die PSA-Gruppe einen Rückstand bei den Doppelkupplungsgetrieben (DCT), weil sie automatischen und elektronisch gesteuerten Getrieben bislang den Vorzug gegeben habe („BVMF“), obwohl sich diese Technologie als wirtschaftlich weniger effizient erwiesen hat. Mit dem Projekt „50CO₂Cars“ habe das Unternehmen die Möglichkeit, einen doppelten Rückstand bei den DCT- und den eDCT-Getrieben aufzuholen.

- Bei Hybrid-Antriebssystemen weise die PSA-Gruppe einen Rückstand bei der Entwicklung einer erschwinglichen Hybridtechnologie aus, die sich als Basistechnologie für die Massenproduktion eigne. Allerdings verfügten Wettbewerber wie Toyota, Honda oder VAG ⁽³¹⁾ über generische Hybridtechnologien (oder hätten Zugang dazu) und seien daher besser auf den Massenmarkt eingestellt. In diesem Zusammenhang werten die französischen Behörden die vorläufige Analyse der Kommission (in Erwägungsgrund 187 des Einleitungsbeschlusses), gemäß der die gegenwärtige gängige Mikrohybridtechnologie ⁽³²⁾ mit Start-Stopp-Automatik nicht ausreiche, um die Technologiegrenze bei CO₂-Einsparungen zu erreichen, die die Entwicklung einer „Mild-Hybrid“- oder „Voll-Hybrid“-Technik erfordere. Dementsprechend werde mit dem Projekt „50CO₂Cars“ das Ziel verfolgt, den technologischen Rückstand im Bereich der Hybrid-Antriebsysteme aufzuholen.
- b) Zweitens betrachten sie das Projekt „50CO₂Cars“ als Möglichkeit für die PSA-Gruppe, ihren Rückstand durch die Überwindung technologischer Hürden im Bereich der Hybridtechnologie wettzumachen:
 - Mit den im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“ entwickelten Dieselmotoren könnten CO₂-Emissionen von [50-70]* g/km im Segment B (Motoren mit einer Leistung von 40 bis 70 kW) erreicht werden, auch allein durch die Stopp-Start-Technologie, sodass die PSA bis 2017-2018 ein kraftstoffsparendes Dieselfahrzeug mit einem mit seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Markt vergleichbaren Emissionsniveau anbieten könne.
 - Mithilfe des ausgeklügelten Doppelkupplungsgetriebes eDCT ließe sich die Energieeffizienz des Hybridantriebs optimieren und sei gleichzeitig mit zahlreichen Leistungsklassen verschiedener Elektromotoren kompatibel. Durch Standardisierung könne die PSA-Gruppe ihren technologischen Rückstand aufholen.
 - Schließlich führe das Projekt „50CO₂Cars“ im Zusammenhang mit dem Hybridsystem durch das Zusammenspiel der Minimierung des Energieverbrauchs (Batterie und Leistungselektronik) und der Optimierung des mechanischen Aufbaus (Kopplung des Elektromotors mit dem Antriebssystem) zu einer starken Kostenreduzierung. Darüber hinaus ließen sich mit der Standardisierung des Hybridsystems die Produktionsmengen steigern und damit für das Segment B leichter verfügbar machen.
- c) Schließlich äußern sich die französischen Behörden zu einem möglichen Strategiewechsel, indem das Projekt „50CO₂Cars“ bei gleichzeitigem Ausstieg aus der „Plug-in“-Hybridtechnologie fortgeführt wird. Die beiden Technologien („Mild-Hybrid“ und „Plug-in“) verfügten weder über denselben Umfang noch seien die wirtschaftlichen Auswirkungen gleich. Während die Plug-in-Technologie ⁽³³⁾ aufgrund ihres Preises auf die Klasse der Premium-Fahrzeuge begrenzt sei (mit entscheidenden Auswirkungen auf das Markenimage, insbesondere bei Unternehmenskunden), sei die erstgenannte Technologie einer größeren Schnittmenge der Bevölkerung (mit niedrigem bis mittlerem Einkommen) zugänglich und würde auf diese Weise einen größeren Teil der Kunden der Gruppe zufrieden stellen. Die französischen Behörden betonen, dass diese beiden technischen Lösungen sich nicht gegenseitig ausschließen und die PSA-Gruppe ursprünglich beide verfolgen wollte, um den Verkauf von Plug-in-Hybridfahrzeugen der Premiumklasse dem der kostengünstigeren Hybridfahrzeuge der Segmente B und C hinzuzufügen. Auch sei der Ausstieg aus der Plug-in-Hybridtechnologie in Form einer Ausgleichsmaßnahme nicht als Strategiewechsel, sondern als Einstellung einer wirtschaftlich tragfähigen Tätigkeit zu betrachten, die der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe nicht im Wege stehe. Das Projekt „50CO₂Cars“ füge sich vollständig in den Umstrukturierungsplan ein, sodass die französischen Behörden die im Umstrukturierungsplan vorgeschlagene Hybridstrategie als vollständig kohärent erachten.

ii) *Die Kohärenz der Maßnahmen im Rahmen von „50CO₂Cars“ mit dem übrigen Teil des Umstrukturierungsplans*

- (154) Den französischen Behörden zufolge lässt sich die Anpassung der Produktionsanlagen der PSA-Gruppe im Rahmen der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ mit dem Umstrukturierungsplan vereinbaren. Insbesondere biete sich mit einer Standardisierung der Antriebssysteme und Getriebe für Dieselfahrzeuge der Gruppe die Möglichkeit, die Produktionsanlagen rationeller zu gestalten und sie zu optimieren:
- a) Bei den Fahrzeugen mit Dieselmotorausstattung beliefen sich die Investitionen an den Standorten Trémery und Douvrin auf [100-200]* Mio. EUR und damit auf [0-5]* % der für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Investitionen in Höhe von [10-20]* Mrd. EUR, den die französischen Behörden als

⁽³¹⁾ Die VAG habe auf der letzten Konferenz in Wien einen Baukasten für ihre Hybridtechnologie („Assembly Kit“) vorgestellt, mit dem ein Hybridantriebssystem kostengünstig auf alle Fahrzeugmodelle des Konzerns angepasst werden könne. Quelle: Präsentation der VAG auf dem 34. Wiener Motorsymposium, 26. April 2013, S. 28.

⁽³²⁾ Bei der Mikrohybridtechnologie liegt die Leistungsspanne im Bereich 2-4 kW, bei der Mild-Hybridtechnologie bei 8-15 kW und bei der Voll-Hybridtechnologie bei über 20 kW.

⁽³³⁾ Die französischen Behörden bestätigen, dass die PSA-Gruppe die Plug-in-Technologie bereits beherrsche, die Umsetzung aber zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen erfolge müsse.

ausgesprochen bescheiden, wenn nicht geradezu unbedeutend bezeichnen. Diese finanziellen Auswirkungen seien im mittelfristigen Plan der PSA-Gruppe im Übrigen bereits im November 2012 berücksichtigt worden und in der aktualisierten Fassung des Dokuments enthalten, sodass die französischen Behörden davon ausgehen, dass die genannten Investitionen mit dem angemeldeten Umstrukturierungsplan vereinbar sind. Was die industriellen Auswirkungen angeht, so zielten die Maßnahmen auf eine Änderung ⁽³⁴⁾ der bestehenden Produktionskapazitäten für Dieselmotoren bei gleichbleibendem Umfang ab: Es werde keine Ausweitung der Produktionskapazitäten geben, die für die gegenwärtig für die Zeit nach Abschluss des Projekts „50CO₂Cars“ veranschlagten [100 000-200 000] Fahrzeuge ausreichen, allerdings werde ein Teil der Produktionsanlagen nicht mehr für ein Segment mit Überkapazitäten, sondern für ein Segment mit möglicher Unterauslastung genutzt, das sich noch in der Entwicklungsphase befinde (interne Umschichtung zugunsten aussichtsreicher Produkte).

- b) Hinsichtlich der Getriebe bekräftigen die französischen Behörden die Analyse in Erwägungsgrund 202 des Einleitungsbeschlusses, dass bei einem erfolgreichen Abschluss des Projekts „50CO₂Cars“ die gegenwärtig ausgelagerten Produktionstätigkeiten wieder intern verrichtet würden ⁽³⁵⁾. Die bereits im angemeldeten Umstrukturierungsplan vorgesehenen erforderlichen Investitionen würden im aktualisierten mittelfristigen Plan beibehalten. Die französischen Behörden erachten diese Internalisierungsstrategie als vereinbar mit einer Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe. In finanzieller Hinsicht trage die Operation zu einer Internalisierung der Gewinnmarge und zur Vermeidung eines Wechselkursrisikos mit Japan ⁽³⁶⁾ sowie von Kosten/logistischen Verzögerungen bei, ohne die Fähigkeit der PSA-Gruppe zu einer schnellen Anpassung an die Nachfrage zu beeinträchtigen.
- c) Schließlich beliefen sich die Investitionen in Hybridsysteme im Verlauf der Durchführung des Umstrukturierungsplans auf [40-50] Mio. EUR und damit auf weniger als [0-5] % der vorgesehenen Gesamtinvestitionen, was die französischen Behörden als besonders geringen Anteil werten. Des Weiteren handele es sich um einen neu entstehenden Markt (auf dem es entsprechend keine Überkapazitäten gebe). Die Investitionen seien somit ebenfalls mit dem Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe vereinbar.

iii) *Positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Rentabilität der Gruppe*

(155) Den französischen Behörden zufolge ermöglicht das Projekt „50CO₂Cars“ nach Abschluss des Umstrukturierungsplans eine Steigerung des Umsatzes und der Rentabilität der PSA-Gruppe.

- a) In Beantwortung der Fragen der Kommission in den Erwägungsgründen 210 und 211 des Einleitungsbeschlusses (zur Eignung einer Strategie, bei der Dieselmotoren Vorrang gegenüber Benzinmotoren eingeräumt wird) und in Erwägungsgrund 216 (zum Geschäftsplan für das Projekt „50CO₂Cars“ und die Verlässlichkeit der ihm zugrunde liegenden Annahmen) stellen die französischen Behörden fest, dass die verfolgte Strategie nicht nur aus industrieller Sicht gerechtfertigt sei, sondern sich auch positiv auf die Umsätze der Gruppe auswirken werde. Der Entwicklung einer kostengünstigen Hybridtechnologie für Benzinmotoren seien Investitionen in eine Verbesserung der Umwelt- und Energiebilanz von Dieselfahrzeugen vorzuziehen, um zunächst die Vorbehalte der Kunden auszuräumen und schließlich die Ergebnisse aus dem Projekt „50CO₂Cars“ auf Benzinmotoren anzuwenden ⁽³⁷⁾, die dann von den Zulieferbetrieben weltweit vertrieben werden könnten, was zu einer besseren Rentabilität der getätigten Investitionen durch Größenvorteile beitrage. Die Eignung der von der PSA verfolgten Strategie werde im Übrigen in Marktstudien bestätigt, in denen übereinstimmend ⁽³⁸⁾ ein Anstieg der Verkäufe von Dieselfahrzeugen in den kommenden Jahren prognostiziert wird.
- b) Zu den finanziellen Auswirkungen des Projekts „50CO₂Cars“ haben die französischen Behörden einen Geschäftsplan vorgelegt, dem Annahmen zugrunde liegen, die in mehreren Presseartikeln weitgehend bestätigt worden seien und bei denen die voraussichtlichen Zahlungsströme bis 2026 berücksichtigt würden (was angesichts künftiger Aktualisierungen sowie durch die vorgesehene Ersetzung der EURO-VI-Norm bis zu diesem Zeitpunkt gerechtfertigt sei). Die FuE-Tätigkeiten im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“ erstreckten sich über den Zeitraum 2013-2017, sodass die ersten Motoren zwischen Mitte 2016 und Anfang 2017 vertrieben werden könnten und kurz darauf ein sparsames Hybridsystem auf den Markt gebracht werden könne. Bei der Rentabilitätsberechnung wurden zwei Abzinsungsfaktoren (von [10-13]* % bzw. [13-15]* %) zugrunde gelegt; der zweite trägt dem unlängst beobachteten Anstieg der Finanzierungskosten umfassender Rechnung. Im Rahmen der Patentierung von Ergebnissen des Projekts „50CO₂Cars“ werden keinerlei Einnahmen

⁽³⁴⁾ Der Begriff „modifier“ (Änderung) ist im Originaltext der französischen Behörden unterstrichen.

⁽³⁵⁾ Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass eine solche Internalisierung nur teilweise und in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Projekts „50CO₂Cars“ erfolgen könne.

⁽³⁶⁾ Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass der Wechselkurs Euro-Yen im Zeitraum 2009-2012 zunächst um 30 % gefallen, dann aber zwischen Ende 2012 und Mai 2013 wieder zu seiner ursprünglichen Parität aus dem Jahre 2009 zurückgekehrt sei. Aufgrund dieser Volatilität seien die Preise für Automatikgetriebe schwer zu kalkulieren gewesen. Hinzu kämen außerdem die von Frankreich als überhöht erachteten Zölle.

⁽³⁷⁾ Die wichtigsten Baugruppen des Systems „50CO₂Cars“ sind speziell für Dieselfahrzeuge bestimmt. Allerdings seien für die Übertragung dieser Technik auf Benzinmotoren vergleichbarer Leistung nur geringe FuE-Investitionen innerhalb eines ausgesprochen kurzen Zeitraums erforderlich.

⁽³⁸⁾ Quelle: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>.

veranschlagt. Schließlich wurden die Verkaufsmengen und -preise für neue Dieselmotoren und Hybridantriebssysteme für unterschiedliche Szenarien veranschlagt: Szenario „A“ der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ mit staatlicher Unterstützung, bei dem beim Verkauf eines Hybridfahrzeugs je nach technischer Option eine zusätzliche Marge von etwa [200-300]* EUR bis [300-400]* EUR erwirtschaftet werde (zusätzlich zu der Marge in Höhe von [2 000-3 000]* EUR, die für den Hersteller durch den Verkauf eines Fahrzeugs aus Segment B generiert werde); Szenario „B“ der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ ohne staatliche Unterstützung, bei dem die Margen dieselben wie bei Szenario A seien. Die Behörden weisen jedoch darauf hin, dass es sich um ein fiktives Szenario handle, das die PSA-Gruppe nicht umsetzen könne (es diene ausschließlich einem theoretischen Vergleich); Szenario „C“, kontrafaktisch, das bei Nichtdurchführung des Projekts „50CO₂Cars“ in der Durchführung eines Alternativprojekts bestehe, bei dem die zusätzlichen Margen noch geringer ausfielen (zwischen [100-200]* EUR und [200-300]* EUR). Basierend auf diesen Annahmen ergäben sich für das Doppelkupplungsgetriebe „eDCT“ und den „Hybridantrieb der Nebenaggregate“ folgende aktualisierte Nettogegenwartswerte: ⁽³⁹⁾

Tabelle 15

Finanzindikatoren beim Projekt „50CO₂Cars“

PSA-Gruppe (Vergleich mit dem „kontrafaktischen“ Szenario C)		Szenario A* („50CO ₂ Cars“ mit Beihilfe)	Szenario B* („50CO ₂ Cars“ ohne Beihilfe)
eDCT	Nettogegenwartswert von [10-13]* %	[0-10] Mio. EUR	– [60-70] Mio. EUR
	Nettogegenwartswert von [13-15]* %	– [50-60] Mio. EUR	– [90-100] Mio. EUR
Hybridantrieb der Nebenaggregate	Nettogegenwartswert von [10-13]* %	+ [30-40] Mio. EUR	– [20-30] Mio. EUR
	Nettogegenwartswert von [13-15]* %	– [20-30] Mio. EUR	– [60-70] Mio. EUR

Die französischen Behörden kommen zu dem Schluss, dass unabhängig von der gewählten technischen Option die relative Rentabilität von Szenario B im Vergleich zu Szenario C stets negativ ausfallen würde, sodass sich das Projekt „50CO₂Cars“ ohne staatliche Unterstützung überhaupt nicht realisieren ließe. Der ausgesprochen eng gefasste Nettogegenwartswert in Szenario A (der verglichen mit Szenario C bei einem aktualisierten Wert von [10-13]* % etwas positiver und bei einem aktualisierten Wert von [13-15]* % negativ ausfällt) zeige, dass derartige relative Rentabilitätswerte in einem angemessenen Verhältnis zu dem Ziel der Entwicklung einer ersten innovativen Generation stünden.

- c) Beim Projekt „50CO₂Cars“ seien vier Risiken zu berücksichtigen, die durch die beantragte staatliche Beihilfe weitgehend ausgeräumt werden könnten:

- rechtliche Risiken im Zusammenhang mit einem neuen Zulassungszyklus für Dieselfahrzeuge;
- technische Risiken im Zusammenhang mit der Überwindung zahlreicher technischer Hürden bei der Entwicklung einer kostengünstigen Mild-Hybrid-Technologie;
- wirtschaftliche Risiken im Zusammenhang mit dem Verhalten und dem ökologischen Gewissen der Kunden;
- finanzielle Risiken, die sich aus der eingeschränkten Liquidität der PSA-Gruppe ergeben.

⁽³⁹⁾ In einer Mitteilung vom 11. Juli 2013 haben die französischen Behörden ausgeführt, dass es zwar möglich sei, den Anteil der Entwicklungskosten und die Produktionskosten für Fahrzeugteile zu bemessen, nicht jedoch den absoluten Anteil des Motors am Verkaufspreis eines Fahrzeugs. Sie haben daher einen „marginalen“ Ansatz vorgeschlagen, bei dem die Szenarien A und B (bzw. B und C) hinsichtlich Aufwendungen (Kosten durch FuE und Investitionen) und Einnahmen (Einnahmen aus Fahrzeugverkäufen und dem Verkauf zusätzlicher Leistungen) miteinander verglichen werden. Anhand des daraus resultierenden Indikators lassen sich die jeweiligen Rentabilitätswerte der Szenarios für die betrachteten Bauteile gegenüberstellen.

4.4. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

4.4.1. ALLGEMEINE ANMERKUNGEN ZUR EINSTUFUNG DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN ALS ALLGEMEINE AUSGLEICHSMASSNAHMEN UND ZU IHREM UMFANG.

- (156) Die französischen Behörden stellen fest, dass die Kommission im Einleitungsbeschluss keine detaillierte Beurteilung der angeblichen Wettbewerbsverzerrungen vorgelegt habe. Demzufolge reichten die von der PSA-Gruppe vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen mehr als aus. Jede weitere Verschärfung der Auflagen würde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen, auf den unter Randnummer 47 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hingewiesen werde.
- (157) Darüber hinaus gelangen sie zu dem Schluss, dass sich die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen entgegen den Feststellungen im Einleitungsbeschluss auf die Segmente B und C beziehen. Dies treffe auf die Maßnahme zur Einschränkung der Marktdurchdringung der Finanzierung der BPF, die sich speziell auf diese beiden Segmente bezieht, aber auch auf die vorzeitige Einstellung der Produktion des Citroën C6 und auf den Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6/Peugeot 607 im Rahmen von Ausschreibungen zu. Schließlich seien mit der Maßnahme zur Einstellung der Produktion von Motoren mit mehr als zwei Liter Hubraum und zum Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie deutliche Auswirkungen auf das Segment C verbunden.
- (158) Die französischen Behörden geben zu bedenken, dass die PSA umfassende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen hat, die zu einem Rückgang des Marktanteils um [0-2]* % bis zum Ende des Zeitraums führen.

4.4.2. BESONDERE ANMERKUNGEN ZU DEN VORGESCHLAGENEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN.

a) **Zur Einschränkung zusätzlicher Investitionen der PSA-Gruppe**i) *Die vorverlegte Einstellung des Modells Citroën C6 und der Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6 und den Peugeot 607*

- (159) Die französischen Behörden stellen fest, dass das Absatzvolumen für diese Fahrzeuge zwar zurückgegangen ist, jedoch ein höherer Reingewinn als beim Verkauf anderer Fahrzeugtypen und insbesondere im Vergleich zu den Fahrzeugen aus Segment B erzielt werden konnte. Sie räumen ein, dass die Rentabilität des Programms nicht ausgereicht habe, die PSA-Gruppe jedoch eine Partnerschaft mit DPCA geschlossen habe, um diese Lücke zu schließen und den C6 und den 607 in China in Verkehr zu bringen.
- (160) Schließlich bestätigen die französischen Behörden, dass die PSA-Gruppe zu keiner Zeit den Rückzug aus der Oberklasse ab 2009 in Betracht gezogen habe. Die PSA habe lediglich das FuE-Projekt für ein neues Fahrzeug, das zusätzlich zum C6 und zum 607 entwickelt werden sollte, eingestellt.

ii) *Vorverlegte Einstellung und Verzicht auf Nachfolgemodelle für Bipper/Nemo.*

- (161) Die französischen Behörden gelangen zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe im Rahmen dieser Maßnahme nicht in der Lage wäre, Nutzen aus ihren früheren Investitionen zu ziehen, und sich ihre Wettbewerbsfähigkeit im Segment der leichten Nutzfahrzeuge deutlich verschlechtern würde.
- (162) Die Modelle Bipper/Nemo wurden bisher in Partnerschaft mit Fiat und Tofaş hergestellt. Diese Partnerschaft habe einen Stand erreicht, der es der PSA ermöglicht habe, eine bessere Kenntnis des Marktes, des Produkts und der Produktionskapazitäten zu erlangen. Für den Fall, dass die Kommission diese vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme nicht verbindlich vorschreibt, würde die PSA dank ihrer Kenntnis der genannten Informationen über einen größeren Verhandlungsspielraum bei den Verkaufspreisen für eine zweite Generation dieser Modelle verfügen, die möglicherweise rentabler wären. Eine solche Rentabilität könnte durch jüngste und künftige Entwicklungen im Bereich des städtischen Nahverkehrs, bei dem vermehrt auf leichte Nutzfahrzeuge gesetzt werde, verstärkt werden.

iii) *Verzicht auf die Herstellung von Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum*

- (163) Die französischen Behörden betonen, dass dieser Ausgleichsmaßnahme besondere Bedeutung zufällt, da die PSA-Gruppe weltweit Marktführer in der Sparte der herkömmlichen Dieselmotoren ist.

- (164) Die französischen Behörden verweisen nachdrücklich darauf, dass diese Motoren für die Segmente D und E von großer Bedeutung sind, weil diese Segmente einen entscheidenden Einfluss auf das Markenimage des Herstellers und seinen Zugang zu Ausschreibungen haben.
- (165) Was die Erfolgsaussichten der Entwicklung eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeugs mit Dieselmotor anbelangt, insbesondere hinsichtlich des Absatzes von Kraftfahrzeugen mit Motoren mit einem Hubraum von mehr als 2 Litern, geht die PSA-Gruppe davon aus, dass diese durch die jüngste Entwicklung auf dem Markt für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und insbesondere durch die Ankündigung von Volvo, seine Produktionszahlen für das Plug-in-Diesel-Modell V60 angesichts des Verkaufserfolgs bis 2014 auf 10 000 Fahrzeuge zu verdoppeln, bekräftigt werden.

b) Zum Verzicht auf die Kapazitäten des Werks in Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers

- (166) Die französischen Behörden weisen zunächst darauf hin, dass diese Maßnahme insofern zur Reduzierung der Marktpresenz der PSA-Gruppe zum unmittelbaren Vorteil ihrer Wettbewerber beiträgt, als
- die PSA auf annähernd 30 % der Produktionskapazität des Standorts Sevelnord zugunsten von Toyota verzichtet;
 - diese Vereinbarung mit Toyota einem Hauptwettbewerber die Möglichkeit eröffnen würde, in einen Markt einzusteigen, auf dem das Unternehmen bisher nicht vertreten war, und seine Palette im Bereich der Nutzfahrzeuge auszuweiten;
 - diese Vereinbarung Toyota einen eindeutigen und unmittelbaren Wettbewerbsvorteil verschafft, da es dem Unternehmen die Möglichkeit bietet, einen Großteil der Gewinnspanne der unter die Vereinbarung fallenden Fahrzeuge abzuschöpfen und Kunden auf einem Markt zu gewinnen und an sich zu binden, auf dem es bislang nicht vertreten ist;
 - diese Maßnahme einen Markt betrifft, auf dem die PSA-Gruppe besonders stark vertreten ist (Anteil von 21 % im Europa der 30 im Jahr 2011).
- (167) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass die Gruppe angesichts der Wirtschaftsbilanz des Projekts (positive operative Ergebnismarge von [0-5] %, die mit den üblichen Erwartungen der PSA übereinstimmt) seine Umsetzung nach einem Referenzszenario ohne Partner in Angriff nehmen wollte. Die PSA erachte demnach den Betrieb des Standorts Sevelnord ohne Partner als tragfähig und rentabel.
- (168) Die französischen Behörden machen darauf aufmerksam, dass die Pressemitteilung vom 31. August 2013 angesichts des zu diesem Zeitpunkt sehr angespannten sozialen Umfeldes mit Vorsicht aufgenommen werden müsse.

c) Zum Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie

- (169) Die französischen Behörden erachten zunächst die Diskussion über den Zeitpunkt der Umsetzung dieser Maßnahme, um sie als Ausgleichsmaßnahme oder als für die Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Maßnahme einzustufen, als nicht passend. Eine Maßnahme werde letzten Endes als Ausgleichsmaßnahme eingestuft, wenn sie wirksam dazu beitrüge, mögliche beihilfebedingte Wettbewerbsverzerrungen einzudämmen.
- (170) Zudem möchten die französischen Behörden nicht auf die Fragen der Kommission eingehen, ob die Einschätzung der Auswirkungen dieser Maßnahme auf Tatsachen beruhe, weil diese ihre diesbezüglichen Einwände nicht ausreichend dargelegt habe. Sie gehen auf jeden Fall davon aus, dass die der Einschätzung der Auswirkungen dieser Maßnahme zugrunde liegenden Annahmen mit den jüngsten Entwicklungen auf dem Markt für Plug-in-Hybridfahrzeuge im Einklang stehen.
- (171) Ferner sei, so die französischen Behörden, die Vergabe einer Lizenz für diese Technologie durch einen Hersteller oder Zulieferer angesichts des Entwicklungsstands des Marktes und des Stellenwerts dieser Technologie als wettbewerbsrelevantes Unterscheidungsmerkmal nicht möglich. Wenn sich jedoch eine solche Möglichkeit biete, sei die PSA-Gruppe bereit, sich dazu zu verpflichten, eine solche Lizenz für die Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht von Dritten zu erwerben.
- (172) Schließlich stellen die französischen Behörden fest, dass die Folgen dieser Maßnahme durch das Projekt „50CO₂Cars“ nicht beeinträchtigt werden, weil es auf einen anderen Markt und Kundenstamm (Oberklasse) ausgerichtet sei als jene, die von der Ausgleichsmaßnahme betroffen sind, und es zu CO₂-Einsparungen führe, die sich von denen der Plug-in-Hybrid-Technologie unterscheiden.

d) Zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF

- (173) Die französischen Behörden erinnern zunächst daran, dass diese Maßnahme im vorliegenden Fall die zielgerichtetste Ausgleichsmaßnahme darstellt, mit der mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die sich unmittelbar aus der Gewährung einer Beihilfe in Form einer Garantie zugunsten der BPF ergeben könnten, am wirksamsten eingedämmt werden können.
- (174) Sie erachten die für die Marktdurchdringung gewählte Obergrenze, die der des zweiten Halbjahres 2012 zuzüglich eines Flexibilitätsfaktors von +1 % entspricht, als erforderlich, um die Durchdringungsrate der BPF mit den Anforderungen der Gruppe in Einklang zu bringen und die BPF in die Lage zu versetzen, ihrer systemischen Rolle für die Automobilherstellung der PSA gerecht zu werden. Sofern davon auszugehen ist, dass sich der im Zeitraum 2001-2012 festgestellte Auswärtstrend bei der Durchdringungsrate auch in den Jahren 2012 und 2013 fortsetzt, wird die Wettbewerbsstellung der BPF mit der festgesetzten Höchstgrenze deutlich eingeschränkt.
- (175) Den französischen Behörden zufolge werden die Wirksamkeit und die Verbindlichkeit der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme durch die vorgesehene Flexibilität in keiner Weise beeinträchtigt. So befinde sich der Durchdringungsgrad der BPF im Verhältnis zur voraussichtlichen Marktentwicklung durchweg um ein Jahr im Rückstand und liege damit unter dem der am ehesten vergleichbaren Wettbewerber.
- (176) Darüber hinaus verkünden die französischen Behörden in Beantwortung einer Frage der Kommission ihre Bereitschaft, die konzerneigenen Banken von Fiat und Ford in das für die Indexierung der Durchdringungsrate der BPF zuständige Bankenpanel aufzunehmen.
- (177) Schließlich erlaubt das umfassende Engagement der PSA (für die Länder des G10 und ohne Unterscheidung nach Segment) den französischen Behörden zufolge keine Entwicklung einer aggressiven Handelspolitik gegenüber einigen Ländern und in einigen Segmenten, was die Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahme neutralisiert würde. Neben der Tatsache, dass die PSA-Gruppe die BPF nicht zu einer Änderung ihrer Risikostrategie zwingen kann, bezieht sich die Begrenzung der Durchdringungsrate der BPF-Finanzierung hauptsächlich auf die Segmente B und C, was auf ihren relativen Anteil an der durchschnittlichen Durchdringungsrate (mehr als [...] % der BPF-Finanzierungen in den letzten Jahren und im Durchschnitt [...] % der von der BPF 2012 in Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Deutschland, Spanien und Italien bereitgestellten Mittel) zurückzuführen ist.

5. STELLUNGNAHMEN INTERESSIERTER PARTEIEN

- (178) Nach dem Einleitungsbeschluss erhielt die Kommission die Stellungnahmen von fünf Beteiligten, und zwar von der PSA-Gruppe, einem Unternehmen, das ungenannt bleiben möchte (im Folgenden „anonymer Dritter“), Fiat, GM und Toyota.

5.1. STELLUNGNAHME DES ANONYMEN DRITTEN

- (179) Der anonyme Dritte teilte der Kommission seine Bedenken hinsichtlich bestimmter Geschäftspraktiken der PSA mit. Die PSA begünstige die französischen Zulieferer, was den nicht französischen Zulieferbetrieben zum Nachteil gereiche. Das Verhalten der PSA gegenüber dem Zulieferer Agrati France ist nach Ansicht des anonymen Dritten bezeichnend: Die PSA habe dessen unmittelbar bevorstehende gerichtliche Liquidation verhindert, indem sie seine Erzeugnisse zu deutlich über dem Marktniveau liegenden Preisen gekauft habe. Außerdem habe die PSA trotz des Schadens, der ihr aufgrund der Lieferunterbrechungen entstanden sei, auf eine Klage gegen Agrati France verzichtet, um die finanziellen Probleme dieses bereits angeschlagenen Unternehmens nicht noch zu verschärfen.
- (180) Der anonyme Dritte trägt in seiner Stellungnahme vor, die Beziehungen zwischen der PSA und der französischen Regierung sowie die in diesem Verfahren geprüfte staatliche Beihilfe würden den Binnenmarktvorschriften, insbesondere jenen über den freien Warenverkehr gemäß Artikel 34 AEUV, zuwiderlaufen.
- (181) Um Agrati France zu helfen, habe sich die PSA ihre Beteiligung am „Fonds de modernisation des équipementiers automobiles“ (französischer Fonds für die Kfz-Zulieferindustrie, im Folgenden „FMEA“) zunutze gemacht und dem Unternehmen auf diesem Wege indirekt eine Beihilfe von 17 Mio. EUR gewährt.
- (182) Als Ausgleichsmaßnahme fordert der anonyme Dritte schließlich, dass sich die PSA aus dem FMEA zurückzieht und, solange sie staatliche Beihilfen bezieht, auf jede finanzielle Beteiligung an Anbietern oder Vertreibern von Befestigungssystemen für Kraftfahrzeuge verzichtet, dass sie die Rückzahlung der Beträge, die sie Agrati France gewährt haben sollte, verlangt und ein transparentes und nicht diskriminierendes Auswahlssystem für ihre Zulieferer einrichtet.

5.2. STELLUNGNAHME VON OPEL (UND DER GM-GRUPPE)

- (183) Bezüglich der Marktprognosen hebt GM hervor, dass die meisten Kraftfahrzeughersteller die Daten von Instituten wie Global Insight oder POLK verwenden würden.
- (184) Hinsichtlich des Forschungs- und Entwicklungsprojekts „50CO₂Cars“ verweist GM darauf, dass alle Hersteller in Technologien zur Verringerung der Abgasemissionen investierten. Generell sei schwer vorherzusehen, zu welchen Erfolgen diese Forschungsarbeiten künftig industriell gesehen führen würden. Es böten sich viele technische Lösungsmöglichkeiten an, zu denen auch der Bereich der Hybridantriebe gehöre. Im Übrigen sei dies ein Gebiet, in dem man mit der Zusammenarbeit zwischen Herstellern rechnen könne, damit größenbedingte Einsparungen erzielt würden. Allerdings stelle die Beihilfe von 85 Mio. EUR für das Projekt „50CO₂Cars“ gemessen an den FuE-Ausgaben, die in dieser Branche getätigt werden, keinen signifikanten Betrag dar; gleichwohl sei dies ein nicht unerheblicher Betrag für ein FuE-Projekt, das auf die Entwicklung eines Mild-Hybrid-Systems abziele. Angesichts der derzeit ungewissen technologischen Entwicklung werde diese Maßnahme einen konkurrierenden Hersteller nicht daran hindern, ein eigenes FuE-Programm in demselben Bereich voranzutreiben.
- (185) Bezüglich der Rolle der konzerneigenen Banken von Automobilherstellern vertritt GM die Auffassung, dass sie den Fahrzeugverkauf sicher erleichtern, indem sie ihren Kunden interessante Finanzierungslösungen bieten. Sie verschafften den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität, damit kurzfristig auf dem Automobilmarkt reagiert werden könne.
- (186) Schließlich stellt GM fest, dass PSA mit einem bedeutenden Kapazitätsabbau begonnen habe, bei dem zu erkennen sei, wie schwierig und komplex er sei.

5.3. STELLUNGNAHME VON FIAT

5.3.1. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT

- (187) Im Hinblick auf die Wiederherstellung der Rentabilität verweist Fiat auf die Äußerungen einiger Analysten, insbesondere auf die Prognosen des Instituts Global Insight, denen zufolge es zu einem Einbruch bei den Verkäufen und dann in den Jahren 2015/2016 möglicherweise zu einer gleichwohl schwachen und ganz allmählichen Erholung kommen werde.
- (188) Die Gründe für die derzeitige Krise auf dem Automobilmarkt lägen insbesondere
- a) in dem starken Wettbewerbsdruck am Markt, hauptsächlich in den Massensegmenten, im Zusammenhang mit dem Markteintritt neuer koreanischer und — möglicherweise — japanischer und indischer Wettbewerber,
 - b) in der Zerteilung des Marktes, durch die die Gewinnmöglichkeiten auf Premiumfahrzeuge beschränkt würden,
 - c) in dem Trend bei den Verbrauchern, sich zunehmend Produkten im unteren Marktsegment zuzuwenden,
 - d) darin, dass keine Aussicht bestehe, jemals wieder dieselben Verkaufszahlen wie vor der Krise zu erzielen, und schließlich
 - e) in den strukturellen Überkapazitäten bei den europäischen Herstellern.

5.3.2. ZUM PROJEKT „50CO₂CARS“

- (189) Obwohl nur wenig über das Projekt „50CO₂Cars“ bekannt sei, hält Fiat dessen Ziel für erreichbar. Nichtsdestotrotz könnten die Stückkosten je Fahrzeug, das mit dieser Technologie ausgestattet ist, deren Marktdurchdringung entweder wegen des hohen Verkaufspreises oder weil es für den Hersteller schwierig sei, zum Zeitpunkt des Verkaufs Gewinne zu erzielen, beschränken. Die CO₂-Emissionsmengen, die die Europäische Kommission für 2020 festgelegt habe, stellten für alle Hersteller eine wirkliche Herausforderung dar. Die Chancen, sie zu bewältigen, würden einen mehrschichtigen FuE-Ansatz voraussetzen, der sich nicht nur auf ein einziges FuE-Projekt zu Entwicklung einer einzigen Technologie beschränken dürfe, wie dies bei dem Projekt „50CO₂Cars“ der Fall zu sein scheine (in der Wahrnehmung von Fiat).
- (190) Fiat sei nicht bekannt, ob andere Hersteller staatliche Beihilfen zur Förderung von FuE-Projekten erhielten. Es gebe keine Marktaustrittsschranken wegen der Innovationsprozesse, mit Ausnahme der Kosten, der erforderlichen Investitionen und der Zeit, die notwendig sei, um Entscheidungen in Bezug auf die Technologien zu korrigieren. Auch stelle der technologische Vorsprung, der durch das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglicht werde, keine Eintrittsschranke dar. Die Möglichkeit, Beihilfen zu erhalten und somit die tatsächlichen Entwicklungskosten neuer Technologien gegenüber den Wettbewerbern zu senken, verschaffe dem Empfänger der Beihilfe zweifelsohne einen Vorteil.

5.3.3. ZU DEN AUSWIRKUNGEN DER GARANTIE AUF DEN MARKT

- (191) Nach Ansicht von Fiat entspricht die der BPF gewährte staatliche Garantie einem Drittel der Schulden der konzerneigenen Bank der PSA. Zudem sehe die Transaktion nicht vor, dass im Falle der Nichtinanspruchnahme eine Provision („Commitment Fee“) zu zahlen sei. Zudem würden mindestens 100 Basispunkte aufgeschlagen, damit die Garantiekosten marktüblichen Bedingungen entsprechen.
- (192) Schließlich habe die staatliche Garantie eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen auf den Märkten agierenden Konzernbanken bewirkt. Dank der Garantie würden nämlich die von der BPF ausgegebenen Aktien genauso wie der französische Staat, nämlich mit Aa1/AA, und nicht nach deren eigenen Leistungen eingestuft werden. Somit werde die Bonitätseinstufung der BPF bis 2016 unverändert bleiben.
- (193) Nach Ansicht von Fiat ist die auf 40 Basispunkte geschätzte Differenz zwischen den Finanzierungskosten der PSA-Gruppe und der BPF eindeutig auf die Gewährung dieser Garantie zurückzuführen. Die BPF könne sich mit einer „neuen“ Marge von 360/380 Basispunkten Mittel auf dem Sekundärmarkt beschaffen, wohl wissend, dass die Marge bei einer 2016 fälligen Anleihe der PSA-Gruppe etwa 400 Basispunkte betragen würde. Bei der im März 2013 von der BPF vorgenommenen und durch die staatliche Garantie abgedeckten Anleiheemission in Höhe von 1,2 Mrd. EUR hätten sich die Finanzierungskosten insgesamt auf rund 270 Basispunkte belaufen.
- (194) Fiat ist ferner der Ansicht, dass es der BPF dank der staatlichen Garantie möglich sei, ihre Kreditbedingungen mit Finanzinstituten im Sinne einer Angleichung der Bedingungen an die vom französischen Staat verlangten neu auszuhandeln.
- (195) Schließlich habe sich die staatliche Garantie positiv auf die Bonitätsbewertung der BPF ausgewirkt. Obwohl die BPF Anfang 2013 von den wichtigsten Ratingagenturen herabgestuft worden sei, habe sie weiterhin eine um eine Stufe bessere Bonitätsbewertung erhalten, als ohne die Garantie zu erwarten gewesen wäre. Fiat stützt sich insbesondere auf die Erklärungen von Standard and Poor's vom 28. Januar, 14. Februar und 18. April 2013. Außerdem werde allgemein davon ausgegangen, dass die Zusage einer Garantie oder einer sonstigen Finanzierung per se die finanzielle Lage des Begünstigten verbessere, und zwar unabhängig davon, in welchem Umfang die ihm zur Verfügung gestellten Finanzmittel in Anspruch genommen würden.
- (196) Ganz allgemein ist Fiat der Auffassung, dass die konzerneigenen Banken der Automobilhersteller äußerst wirksame Verkaufs- und Marketinginstrumente sind,
- a) um neue Kunden zu gewinnen, indem diesen sehr attraktive Finanzierungsbedingungen geboten werden ⁽⁴⁰⁾,
 - b) um den Absatz zu fördern, insbesondere da sich die „klassischen“ Finanzinstitute aus dem Segment der Verbraucher- und Händlerkredite zurückgezogen haben, und
 - c) um die bereits als Kunden gewonnenen Verbraucher stärker an sich zu binden.
- (197) Eine Erhöhung der Finanzierungskosten der BPF um 100 Basispunkte hätte nach Ansicht von Fiat unmittelbare, sofortige und äußerst negative Auswirkungen auf die Gewinne der PSA-Gruppe in den europäischen Ländern.

5.3.4. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (198) Der Kapazitätsabbau ist nach Ansicht von Fiat im Rahmen eines früheren Plans beschlossen worden, der die Schließung unrentabler Produktionsstätten vorsah. Demzufolge seien die angekündigten Schließungen für die PSA im Hinblick auf die Wiederherstellung der Rentabilität nicht entscheidend (der Auslastungsgrad bleibe unverändert). Sie würden sich lediglich in einer Senkung der Fixkosten niederschlagen.
- (199) Was die Senkung der Investitionsausgaben (CAPEX) angeht, so werde die PSA ihren Umstrukturierungsplan dazu nutzen, ihre strategischen Entscheidungen zur Neupositionierung in den Segmenten B und C auf opportunistische Weise zu rechtfertigen und andere, weniger wirksame Maßnahmen, die kurz zuvor ergriffen worden waren, zu vertuschen. Die Ankündigung, man werde von Dieselmotoren mit einem Hubraum von über zwei Litern abrücken, hänge wahrscheinlich mit dem aktuellen Trend der Hersteller hin zu einer Hubraumverringerung („Downsizing“) zusammen. In Bezug auf Sevelnord ist Fiat der Ansicht, dass diese Maßnahme keine wirkliche Kapazitätsverringerung bedeute, sondern es sich lediglich um eine vorübergehende Vermietung dieser Kapazitäten an einen Wettbewerber handle, die der PSA die Möglichkeit gebe, sie bei Bedarf relativ leicht zurückzuerlangen.

⁽⁴⁰⁾ Fiat führt das Beispiel seiner Konzernbank an, deren Durchdringungsrate von 23,3 % im Jahr 2012 auf 39,6 % im Jahr 2013 gestiegen sei, nachdem sie ihre Geschäftsstrategie mit dem Ziel, den Kunden wettbewerbsfähigere Finanzierungsangebote zu unterbreiten, geändert habe.

- (200) Im Zusammenhang mit der letzten Ausgleichsmaßnahme räumt Fiat schließlich ein, dass es schwierig sei, allein anhand der bereitgestellten Informationen zu analysieren, welche Folgen der Ausstieg aus der Plug-in-Hybrid-Technologie haben werde. Der Ausstieg ließe sich durch die Neupositionierung von PSA auf dem Markt begründen. Er könne jedoch auch dahingehend ausgelegt werden, dass damit eine falsche technologische Entscheidung korrigiert werden solle. Fiat bezweifelt, dass es möglich ist, sich auf eine einzige Technologie zu konzentrieren, um die Emissionsreduktionsziele der Europäischen Union zu erreichen.
- (201) Zu der Ausgleichsmaßnahme betreffend die Durchdringungsrate stellt Fiat fest, dass keine Ausgleichsmaßnahme die Auswirkungen der garantiebedingten Verzerrungen beschränken könne.

5.4. STELLUNGNAHME VON TOYOTA

- (202) Toyota sieht sich außerstande, sich zu dem Umstrukturierungsplan der PSA zu äußern. Dies stehe dem Unternehmen im Übrigen auch gar nicht zu. Toyota hält die Annahmen, auf denen der Plan der PSA beruht, für glaubwürdig. In Anbetracht der vielfältigen Faktoren, die den Markt für Kraftfahrzeuge beeinflussen, sei es allgemein sehr schwierig, Vorhersagen zu treffen.
- (203) Zu dem Projekt „50CO₂Cars“ vertritt Toyota die Auffassung, dass die Entwicklung von Umwelttechnologien jeder Art für die Hersteller zum Schlüsselfaktor für den Absatz werde. Der Verkauf von Hybridfahrzeugen mit Ottomotor werde in Zukunft den von Diesel-Hybridfahrzeugen übersteigen, auch wenn eingeräumt werden müsse, dass es einen Markt für den Diesel-Hybrid geben könnte. Allerdings werde der Absatz aufgrund der höheren Kosten dieser Technologie unter dem der Hybridfahrzeuge mit Ottomotor liegen. Dieses FuE-Vorhaben werde die Wettbewerber der PSA nicht am Eintritt in den Markt für Mild-Hybrid-Fahrzeuge hindern können.
- (204) Bezüglich der Rolle der konzerneigenen Banken ist Toyota der Ansicht, dass sie generell die Bindung der Kunden an die Marke („Customer Loyalty“) um etwa 15 % verbessern. Im Übrigen seien die Durchdringungsraten in den Kleinwagensegmenten höher.
- (205) Im Hinblick auf die Ausgleichsmaßnahmen erhebe sich für Toyota die Frage, wie eine Maßnahme, die darauf abzielt, die Produktion von Modellen, die kaum verkauft werden, einzustellen, rechtlich als Ausgleichsmaßnahme eingestuft werden könne. Die Zusammenarbeit zwischen Toyota und PSA am Standort von Sevelnord sei keine notwendige Voraussetzung für das Überleben der PSA-Gruppe gewesen. Zudem sei die Plug-in-Hybrid-Technologie wegen der damit verbundenen Kosten und der hierfür benötigten Infrastruktur noch nicht ausgereift. Auf mittlere Frist gesehen bleibe die Full-Hybrid-Technologie die einzige technologische Lösung.
- (206) Schließlich sieht sich Toyota nicht in der Lage zu beurteilen, ob die von der PSA-Gruppe vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sachdienlich sind.

5.5. STELLUNGNAHME DER PSA-GRUPPE

- (207) Zunächst schließt sich die PSA-Gruppe der Stellungnahme der französischen Behörden uneingeschränkt an.
- (208) Die PSA verweist sodann auf ihre Strategie zur Wiederherstellung der Rentabilität, mit der sie ihre Produktionsanlagen an die neuen Marktgegebenheiten anpassen wolle. Diese Anpassung komme insbesondere in einer deutlichen Verminderung der Marktpräsenz der Unternehmensgruppe zum Ausdruck. Die PSA erinnert ferner daran, dass diese Umstrukturierungsmaßnahmen fast ausschließlich mit eigenen Mitteln aus den Veräußerungen von Vermögenswerten finanziert würden. Dies hätte weitgehend ausgereicht, wenn die BPF nicht zu Unrecht durch die Regeln der Ratingagenturen „bestraft“ worden wäre, denn die konzerneigene Bank sei nur aufgrund ihrer Verbindungen zur PSA-Gruppe in Schwierigkeiten geraten. Daher sei die Intervention des Staates nur wegen dieser Regeln der Ratingagenturen erforderlich geworden. Die PSA zieht daraus den Schluss, dass die staatliche Garantie letztlich nur eine begrenzte Wirkung haben würde, zumal der BPF kein direkter staatlicher Zuschuss gewährt worden sei.
- (209) Außerdem hebt die PSA hervor, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen mit einer Neuausrichtung ihrer Geschäftspolitik einhergingen. Diese beruhe auf FuE-Vorhaben, mit denen die Kosten der technologischen Innovationen für den Endkunden gesenkt werden sollen, sowie auf der zunehmend internationalen Ausrichtung der Unternehmensgruppe mit dem Ziel, sie weniger anfällig für Schwankungen auf dem europäischen Markt und insbesondere in den südeuropäischen Ländern zu machen.
- (210) Die PSA stellt klar, dass, sollte sich die Lage auf dem europäischen Kraftfahrzeugmarkt im Vergleich zu den zugrunde gelegten Prognosen verschlechtern, sie alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen werde, um die Wiederherstellung ihrer langfristigen Rentabilität zu gewährleisten.

- (211) Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen ist die PSA der Auffassung, dass sie besonders hohe Anstrengungen erfordern, die sich sehr nachteilig auf ihre Wettbewerbsfähigkeit in allen Segmenten auswirken. Verglichen mit dem Beihilfebetrug und insbesondere dem Umfang der von der PSA zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung eingesetzten Mittel seien sie von erheblicher Tragweite. Da eine Inanspruchnahme der Garantie in Anbetracht der Bilanzstruktur der BPF äußerst unwahrscheinlich sei, werde sich die Beihilfe zudem nur sehr begrenzt auf die Wettbewerber der PSA-Gruppe auswirken.
- (212) Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen würden sich indes besonders stark auswirken. In industrieller Hinsicht hätte das Abrücken von der Plug-in-Hybrid-Technologie erhebliche negative Folgen für den europäischen Markt. Zudem helfe die PSA, indem sie einem ihrer unmittelbaren Konkurrenten am Standort der Sevelnord Produktionskapazitäten zur Verfügung stelle, diesem bei seinem Markteintritt. Auch habe das Zurückfahren der Investitionen Auswirkungen auf das Image, das die PSA auf dem Markt genieße. Dies gelte insbesondere für die Aufgabe von zwei Modellen aus dem Segment der leichten Nutzfahrzeuge, wo PSA einen bedeutenden Marktanteil halte. Schließlich würde der Verzicht auf Nachfolgemodelle im oberen Segment und bei den mit starken Motoren ausgestatteten Modellen die Möglichkeiten zur Teilnahme an Ausschreibungen von Firmenkunden einschränken und dem Image der Unternehmensgruppe weit über den Umstrukturierungszeitraum hinaus schaden.
- (213) Die Deckelung der Durchdringungsrate der BPF und ihre Koppelung an die Entwicklung der konzerneigenen Banken der Hauptkonkurrenten kompensieren die mutmaßlichen Auswirkungen der Beihilfe auf den Markt nach Auffassung der PSA weitgehend.
- (214) Abschließend weist die PSA darauf hin, dass in Anbetracht des Stellenwerts, den die Automobilbranche in Frankreich hat (über zwei Millionen Arbeitsplätze, die direkt und indirekt mit ihr verbunden sind), die Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission von außerordentlich großer Bedeutung für die französische Wirtschaft sei. Die Sanierung der PSA sei außerdem enorm wichtig für die Existenz- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Einige Wettbewerber hätten massive staatliche Unterstützung erhalten (oder erhielten sie noch immer), und zwar durch die Aufrechterhaltung von für ihre Ausfuhren besonders günstigen Wechselkursen oder durch die vorübergehende Verstaatlichung ihrer konzerneigenen Banken. Anderen Herstellern außerhalb der Europäischen Union kämen zu ihrem Vorteil geschlossene Freihandelsabkommen zugute, wodurch sie eine aggressive Handelspolitik auf dem europäischen Markt betreiben könnten.

6. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DES ANONYMEN DRITTEN

- (215) Zunächst weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Gewährung einer Beihilfe zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe offensichtlich für die Unternehmen auf dem europäischen Automobilmarkt nicht von besonderem Interesse sei, da sich aus dem Kreis der Betroffenen nur vier Parteien zu Wort gemeldet hätten (obwohl der Einleitungsbeschluss veröffentlicht wurde).
- (216) Zur Stellungnahme des anonymen Dritten (die in den Erwägungsgründen 179 bis 182 von Abschnitt 5.1 zusammengefasst ist) betonen die französischen Behörden, dass sie nicht mit diesem Verfahren zur Prüfung der Umstrukturierungsbeihilfe für die PSA-Gruppe in Zusammenhang stehe, sondern vielmehr die Beschwerde betreffe, die dieser anonyme Dritte bei der Europäischen Kommission eingelegt habe.
- (217) Lediglich hilfsweise stellen die französischen Behörden fest, dass diese Äußerungen keinen konkreten Beweis für die angebliche Verfahrensweise der PSA gegenüber Agrati France lieferten und dass es der PSA als Privatunternehmen frei stehe, nach eigenem Ermessen Geschäftsbeziehungen zu ihren Zulieferern zu unterhalten. In diesem Zusammenhang habe die PSA seit dem 25. Februar 2013 im Rahmen ihrer Allianz mit GM eine Strategie zur Rationalisierung ihres Beschaffungswesens verfolgt, was insbesondere die systematische Durchführung von Ausschreibungen betraf, um die günstigsten Marktpreise zu erzielen. Nur eine einem Mitgliedstaat zuzurechnende Maßnahme könne gegen Artikel 34 AEUV verstoßen, was auf Beschlüsse, die von privaten Unternehmen wie der PSA getroffen werden, nicht zutreffe. Schließlich stehe das behauptete Verhalten des FMEA in keinem Zusammenhang mit diesem Verfahren.
- (218) Die französischen Behörden schließen daraus, dass die Untersuchung der in Rede stehenden Beihilfe nicht durch eine unbewiesene Behauptung, wonach gegen Artikel 34 AEUV verstoßen worden sei, verzögert werden darf, zumal sie sich auf Sachverhalte beziehe, die weder einen Bezug zu der betreffenden Beihilfe noch zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe hätten.

6.2. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DER GM-GRUPPE

- (219) Die französischen Behörden haben sich nicht zur Stellungnahme der GM-Gruppe (die in den Erwägungsgründen 183 bis 186 von Abschnitt 5.2 zusammengefasst ist) geäußert.

6.3. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME VON FIAT

6.3.1. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

- (220) Nach Ansicht der französischen Behörden legt Fiat in seiner Stellungnahme zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 187 bis 188 (e) in Abschnitt 5.3.1 zusammengefasst ist) eine optimistischere Annahme bezüglich der Marktentwicklung zugrunde als die PSA-Gruppe, womit bestätigt werde, dass das von der PSA-Gruppe gewählte Szenario glaubhaft und hinreichend vorsichtig sei. Im Übrigen hätten Fiat (und auch Opel) bestätigt, dass die Daten des Instituts IHS Global Insight geeignet seien, die künftige Marktentwicklung einzuschätzen. Schließlich hätte sich Fiat außerstande gesehen, die Wiederherstellung der Rentabilität anhand der verfügbaren Informationen zu bewerten. Deshalb halten es die französischen Behörden für überflüssig, jeden einzelnen Punkt, der durch die von Fiat genannten Analysten angesprochen wurde, anzufechten.

6.3.2. ZU DEM SICH AUS DER GARANTIE ERGEBENDEN BEIHILFELEMENT UND SEINEN AUSWIRKUNG AUF DEN MARKT

- (221) Die französischen Behörden betonen, dass Fiat in seiner Stellungnahme zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 191 bis 196 (c) unter Abschnitt 5.3.3 zusammengefasst ist) das Beihilfelement mit etwa 100 bis 110 Basispunkten ansetze, was einem Beihilfebetrags von 231 Mio. EUR entspreche, der deutlich unter der unteren Marke der von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss genannten Spanne liege. Nach Ansicht der französischen Behörden beweist diese Einschätzung von Fiat, dass der von der Kommission in Betracht gezogene Beihilfebetrags vermutlich zu hoch angesetzt sei.
- (222) Im Zusammenhang mit der Berücksichtigung einer Bereitstellungsgebühr („Commitment Fee“) verweisen die französischen Behörden darauf, dass die von der PSA-Gruppe an den Staat gezahlte Garantieprämie auf der Grundlage der Gesamtkosten der Kreditlinien der am „New Club Deal“ beteiligten Banken berechnet worden sei (440 Basispunkte), von denen die Liquiditätskosten dieser Banken (geschätzt auf 180 Basispunkte bezogen auf den Itraxx Senior Financial mit einer Laufzeit von fünf Jahren auf der Grundlage des Durchschnittswerts eines Monats) in Abzug gebracht wurden. Diese Kosten würden eine bei Vertragsabschluss zu zahlende Provision in Höhe von 120 Basispunkten und eine Bereitstellungsgebühr in Höhe von 40 % der Marge beinhalten und somit über den Kosten liegen, die Fiat als marktüblich betrachte. Nach Ansicht der französischen Behörden bestätigt die Stellungnahme von Fiat demnach, dass diese Provision gemessen am Marktstandard zu hoch angesetzt worden sei.
- (223) Schließlich sei es logisch gewesen, die bei Vertragsabschluss zu zahlende Provision und die Bereitstellungsgebühr nicht zu berücksichtigen, da für den Staat Opportunitätskosten keine Rolle spielten, d. h. Kosten, die aus der Beschaffung von Kapital resultieren, das bei einer Bank hätte verzinst werden müssen.
- (224) Fiat habe behauptet, die Garantie hätte erhebliche Auswirkungen auf den Markt, habe jedoch nicht dargelegt, worin diese Auswirkungen bestünden. Den französischen Behörden zufolge geht Fiat hauptsächlich davon aus, dass die Garantie der BPF einen Vorteil verschaffe, der nicht von der Kommission analysiert worden sei und daraus resultiere, dass die BPF ihre Finanzierungskosten unabhängig von den Marktentwicklungen auf einem bestimmten Niveau halte. Die französischen Behörden zeigen sich erstaunt über dieses Vorbringen, denn die angegebene Wirkung hänge offensichtlich mit der Existenz der Garantie selbst zusammen, deren Zweck genau darin bestehe, die Refinanzierungskosten der Bank bis zu einem Höchstbetrags von 7 Mrd. EUR zu stabilisieren. Im Übrigen müsse der Vorteil, der der BPF und der PSA-Gruppe erwachse, selbstverständlich zum Zeitpunkt der Ankündigung der Garantie untersucht werden.

6.3.3. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (225) Zunächst werten die französischen Behörden die Äußerungen von Fiat zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 198 bis 200 unter Abschnitt 5.3.4 zusammengefasst sind) als besonders dürftig und unbegründet.
- (226) Zur Senkung der Investitionsausgaben (CAPEX) führe Fiat keine konkreten und stichhaltigen Gründe an, die in Frage stellen könnten, dass der Rückzug aus dem Segment der Oberklasse zwingend erforderlich war.
- (227) Die Maßnahme im Zusammenhang mit Sevelnord habe Fiat lediglich als Vermietung von Kapazitäten angesehen, die die PSA jederzeit nach Belieben wieder übernehmen könne. Diese Kritik sei nicht stichhaltig, da Fiat in seinem Vorbringen nicht berücksichtige, dass die durch die Beschlüsse der Kommission auferlegten Maßnahmen verbindlich seien. Frankreich zufolge sei diese Maßnahme vielmehr unumkehrbar, weil sie es Toyota ermögliche, unter optimalen Bedingungen auf einem Markt Fuß zu fassen.

- (228) Ferner kritisiere Fiat das Abrücken von der Plug-in-Hybridtechnologie mit der Begründung, die sinnvollste Strategie bestehe vielmehr darin, viele unterschiedliche Wege zur Reduzierung der Schadstoffemissionen einzuschlagen. Die französischen Behörden halten dem entgegen, dass dies genau die Strategie gewesen sei, die PSA ursprünglich beschlossen habe. Auch würde die PSA-Gruppe durch den Verzicht auf den Plug-in-Hybrid ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt gegenüber Herstellern, die mehrere Technologien zur Senkung der Schadstoffemissionen entwickeln können, erheblich einschränken. Außerdem müsse die Kritik von Fiat, wonach die PSA, als sie in den Plug-in-Hybrid investierte, eine „falsche technologische Entscheidung“ getroffen habe, im Verhältnis zu den eigenen technologischen Weichenstellungen von Fiat gesehen werden. Im Gegensatz zu allen anderen Herstellern — einschließlich der leistungsfähigsten —, die sich entschieden haben, in diese Technologie zu investieren, gehöre Fiat zu den wenigen, die dies nicht getan haben.
- (229) Schließlich merken die französischen Behörden an, dass sich Fiat nicht direkt zu der Ausgleichsmaßnahme geäußert habe, die die Begrenzung der Durchdringungsrate von BPF betrifft. Sie schließen daraus, dass es äußerst schwierig sei, eine Verpflichtung nach Ländern oder Segmenten einzugehen. Die von Fiat dargelegten Marktentwicklungen bestätigten den Rückzug der traditionellen Banken vom Markt und den damit verbundenen Anstieg der Durchdringungsraten der konzerneigenen Banken. Die von Fiat im ersten Quartal 2013 verfolgte neue Geschäftspolitik, mit der Fiat eine Durchdringungsrate von 39,6 % erzielen konnte, veranschauliche schließlich sehr gut, dass die vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme besonders einschränkend wirke. Die Deckelung ihrer Durchdringungsrate begrenze die BPF in ihrer Fähigkeit, konkurrenzfähige Angebote zu unterbreiten, und somit die potenziellen Auswirkungen der staatlichen Garantie auf den Markt erheblich.

6.3.4. ZUM PROJEKT „50CO₂CARS“

- (230) Frankreich weist darauf hin, dass sich die Äußerungen von Fiat (die in den Erwägungsgründen 189 bis 190 unter Abschnitt 5.3.2 zusammengefasst sind) zum einen auf den Beitrag, den dieses Projekt zur Wiederherstellung der Rentabilität leistet, und zum anderen auf seine Auswirkungen auf den Markt beziehen.
- (231) Nach Ansicht der französischen Behörden ist die Kritik von Fiat nicht stichhaltig und verkennt den Gegenstand des Projekts an sich, das genau darauf abziele, verschiedene Kompetenzen und Technologien mit Unterstützung der öffentlichen Hand zusammenzuführen, damit die Partner eine preisgünstige Hybrid-Technologie entwickeln können.
- (232) Fiat habe bestätigt, dass alle Hersteller erheblich in Projekte zur Senkung der Schadstoffemissionen investieren, und somit das Fehlen von Verdrängungseffekten eingeräumt.
- (233) Schließlich betrachten die französischen Behörden die Stellungnahme von Fiat zu den Auswirkungen auf den Markt als widersprüchlich. Das Projekt sei nämlich die Antwort auf die Einwände von Fiat: Dank des erwarteten technologischen Durchbruchs könnte der Kostenaufwand für die Hybridtechnologien deutlich gesenkt werden, sodass sie ausreichend verbreitet werden könnten und somit rentabel wären. Daher sei die Kritik von Fiat hinsichtlich der begrenzten wirtschaftlichen Erfolgsaussichten des Projekts „50CO₂Cars“ nicht zutreffend. Anschließend stellen die französischen Behörden fest, dass Fiat nicht darlege, wie sich eine Beihilfe von 86 Mio. EUR auf den Endpreis der entwickelten Fahrzeuge auswirken könnte, wo Fiat doch im Übrigen die Auffassung vertrete, dass alle Hersteller enorme Investitionen vornehmen würden, um die von den durch die europäischen Vorschriften vorgegebenen Ziele bezüglich der Senkung der Schadstoffemissionen zu erreichen.

6.4. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME VON TOYOTA

- (234) Frankreich stellt ganz allgemein fest, dass die Stellungnahme von Toyota (die in den Erwägungsgründen 202 bis 206 unter Abschnitt 5.4 zusammengefasst ist) die Glaubwürdigkeit der Annahmen und die Angemessenheit der Entscheidungen, auf denen der Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe beruht, im Großen und Ganzen bestätigt. In Bezug auf das Projekt „50CO₂Cars“ habe Toyota bekräftigt, dass umweltfreundliche Technologien in Zukunft der wichtigste Antriebsmotor des Marktes seien. Aus den Bemerkungen von Toyota gehe hervor, dass die staatliche Beihilfe für das Projekt „50CO₂Cars“ keine Auswirkungen auf die Wettbewerbsposition oder Wettbewerbsfähigkeit der Mitbewerber im Mild-Hybrid-Segment habe.
- (235) Zu den Ausgleichsmaßnahmen und insbesondere als Antwort auf die Fragen von Toyota, ob eine Maßnahme zur Einstellung der Produktion von Fahrzeugen, die in geringen Mengen verkauft werden, als Ausgleichsmaßnahme angesehen werden könne, bekräftigen die französischen Behörden, dass die Vermarktung von Modellen der Oberklasse einen Spillover-Effekt auf alle unter der Marke in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge bewirke.
- (236) Zum Standort von Sevelnord habe das Unternehmen Toyota erklärt, seine Vereinbarung mit der PSA habe es ihm ermöglicht, weiterhin im Segment der leichten Nutzfahrzeuge präsent zu sein. Die französischen Behörden betonen erneut, dass sich die Präsenz der PSA in Sevelnord insoweit spürbar auf die Wettbewerbsfähigkeit von Toyota auswirken werde, als sie es Toyota ermögliche, eine tatsächliche, erhebliche Marktpresenz in diesem Segment zu entwickeln.

- (237) Schließlich steht die Stellungnahme von Toyota nach Ansicht der französischen Behörden im Widerspruch zum Marktverhalten des Unternehmens. Die Vermarktung des Prius Plug-in Hybrid, den das Unternehmen Toyota als „Flaggschiff“ seiner Hybrid-Flotte bezeichnet, widerspreche dessen negativen Einschätzungen hinsichtlich der Marktaussichten dieser Antriebsart.

6.5. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DER PSA

- (238) Die französischen Behörden haben sich nicht zur Stellungnahme der PSA-Gruppe (die in den Erwägungsgründen 207 bis 214 unter Abschnitt 5.5 zusammengefasst ist) geäußert.

7. ÄNDERUNGEN DER ANMELDUNG DURCH DIE FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN

- (239) Mit der Mitteilung vom 16. Juli 2013, geändert durch ein Schreiben vom 23. Juli 2013 (im Folgenden „Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013“ oder „Erklärung vom 23. Juli 2013“), nahmen die französischen Behörden Änderungen in der Anmeldung des Umstrukturierungsplans vom 12. März 2013 vor und gingen die nachstehend angeführten Verpflichtungen ein. Diese Verpflichtungen treten an die Stelle der ursprünglich von den französischen Behörden vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen.
- (240) Die französischen Behörden haben betont, dass, sofern nichts anderes bestimmt wird, die in diesen Abschnitt 7 aufgenommenen Verpflichtungen bis zur vollständigen Umsetzung des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, gelten.

7.1. VERPFLICHTUNG ZUR RÜCKFÜHRUNG AUF DAS SCHULDENNIVEAU DER PSA-GRUPPE

- (241) Die konsolidierte Nettoverschuldung der Geschäftsbereiche Produktion und Handel der PSA-Gruppe, die in den geprüften Jahresabschlüssen nach gleichbleibenden Rechnungslegungsgrundsätzen zum 31. Dezember jedes Jahres festgestellt wird („Nettoverschuldung“), darf in keinem Jahr der Umsetzung des Umstrukturierungsplans den in der nachstehenden Tabelle 16 angegebenen Höchstbetrag „A“ übersteigen.

Tabelle 16

Obergrenzen der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe

(Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximale Nettoverschuldung A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maximale Nettoverschuldung B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Übersteigt die Nettoverschuldung am Ende eines bestimmten Jahres (N) die Schuldenobergrenze „A“, so muss die PSA-Gruppe alle finanziellen und/oder betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen durchführen, die erforderlich und hinreichend sind, damit die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe im darauffolgenden Jahr (N+1) ohne die Kosten für die Durchführung dieser Maßnahmen durch die PSA („die Korrekturmaßnahmen“) den Höchstbetrag „A“ nicht überschreitet.
- (243) Die Korrekturmaßnahmen und ihre erwarteten finanziellen Auswirkungen müssen detailliert aufgeführt und einzeln quantifiziert werden sowie mit einem genauen und verbindlichen Zeitplan für die Umsetzung versehen sein. Diese Maßnahmen können ganz oder teilweise Maßnahmen einschließen, die vorzeitig nach dem 31. Juli 2013 durchgeführt wurden, sofern sie angegeben und gesondert beschrieben werden und ihre erwarteten finanziellen Auswirkungen für die Restlaufzeit des Umstrukturierungsplans quantifiziert werden. Die Korrekturmaßnahmen einschließlich der aktualisierten Projektionen des Cashflows der PSA-Gruppe sind der Europäischen Kommission zusammen mit einer Stellungnahme des Unabhängigen Sachverständigen (gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 7.6) binnen eines Monats nach Veröffentlichung des geprüften konsolidierten Jahresabschlusses, aus dem hervorgeht, dass die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe den Höchstbetrag A des entsprechenden Jahres überschritten hat, mitzuteilen. Die Kommission wird prüfen, ob die erwarteten finanziellen Auswirkungen dieser Korrekturmaßnahmen ausreichen, um die Lebensfähigkeit der PSA-Gruppe nicht zu gefährden. Andernfalls müssen andere Korrekturmaßnahmen vorgeschlagen und von der Kommission genehmigt werden.
- (244) Der Umstrukturierungsplan gilt als ordnungsgemäß durchgeführt und die von den französischen Behörden übernommenen Verpflichtungen gelten als erfüllt, wenn am Ende des Jahres N+1 die Korrekturmaßnahmen oder sonstige finanzielle und/oder betriebliche Umstrukturierungsmaßnahmen aller Art, die die PSA-Gruppe nach dem 31. Juli 2013 durchgeführt hat, die erwarteten finanziellen Auswirkungen auf die Nettoverschuldung hatten oder

wenn die Nettoverschuldung die für das Jahr N+1 geltende Obergrenze A nicht überschritten hat. Andernfalls haben die französischen Behörden der Kommission, soweit angezeigt und unter Einhaltung des sogenannten Grundsatzes der einmaligen Beihilfe, einen geänderten Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe mitzuteilen, damit die Kommission den vorliegenden Beschluss ändern und die staatliche Umstrukturierungsbeihilfe für die PSA-Gruppe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären kann.

- (245) Dieselben Folgen ergeben sich, wenn die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans in zwei aufeinanderfolgenden Jahren den Höchstbetrag „B“ überschreitet. Auch in diesem Fall müssen die französischen Behörden der Europäischen Kommission in gleicher Weise einen geänderten Umstrukturierungsplan mitteilen, damit sie die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfe zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe erneut prüfen kann.
- (246) Auf jeden Fall gilt diese Verpflichtung für den gesamten Umstrukturierungszeitraum als erfüllt, wenn die von der PSA-Gruppe durchgeführten Korrekturmaßnahmen, wie sie der Kommission gemäß den in Erwägungsgrund 243 vorgesehenen Bedingungen mitgeteilt wurden, finanzielle Auswirkungen auf die Nettoverschuldung in Höhe von insgesamt [0-5] Mrd. EUR haben.

7.2. VERPFLICHTUNG BETREFFEND DIE DURCHDRINGUNGSRATE DER BPF

- (247) Die französischen Behörden verpflichten sich, die Garantiegebühr nach Artikel 3 Absatz 3 des Protokolls zwischen Peugeot S.A., Banque PSA und dem Staat vom 5. März 2013 („das Protokoll“) zur Vergütung der unabhängigen, auf erstes Anfordern zahlbaren Garantie („die Garantie“), die zwischen dem Staat und der Banque PSA im Beisein von Peugeot S.A. und der Banque de France vereinbart wird (die Garantiegebühr), gemäß den nachstehenden Erwägungsgründen 248 bis 250 zu ändern.
- (248) Solange es einen Bestand an ausgestellten und durch die Garantie abgesicherten „Garantietiteln“ (gemäß der Definition im Protokoll) gibt, wird die Garantiegebühr in Höhe von 260 Basispunkten im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des Protokolls unter den in den Erwägungsgründen 249 und 250 beschriebenen Bedingungen angehoben, sobald die Durchdringungsrate der Banque PSA im Bereich der G10 (Deutschland, Österreich, Belgien, Italien, Spanien, Niederlande, Portugal, Schweiz, Frankreich und Vereinigtes Königreich) [26-29]* % übersteigt.
- (249) Die Anhebung der Garantiegebühr
- erfolgt in Anhängigkeit von der Durchdringungsrate der Banque PSA im Bereich der G10 (siehe Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250); enthält die Durchdringungsrate für einen bestimmten Zeitraum eine oder mehr Stellen nach dem Komma, wird die Anhebung der Garantiegebühr durch lineare Interpolation zwischen der Garantiegebühr, die für die niedrigere Durchdringungsrate ohne Dezimalstelle zu zahlen wäre, und der Garantiegebühr, die für die höhere Durchdringungsrate ohne Dezimalstelle zu zahlen wäre (siehe Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250), berechnet;
 - wird höchstens 231 Basispunkte betragen, sodass die Garantiegebühr 491 Basispunkte, was nach Einschätzung der Europäischen Kommission dem Marktwert der Garantie entspricht, nicht übersteigen kann.
- (250) Die Durchdringungsrate wird jährlich am 30. Juni eines jeden Jahres ermittelt. Die Anhebung der Garantiegebühr wird am 30. Juni eines jeden Jahres für die letzten 12 Monate berechnet, wobei der Gesamtkapitalbetrag der in diesem Zeitraum vorhandenen durchschnittlichen Bestände der einzelnen Linien ausgestellt und mit der Garantie unterlegter „Garantietitel“ (gemäß der Definition in dem Protokoll) zugrunde gelegt wird. Erstmals muss die Erhöhung der Garantiegebühr am 30. Juni 2013 auf der Grundlage der Durchdringungsrate für den Zeitraum vom 1. Juli 2012 bis zum 30. Juni 2013 berechnet werden.

Tabelle 17

Anhebung der Garantiegebühr

Durchdringungsrate (in %)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Anhebung der Garantiegebühr (in Basispunkten)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. VERPFLICHTUNG, AUF DEN ERWERB VON BETEILIGUNGEN ZU VERZICHTEN

- (251) Die PSA-Gruppe wird während der Laufzeit ihres Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, auf jeglichen Erwerb von Beteiligungen an anderen Unternehmen oder auf den Erwerb von Vermögenswerten von Unternehmen verzichten. Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht auf: (i) den Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, sofern der von der PSA-Gruppe für den geplanten Erwerb verwendete Kapitalbetrag unter 100 Mio. EUR jährlich liegt; und (ii) den von der Europäischen Kommission genehmigten Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, sofern dieser Erwerb notwendig ist, um die Rentabilität der PSA-Gruppe zu sichern und ihr die Möglichkeit zu geben, die Ziele ihres Umstrukturierungsplans zu erreichen. Die Absicht, einen Erwerb nach Punkt (ii) dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie den geplanten Erwerb anhand ausführlicher Finanzdaten zu dem geplanten Erwerb, seiner Bewertung und seinen Auswirkungen auf die Eigenmittel der PSA-Gruppe würdigen kann.
- (252) Darüber hinaus kann die PSA-Gruppe nach Genehmigung durch die Kommission (i) eine Beteiligung als Gegenleistung für die Einbringung von Beteiligungen oder Geschäftsfeldern im Rahmen einer Veräußerung oder Zusammenlegung von Aktiva oder Geschäftsfeldern (durch Verschmelzung oder Einbringung) und (ii) Titel oder Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten im Hinblick auf deren gleichzeitigen Wiederverkauf zu Bedingungen erwerben, die nicht zu einer Anhebung der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe führen. Diese Formen des Erwerbs werden für den im vorhergehenden Unterabsatz genannten Betrag von 100 Mio. EUR nicht berücksichtigt. Die Absicht, einen Erwerb gemäß den Ziffern (i) und (ii) dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie prüfen kann, welcher Art die geplanten Geschäfte sind.
- (253) Der Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, der von Faurecia oder einer ihrer Tochtergesellschaften während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, vorgenommen wird und den oben genannten Höchstbetrag von 100 Mio. EUR jährlich übersteigt, unterliegt der vorherigen Genehmigung durch die Europäische Kommission, die in ihrer Würdigung den Erwerb von Beteiligungen positiv berücksichtigen wird, der (i) direkt oder indirekt zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beiträgt und sich gleichzeitig positiv auf die voraussichtliche Rentabilität der PSA-Gruppe auswirkt und (ii) mit dem die Verpflichtung, die Auswirkungen der Beihilfe auf das für die Verwirklichung der Ziele des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken, nicht umgangen wird. Die Absicht, einen Erwerb im Sinne dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie den geplanten Erwerb anhand der beiden vorstehend genannten Kriterien prüfen kann.
- (254) Wird die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe (wie sie vorstehend definiert ist) in einem bestimmten Jahr (N) unter das Niveau, das für dieses Jahr in dem am 3. Juni 2013 von den französischen Behörden mitgeteilten mittelfristigen Plan 2013 v1 vom 31. Mai 2013 vorgesehen ist, gesenkt, werden die in dieser Verpflichtung vorgesehenen Obergrenzen von 100 Mio. EUR jährlich für das Folgejahr (N+1) automatisch entsprechend der in Mio. EUR ausgedrückten Differenz zwischen der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe im Jahr (N) und der Nettoverschuldung, die für dieses Jahr in dem am 3. Juni 2013 von den französischen Behörden mitgeteilten mittelfristigen Plan 2013 v1 vom 31. Mai 2013 vorgesehenen ist, angehoben.

7.4. VERPFLICHTUNG BEZÜGLICH DER DEN VERTRAGSHÄNDLERN EINGERÄUMTEN FINANZIERUNGSMARGE

- (255) Die PSA-Gruppe wird die durchschnittliche jährliche Handelsspanne für die den Vertragshändlern ihres Netzes gewährten Finanzierungen (Bestand Firmennetz entsprechend der Darstellung im Jahresbericht der Banque PSA) während der gesamten Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht unter die am 30. Juni 2013 für die 12 Monate zuvor ermittelte durchschnittliche jährliche Handelsspanne absenken.

7.5. VERPFLICHTUNG BETREFFEND DAS PROJEKT „50CO₂CARS“

- (256) Die französischen Behörden verpflichten sich, im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“, so wie es in Teil 1.2 der Anmeldung der französischen Behörden vom 12. März 2013 beschrieben ist, die ursprünglich für die PSA-Gruppe vorgesehenen Zuschüsse in Höhe von 24,5 Mio. EUR in rückzahlbare Vorschüsse umzuwandeln; für sie gelten sinngemäß die gleiche Grundsätze, Bedingungen und Rückzahlungsmodalitäten wie für die rückzahlbaren Vorschüsse in Höhe von 61,4 Mio. EUR, die bereits für das Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehen sind. Der ursprüngliche Zeitplan für die Rückzahlung wird beibehalten. Die zu jedem Fälligkeitstermin zurückzuzahlenden Beträge werden entsprechend der Erhöhung der Vorschussbeträge angehoben.

7.6. UMSETZUNG UND UNABHÄNGIGER SACHVERSTÄNDIGER

- (257) Die französischen Behörden sagen zu, dass die PSA-Gruppe einen Unabhängigen Sachverständigen beauftragt, der im Einzelnen überprüfen wird, inwieweit die Verpflichtungen, die in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, übernommen wurden, erfüllt werden („Unabhängiger Sachverständiger“); diesbezüglich gelten die Bedingungen gemäß dem Anhang.

8. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

8.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV

- (258) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (259) Auf der Grundlage dieser Bestimmung stellt die Kommission fest, dass eine einzelstaatliche Maßnahme als staatliche Beihilfe anzusehen ist, wenn alle nachstehenden Kriterien erfüllt sind: (i) die Maßnahme verschafft dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil, (ii) dieser Vorteil wird mit staatlichen Mitteln gewährt, (iii) dieser Vorteil wird selektiv gewährt und (iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und ist geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (260) Die Kommission ist der Auffassung, dass die staatliche Garantie für die BPF und die rückzahlbaren Vorschüsse für die PSA-Gruppe zur Umsetzung des FuE-Projekts „50CO₂Cars“ aus folgenden Gründen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.1.1. STAATLICHE GARANTIE FÜR DIE BANKTOCHTER DER PSA-GRUPPE

- (261) Die Kommission stellt zunächst fest, dass sie in ihrem Beschluss vom 11. Februar 2013, mit dem sie eine erste Tranche der Garantie als Rettungsbeihilfe zeitweilig genehmigte, zu dem Schluss gelangt war, dass die Maßnahme eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Frankreich hat diesen Beschluss nicht angefochten und diese Maßnahme als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet.

8.1.1.1. *Zum Vorliegen staatlicher Mittel*

- (262) Zur Übertragung staatlicher Mittel ist hervorzuheben, dass die Garantie nach Artikel 85 des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2012-1510 vom 29. Dezember 2012 von Frankreich gestellt wird.
- (263) Dieser Umstand allein genügt als Nachweis, dass die Maßnahme tatsächlich aus staatlichen Mitteln gewährt wird.

8.1.1.2. *Zum Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils*

- (264) Was das Vorliegen eines Vorteils betrifft, so ist nach ständiger Rechtsprechung zur Beurteilung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, zu klären, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Daher hat die Kommission zu prüfen, inwieweit die Gewährung der Garantie für die BPF zu marktüblicher Verzinsung erfolgt.
- (265) In der Anmeldung vom 12. März 2013 bezifferten die französischen Behörden das Beihilfeelement für eine Garantie bis zu einem Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR mit 453 bis 480 Mio. EUR. Diese Zahlen beruhten auf einer Interpolation der Renditen der von der BPF begebenen Anleihen mit einer Laufzeit von drei Jahren. Die französischen Behörden haben in der in Erwägungsgrund 128 zusammengefassten Stellungnahme Frankreichs zum Einleitungsbeschluss den Beihilfebetrags, der sich aus der Garantie ergibt, mit 396 Mio. EUR angegeben, wobei ein Risikoaufschlag von 40 Basispunkten und ein dreimonatiger Referenzzeitraum berücksichtigt wurden. Sollte eine Risikoprämie von 24 Basispunkten (wie sie bei den aufgrund der Rettungsbeihilfe vorgenommenen Emissionen festgestellt wurde) berücksichtigt werden, würde sich der Beihilfebetrags auf 429 Mio. EUR belaufen.
- (266) Des Weiteren haben die französischen Behörden betont, dass die von der BPF am 25. März 2013 begebenen Anleiheemissionen unter besonders günstigen Marktbedingungen erfolgten; die *Spreads*, die gegenüber den OAT festgestellt wurden, erschienen demnach besonders niedrig (24 Basispunkte). Daher halten sie es für gerechtfertigt, von Mehrkosten für die BPF in Höhe von 40 Basispunkten auszugehen.

- (267) Schließlich ziehen die französischen Behörden einen Referenzzeitraum vom 12. Juli bis zum 16. Oktober 2013 heran, da es dieser Zeitraum ihres Erachtens ermöglicht, die Mitteilung über die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe vom 12. Juli mit der Ankündigung des Umstrukturierungsplans zu berücksichtigen und die Auswirkungen der ersten Gerüchte über die Gewährung der Garantie am 16. Oktober 2012 zu mildern.
- (268) Zunächst weist die Kommission darauf hin, dass, auf der Grundlage der in Erwägungsgrund (30) dargelegten Sachverhalte der Beihilfebetrags, der in der am 11. Februar 2013 genehmigten befristeten Garantie über 1,2 Mrd. EUR enthalten ist, erstmals in dem Beschluss über die Rettungsbeihilfe geschätzt worden ist, wonach das Beihilfeelement zwischen 91,8 Mio. EUR und dem Nominalbetrag der Garantie, d. h. 1,2 Mrd. EUR, hätte liegen können. Wird dieselbe Methode zur Ermittlung des Minderungsfaktors der Beihilfe angewendet (*Spread* von 24 Basispunkten und Referenzzeitraum von einem Monat), ergibt sich, dass, wie in Tabelle 18 dargestellt, die von Frankreich angemeldete Garantie in Höhe von 7 Mrd. EUR ein Beihilfeelement von 486 Mio. EUR enthält:

Tabelle 18

Berechnung des in den besicherten Anleihen enthaltenen Beihilfebetrags

	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Dreijährige OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geschätzter Spread gegenüber dem Staat nach der Garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Zinssatz der BPSA nach der Garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kosten der Garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geschätzte Gesamtkosten der besicherten Anleihen (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Sekundärmarktrendite der BPSA, interpoliert über drei Jahre	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Entsprechender Beihilfebetrags (in Mio. EUR)	401	429	486

- (269) Die Kommission möchte die folgenden näheren Ausführungen zu den Annahmen machen, die dieser Berechnung zugrunde gelegt wurden.
- (270) In Erwägungsgrund 51 des Beschlusses über die Rettungsbeihilfe gab die Kommission das Beihilfeelement für den Emissionsbetrag in Höhe von 1,2 Mrd. EUR mit mindestens 91,8 Mio. EUR an. Bei dem Emissionsbetrag von 7 Mrd. EUR würde der entsprechende Beihilfebetrags bei 535 Mio. EUR liegen.
- (271) Wie in Erwägungsgrund 26 des Einleitungsbeschlusses dargelegt, wurde bei der Emission der Anleihen für 1,2 Mrd. EUR eine Renditedifferenz von 24 Basispunkten zu den OAT festgestellt. Die Kommission bekräftigt gemäß den Erwägungsgründen 119 und 120 des Einleitungsbeschlusses, dass diese Differenz, der nach Auffassung Frankreichs auf eine geringere Liquidität der besicherten Anleihen im Vergleich zu den OAT zurückzuführen ist, bei der Berechnung des Beihilfeelements als Minderungsfaktor berücksichtigt werden muss.
- (272) Zum **Referenzzeitraum** stellt die Kommission fest, dass der zugrunde gelegte Zeitraum von einem Monat (16. September-16. Oktober) ausreichend lang ist, um die mögliche Volatilität aufgrund der Auswirkungen der Ankündigung zu glätten. Eine genaue Bemessung des Beihilfeelements setzt voraus, dass der Referenzzeitraum in zeitlicher Nähe zur Ankündigung gewählt wird, damit sich die Information über die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe bestmöglich in den Marktrenditen widerspiegelt. Schließlich ist der berücksichtigte Sekundärmarkt ein liquider Markt, weshalb nicht geschlussfolgert werden kann, dass ein längerer Zeitraum insoweit notwendig ist, als die Ankündigung des Umstrukturierungsplans der PSA im Juli 2012 sowie die letzten verfügbaren Informationen über den Fahrzeugabsatz vollständig von den Märkten aufgenommen wurden. Im Übrigen ist die Kommission der Auffassung, dass das Beihilfeelement auf dieser Grundlage richtig beziffert wurde und nicht nach der Höhe der Rendite, die die Anleihen der Bank auf dem Sekundärmarkt zum Zeitpunkt der einzelnen Ziehungen erzielen, neu ermittelt werden muss. Dies gilt zum einen, weil Frankreich davon ausgeht, dass die Beihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Minimum beschränkt ist und die Garantie deshalb vollständig in Anspruch genommen werden wird, und zum anderen, weil der repräsentative Marktpreis dem Preisniveau der Sekundäranleihen vor Ankündigung der Beihilfemaßnahme entspricht. Diese Beihilfe bietet der PSA die Option, die Garantie nach ihrer Einrichtung jeder Zeit abzurufen.

- (273) Die Kommission hat in Erwägungsgrund 51 des Rettungsbeschlusses festgestellt, dass der Beihilfebetrags genauso hoch sein kann wie der Nominalbetrag der Anleiheemissionen. In Anbetracht der Sachverhaltsdarstellung in den Erwägungsgründen 105 und 106 des Einleitungsbeschlusses in Bezug auf einen Liquiditätserlös von [1-3]* Mrd. bis [2-4]* Mrd. EUR in einem Stressszenario mit Abwicklung ist die Kommission der Auffassung, dass der in der staatlichen Garantie für einen Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR enthaltene Beihilfebetrags, der in Erwägungsgrund 33 mit 486 Mio. EUR angegeben ist, den Vorteil in Form des Ausgabepreises der Anleihen nicht übersteigt. Es handelt sich um den Vorteil, der der Unternehmensgruppe erwächst, wenn sie ihre Tätigkeit fortführt. Wäre die Beihilfe nicht gewährt worden und wäre die Bank abgewickelt worden, so wäre weder den Gläubigern noch den Anteilseignern (PSA-Gruppe) ein zusätzlicher Vorteil erwachsen.
- (274) Die Kommission stellt fest, dass sich Fiat als einzige interessierte Partei zur Berechnung des Beihilfebetrags geäußert hat und dabei, wie in Erwägungsgrund 191 ausgeführt, die Auffassung vertrat, dass mindestens 100 Basispunkte auf die Garantiekosten aufgeschlagen werden müssten, damit sie marktüblichen Bedingungen entsprechen. Eine Bemerkung von Fiat bezieht sich auf die Zahlung einer Bereitstellungsgebühr („Commitment Fee“). Hierzu merkt die Kommission an, dass das Beihilfeelement, wie in Erwägungsgrund 272 erläutert, unter Annahme einer vollständigen Inanspruchnahme der Garantie bestimmt worden ist, da die Beihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität der Unternehmensgruppe erforderliche Minimum beschränkt ist. Im Übrigen ist das von der Kommission geschätzte Beihilfeelement trotz des Aufschlages einer Bereitstellungsgebühr höher als das von Fiat geschätzte, weil die Kommission der Auffassung ist, dass der gezahlte Preis um 231 Basispunkte unter dem Marktpreis liegt, während Fiat davon ausgeht, dass der Preis um 100 Basispunkte unter dem Marktpreis liegt.
- (275) Vor diesem Hintergrund gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das in der staatlichen Garantie für den Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR enthaltene Beihilfeelement 486 Mio. EUR beträgt.

8.1.1.3. Zum selektiven Charakter des Vorteils

- (276) Da die BPF und folglich die PSA-Gruppe die alleinigen Begünstigten der Garantie sind, steht der selektive Charakter des Vorteils fest.

8.1.1.4. Zu den Bedingungen der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Verfälschung des Wettbewerbs

- (277) Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Wettbewerb und der Beeinträchtigung des Handels ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung Folgendes gilt: Sofern ein Unternehmen in einem Sektor tätig ist, in dem ein tatsächlicher Wettbewerb zwischen Herstellern aus verschiedenen Mitgliedstaaten stattfindet, ist jede Beihilfe, die diesem Unternehmen von der öffentlichen Hand gewährt wird, geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, da das Aufrechterhalten dieses Unternehmens auf dem Markt die Mitbewerber aus den anderen Mitgliedstaaten daran hindert, ihren Marktanteil zu vergrößern, und ihre Möglichkeiten, ihre Ausfuhren in den betreffenden Mitgliedstaat zu erhöhen, verringert ⁽⁴¹⁾.
- (278) Der Mechanismus, über den der Wettbewerb verfälscht wird, wurde durch die Analyse der Kommission, die Stellungnahmen interessierter Drittparteien und die Veröffentlichungen von Analysten bestätigt. Die staatliche Garantie hat unmittelbar zur Folge, dass sich die Finanzierungskosten der BPF (im Vergleich zu einem kontrafaktischen Szenario, in dem die Bank keine Beihilfe erhält) reduzieren. Dank der Senkung ihrer Finanzierungskosten wird die BPF in der Lage sein, bessere Finanzierungsangebote zu unterbreiten und somit Anreize für den Absatz von Kraftfahrzeugen der Marken Peugeot und Citroën zu schaffen. Die wichtige Rolle, die den konzerneigenen Banken bei der Förderung und Entwicklung der Automobilverkäufe zukommt, wird sowohl von der PSA-Gruppe als auch von den interessierten Drittparteien einhellig anerkannt und hervorgehoben.
- (279) Die Beteiligten haben in ihren Stellungnahmen den unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Tätigkeit der konzerneigenen Bank und den Fahrzeugverkäufen betont. Beispielsweise weist GM darauf hin, dass die Finanzierung durch die konzerneigenen Banken „lebenswichtig“ sei und den Automobilherstellern Flexibilität verschaffe, damit sie kurzfristig auf die Marktbedingungen reagieren können. Die Fiat-Gruppe hat ausführlich beschrieben, wie sich die Finanzierung der Verkäufe durch die konzerneigenen Banken der Automobilkonzerne auswirkt. Laut Fiat hat diese Finanzierung drei Hauptauswirkungen: Gewinnung neuer Kunden, Förderung des Absatzes und stärkere Kundenbindung. Die Fiat-Gruppe erwähnt eine interne Studie, in der festgestellt worden sei, dass die Attraktivität ihres Modells „Punto“ hauptsächlich von den Finanzierungsbedingungen (wie den niedrigen Zinssätzen) abhängt. Wettbewerber, die keine attraktiven finanziellen Bedingungen böten (wie beispielsweise Peugeot), spielten eine geringere Rolle bei den Kundenpräferenzen. Laut einer weiteren internen Untersuchung zur Eco-Reihe hätten die meisten befragten Kunden angegeben, dass sie ihr Fahrzeug ohne ein Finanzierungsangebot mit einem Zinssatz von 0 % nicht (oder aber später) gekauft hätten. Fiat kommt somit zu dem Schluss, dass eine Beihilfe zur Unterstützung der Tätigkeit einer konzerneigenen Bank „sofortige und

⁽⁴¹⁾ Vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, Slg. 1991, I-1603.

unmittelbare“ Auswirkungen auf die Verkaufszahlen habe. Das Einschalten einer konzerneigenen Bank würde sich auch, nach einer anderen von Fiat beschriebenen internen Untersuchung, auf die Bestandskunden der Marke auswirken, die ihr Fahrzeug ersetzen möchten. So sei der Anteil von Kunden, die sich erneut für den Kauf eines Wagens der Marke Fiat entschieden, unter den Kunden, die bei ihrem vorherigen Kauf eine Finanzierung durch eine konzerneigene Bank erhalten hatten, höher.

- (280) Die Frage, wie sich eine Änderung der Finanzierungskosten einer konzerneigenen Bank auswirkt, hat Fiat anhand von Zahlen beantwortet und angegeben, dass eine Erhöhung der Finanzierungskosten um 100 Basispunkte zu einem Rückgang der Durchdringungsrate um 5 % bis 10 % führen könne. So bestätigen die Erfahrungen, die Fiat auf dem europäischen Markt mit FGA Capital gesammelt hat, offenbar einen unmittelbaren negativen Zusammenhang zwischen den Finanzierungskosten der konzerneigenen Bank und ihrer Durchdringungsrate. Die durch die staatliche Garantie bewirkte Senkung der Finanzierungskosten der BPF könnte demnach zu einer höheren Durchdringungsrate führen.
- (281) Toyota hat bestätigt, welche wichtige Rolle die Konzernbanken im Hinblick auf die stärkere Bindung der Kunden an die Marke und somit für die Absatzsteigerung spielen: Toyota ging nämlich davon aus, dass die konzerneigenen Banken die Kundentreue um 15 % verbessern, sah sich jedoch außerstande, die Auswirkungen eines Anstiegs der Finanzierungskosten um 100 Basispunkte auf die Verkaufszahlen hochzurechnen (wies jedoch darauf hin, dass es solche Auswirkungen gebe).
- (282) Somit ergibt sich aus den Stellungnahmen der interessierten Drittparteien, dass sich für eine konzerneigene Bank im Falle niedrigerer Finanzierungskosten die Möglichkeit eröffnet, potenziellen Kunden attraktivere Finanzierungsbedingungen zu bieten. Derartige wettbewerbsfähige Kreditangebote wirken sich unmittelbar auf den Kraftfahrzeugverkauf aus und dürften auch heute einer der Hauptfaktoren sein, mit denen sich der Verkauf steigern lässt.
- (283) Des Gleichen wird in einer Veröffentlichung von Morgan Stanley vom 21. August 2012 erläutert, wie die niedrigen Finanzierungskosten, die der Finanzsparte eines Automobilherstellers zugutekommen, der Marke die Möglichkeit geben können, Fahrzeuge zu niedrigeren Gesamtbetriebskosten („Total COST of Ownership“ oder abgekürzt TCO) anzubieten als die Wettbewerber. Ganz allgemein wird in dieser Studie aufgezeigt, dass der wichtigste Faktor bei der Bestimmung der TCO eines Fahrzeugs die Finanzierungskosten der konzerneigenen Bank des Automobilherstellers sind.⁽⁴²⁾ Mit attraktiven Finanzierungsangeboten trägt eine konzerneigene Bank also unmittelbar dazu bei, die TCO der Fahrzeuge der Marke zu senken. Nun besteht aber in den Segmenten B und C, in denen die PSA-Gruppe den größten Teil ihrer Verkäufe tätigt, ein besonders hoher Finanzierungsbedarf.
- (284) In einer aktuellen Studie von Moody's⁽⁴³⁾ vom 5. Februar 2013 wurde die wichtige Rolle der konzerneigenen Banken dadurch bestätigt, dass sie als „Schlüsselemente der Strategie von Automobilkonzernen“ bezeichnet wurden. Vor dem Hintergrund der Krise und sinkender Verkaufszahlen seien die Automobilkonzerne zudem eher geneigt, konzerneigene Banken zu nutzen, um den Verkauf ihrer Erzeugnisse anzukurbeln. Dieser besondere Zusammenhang muss bei der Analyse der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, zu denen es durch die in Rede stehende Beihilfe kommen könnte, ebenfalls berücksichtigt werden.
- (285) Gemäß dem von den französischen Behörden vorgelegten Rentabilitätsplan der BPF dürften die konzerneigenen Banken übrigens aufgrund von vier wesentlichen Faktoren (vgl. Erwägungsgrund 116) in Zukunft eine noch größere Rolle spielen.
- (286) Die staatliche Garantie wird sich folglich unmittelbar auf das Wettbewerbsverhalten der BPF auswirken, deren ohnehin wichtige Rolle entsprechend den Markttrends, die in dem in Erwägungsgrund 285 erwähnten Rentabilitätsplan beschrieben sind, noch zunehmen dürfte.
- (287) Hierzu stellt die Kommission fest, dass es im Gebiet der Union viele Finanzinstitute gibt und zwischen Mitgliedstaaten Kapitalverkehr stattfindet.
- (288) Daraus schließt die Kommission, dass die fragliche Maßnahme die Position der BPF gegenüber ihren Wettbewerbern auch im Handel zwischen den Mitgliedstaaten stärken könnte.
- (289) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass diese staatliche Garantie eine staatliche Beihilfe darstellt, deren Bruttosubventionsäquivalent sich auf 486 Mio. EUR beläuft. Direkter Begünstigter dieser Garantie ist die BPF, doch kommt sie letztendlich der Unternehmensgruppe insgesamt zugute, da die BPF den Verkauf im Zusammenhang mit dem Kerngeschäft der Gruppe, der Automobilproduktion, finanziert.

⁽⁴²⁾ Vgl. Morgan Stanley, 21. August 2012, „Volkswagen — It's Cheaper to Own a VW“.

⁽⁴³⁾ Vgl. Moody's, 5. Februar 2013, „Key rating drivers for European car financiers“.

8.1.2. ÖFFENTLICHE FÖRDERMITTEL FÜR DIE PSA-GRUPPE ZUR DURCHFÜHRUNG DES FUE-PROJEKTS „50CO₂CARS“

- (290) Die öffentlichen Mittel ⁽⁴⁴⁾, die der PSA-Gruppe zur Durchführung des FuE-Projekts „50CO₂Cars“ gewährt werden, entsprechen der Definition staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 107 AEUV. Die französischen Behörden haben diese Maßnahme als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet.

8.1.2.1. *Zum Vorliegen staatlicher Mittel*

- (291) Die öffentlichen Mittel stammen aus der Mittelzuweisung, die der Staat im Rahmen der Aktion „Fahrzeug der Zukunft“ des Programms „Investitionen für die Zukunft“ an die ADEME vorgenommen hat. Die öffentlichen Gelder für das Projekt „50CO₂Cars“ werden nämlich von Frankreich im Rahmen des Programms „Investitionen in die Zukunft“ bereitgestellt, das kraft des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2010-237 vom 9. März 2010 aufgelegt wurde. Dies bestätigt, dass diese Maßnahme vom Staat durchgeführt wird.

8.1.2.2. *Zum Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils*

- (292) Da der Zuschuss zur Deckung der FuE-Ausgaben der PSA-Gruppe beiträgt, verschafft er ihr einen wirtschaftlichen Vorteil.

8.1.2.3. *Zum selektiven Charakter des Vorteils*

- (293) Die Maßnahme richtet sich speziell an die Träger des FuE-Projekts „50CO₂Cars“, an dem die PSA-Gruppe beteiligt ist, sodass ihr keine allgemeine Geltung zugeschrieben werden kann.

8.1.2.4. *Zu den Bedingungen der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Verfälschung des Wettbewerbs*

- (294) Da die PSA-Gruppe im Automobilbau und somit in einem Wirtschaftssektor tätig ist, der dem innereuropäischen Handel offensteht, könnte die Maßnahme den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, die Position der PSA-Gruppe gegenüber ihren Wettbewerbern auf den betreffenden Märkten verändern und den Wettbewerb auf dem Binnenmarkt verfälschen.
- (295) Die Kommission kann somit feststellen, dass die finanzielle Unterstützung, die Frankreich der PSA-Gruppe in Form rückzahlbarer Vorschüsse zur Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ gewährt, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (296) Schließlich erkennt die Kommission an, dass die rückzahlbaren Vorschüsse eine besondere Art von Beihilfeinstrument sind. Sofern es sich um ein „Darlehen“ zugunsten der PSA-Gruppe zur Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ handelt, wird die Rückzahlung dieses Darlehens vom Ergebnis dieses FuE-Projekts abhängig sein. Da die Erfolgsaussichten oder denkbare Misserfolge im Voraus nicht bekannt sind, ist es der Kommission nicht möglich, das Bruttosubventionsäquivalent dieser Beihilfen in Form rückzahlbarer Vorschüsse zu berechnen. Ausgehend von dem Worst-Case-Szenario, in dem keine Rückzahlung erfolgt, wird die Kommission den gesamten rückzahlbaren Vorschuss vorsichtshalber als Aufschlag zu dem fraglichen Beihilfebetrug berücksichtigen.

8.2. RECHTSGRUNDLAGE FÜR DIE WÜRDIGUNG

- (297) In Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV sind Ausnahmen zu der in Absatz 1 dieses Artikels verankerten allgemeinen Unvereinbarkeit vorgesehen. Die Ausnahmeregelungen nach Artikel 107 Absatz 2 AEUV sind offensichtlich im vorliegenden Fall nicht anwendbar.
- (298) In ihrem Rettungsbeschluss hatte die Kommission die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV vorläufig für vereinbar erklärt, wobei sie allerdings feststellte, dass die staatliche Garantie, mit der die Liquiditätsprobleme der BPF umgehend bewältigt werden sollten, auch der PSA-Gruppe einen Vorteil verschaffte. Diese Feststellung wurde übrigens von den französischen Behörden nicht in Abrede gestellt. Die Kommission hob außerdem hervor, dass die Liquiditätsprobleme der Banktochter auf strukturelle Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe zurückzuführen sind. In diesem Zusammenhang haben sich die französischen Behörden verpflichtet, für die gesamte PSA-Gruppe einen Umstrukturierungsplan im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorzulegen, der auch die Rentabilität der BPF gewährleisten sollte. Die französischen Behörden haben gemäß ihrer Verpflichtung einen Rentabilitätsplan für die BPF und einen Umstrukturierungsplan für die PSA-Gruppe mitgeteilt.

⁽⁴⁴⁾ Diese Finanzierungen wurden ursprünglich als Zuschüsse (in Höhe von 24,5 Mio. EUR) und rückzahlbare Vorschüsse (in Höhe von 61,4 Mio. EUR) angemeldet. Unter Berücksichtigung der von den französischen Behörden vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme (die in Erwägungsgrund 256 genannt sind) werden sie letztlich in rückzahlbare Vorschüsse in Höhe von 85,9 Mio. EUR umgewandelt.

- (299) Der Rentabilitätsplan für die BPF muss anhand von Abschnitt 2 der Mitteilung der Kommission über die Wiederherstellung der Rentabilität und die Bewertung von Umstrukturierungsmaßnahmen im Finanzsektor im Rahmen der derzeitigen Krise gemäß den Beihilfenvorschriften beurteilt werden ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Die Kommission wies bereits in Erwägungsgrund 84 ihres Rettungsbeschlusses darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und insbesondere anhand der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geprüft werden müsse. Es steht nämlich fest, dass die Beihilfen mit dem Ziel gewährt wurden, die langfristige Rentabilität eines Unternehmens wiederherzustellen, und daher müssen sie mit diesen Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, die als Rechtsgrundlage für die Würdigung herangezogen werden, in Einklang stehen. Weiterhin stellt die Kommission fest, dass dieser Schlussfolgerung nicht entgegensteht, dass die im Rahmen des Umstrukturierungsplans geplanten Beihilfen teilweise in Form von Beihilfen für ein FuE-Vorhaben gewährt werden. Die Einbeziehung einer FuE-Komponente in einen Umstrukturierungsplan ist unter der doppelten Voraussetzung akzeptabel, dass die geplanten Maßnahmen für die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens tatsächlich notwendig sind und alle Bestandteile des Umstrukturierungsplans (einschließlich des FuE-Aufwands) den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genügen.
- (301) Gemäß Randnummer 21 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien dürfen die Auflagen, die im Hinblick auf die Vereinbarkeit der staatlichen Förderung von FuE des Unternehmens in Schwierigkeiten erteilt werden, nicht dazu führen, dass die Grundsätze der Gemeinschaftsvorschriften, die für finanziell solide Unternehmen gelten, umgangen werden.
- (302) Die Kommission stellt fest, dass keiner der Beteiligten die Wahl der Rechtsgrundlagen kritisiert hat.

8.3. ZULÄSSIGKEIT DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFEN

- (303) Um Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfen zu haben, muss ein Unternehmen zunächst als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angesehen werden können.
- (304) In Erwägungsgrund 150 des Einleitungsbeschlusses stellte die Kommission fest, dass sich die PSA-Gruppe im Sinne von Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Schwierigkeiten befand. Dies zeigte sich anhand des Vorliegens der hierfür typischen Symptome: steigende Verluste, sinkende Umsätze, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, schwindende Marktanteile. Die Tatsache, dass die BPF ihren Finanzierungsplan für den Zeitraum 2013-2016 nicht ohne die staatliche Garantie fertigstellen konnte, zeigt zudem, dass die Unternehmensgruppe nicht hinreichend in der Lage war, sich aus eigener Kraft oder mit Mitteln ihrer Eigentümer/Anteilseigner oder Fremdmitteln zu sanieren.
- (305) Die Kommission kam daher in Erwägungsgrund 151 des Einleitungsbeschlusses zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe und folglich indirekt auch die BPF Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind.
- (306) In Erwägungsgrund 152 des o. g. Beschlusses stellte die Kommission außerdem fest, dass weder die PSA-Gruppe noch ihre Tochtergesellschaft BPF neu gegründete Unternehmen seien, und dass, da es sich bei dem Begünstigten um eine Unternehmensgruppe handele, nicht davon auszugehen sei, dass die Schwierigkeiten des Unternehmens auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen seien. Wie von den französischen Behörden dargelegt, hängen nämlich die Schwierigkeiten der Gruppe im Wesentlichen mit spezifischen Gründen der Unternehmensgruppe und mit den verschlechterten Bedingungen auf dem europäischen Automobilmarkt zusammen.
- (307) Die Kommission sieht folglich keinen Grund, die im Einleitungsbeschluss enthaltene Beurteilung zur Förderfähigkeit des Unternehmens auf der Grundlage der Randnummern 11 und 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu ändern. Keine der interessierten Drittparteien hat nämlich in dieser Frage Einspruch erhoben.
- (308) Die Kommission stellt daher abschließend fest, dass die Bedingungen von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind.

⁽⁴⁵⁾ ABL C 195 vom 19.8.2009, S. 9.

8.4. WIEDERHERSTELLUNG DER LANGFRISTIGEN RENTABILITÄT

8.4.1. UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (309) Da sich ihre Lage unablässig verschlechterte, führt die PSA-Gruppe im Rahmen des Plans „Rebond 2015“ seit 2012 Maßnahmen durch, die die Wiederherstellung der Rentabilität der Unternehmensgruppe auf lange Sicht vorantreiben könnten. Dies trifft insbesondere auf Maßnahmen zum Abbau der Überkapazitäten der Unternehmensgruppe im Segment B und die geplanten Sparmaßnahmen zu. Der Plan „Rebond 2015“ umfasst Folgendes:
- a) eine Reorganisation der industriellen Basis in Frankreich und eine am 12. Juli 2012 angekündigte Senkung der Strukturkosten mit einem geschätzten Volumen von 600 Mio. EUR; vorgesehen sind in diesem Rahmen die Einstellung der Produktion in Aulnay bis 2014, die Anpassung der Produktionsanlagen am Standort Rennes, Sanierungsmaßnahmen an den Standorten Aulnay und Rennes und Strukturanpassungen der Gruppe;
 - b) eine spürbare Senkung der Investitionsausgaben um 550 Mio. EUR ab 2013, nachdem die hohen Investitionen für Kapazitäten in Russland, Lateinamerika und China abgeschlossen sind;
 - c) eine Optimierung der Produktionskosten, insbesondere dank der strategischen Allianz mit GM, um 350 Mio. EUR, wobei die Einsparungen zur einen Hälfte durch die ersten Synergieeffekte beim Einkauf und zur anderen Hälfte durch die Aktionspläne zu den Stückkosten in den Bereichen Entwurf und Herstellung erzielt werden sollen.
- (310) Die Kommission hatte in dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens Zweifel an der Wiederherstellung der Rentabilität in zweierlei Hinsicht geäußert.
- a) Erstens könnten sich die Annahmen hinsichtlich der Marktentwicklung als zu optimistisch erweisen.
 - b) Zweitens wollte die Kommission prüfen, inwieweit das Vorhaben „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität beitragen kann.

8.4.1.1. *Zu den Annahmen zur Marktentwicklung*

- (311) In den Stellungnahmen der interessierten Drittparteien wird der Auffassung, dass es sinnvoll sei, die Prognosen des Instituts IHS Global Insight zur Marktentwicklung zu verwenden, nicht widersprochen. Insbesondere wurde in der Stellungnahme von Fiat bestätigt, dass dieses Institut für die Automobilhersteller die wichtigste Quelle für Finanzprognosen sei.
- (312) Die Kommission gibt zu bedenken, dass die Prognosen dieses Instituts allerdings optimistischer als die anderer Quellen des Marktes wie etwa die Prognosen von Standard & Poor's ausfallen. ⁽⁴⁶⁾
- (313) Die Kommission stellt fest, dass mit den gegenüber dem Einleitungsbeschluss aktualisierten Umsatzprognosen teilweise auf die Bedenken reagiert wurde, die sie hinsichtlich der Glaubwürdigkeit der von Frankreich in der Vorprüfungsphase vorgelegten Prognosen geäußert hatte. Im Übrigen wurden die Investitionsaufwendungen trotz des geringeren Umsatzes in den Prognosen nicht nach unten korrigiert, sodass sich das nicht negativ auf die künftigen Verkaufszahlen auswirken wird.
- (314) Etwaige Abweichungen von den mittleren Prognosen müssen im Hinblick auf ihre möglichen Auswirkungen auf die Fähigkeit der PSA, ihre Tätigkeit in einem ungünstigen Szenario fortzuführen, analysiert werden. Die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe, die zur Intervention des Staates führten, hingen mit der Fähigkeit der BPF zusammen, sich in ausreichendem Maße Kapital an den Märkten zu beschaffen, um den Verkauf von Fahrzeugen der Gruppe finanzieren zu können. Im Übrigen teilte Frankreich, selbst nach einer Wertberichtigung des Gesamtvermögenswerts der Automobilsparte um 3,888 Mrd. EUR, die in den Abschlüssen per 31. Dezember 2012 ausgewiesen wurde, der Kommission nicht mit, dass die Gruppe über keine ausreichenden Eigenmittel verfügen würde. Nach Ansicht der Kommission sollte daher hauptsächlich analysiert werden, wie hoch die industrielle Nettoverschuldung der Unternehmensgruppe in den ungünstigen Szenarien ist.
- (315) Die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Rentabilität der Gruppe konnten in Anbetracht der in Abschnitt 7.1 beschriebenen Verpflichtung Frankreichs ausgeräumt werden; demnach wird der PSA auferlegt, hinreichende Maßnahmen zu ergreifen, um alle Liquiditätslücken, die sich aus einer ungünstigen Entwicklung der Verkaufszahlen ergeben und die Nettoverschuldung der PSA von ihrem Kurs abdriften lassen könnten, zu schließen. So würde die Verschuldungshöhe [...] unter [...] Mrd. EUR gesenkt werden, ein Wert, der mit den aktuellen Prognosen der Analysten im Einklang steht. Im Rahmen dieser Verpflichtung bleibt es der PSA

⁽⁴⁶⁾ Im Bericht „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ vom 24. April 2013 wird prognostiziert, dass der europäische Markt das Volumen von 2011 erst 2018 wieder erreichen wird, während dies nach den in Prognosen von IHS ab 2014 der Fall sein wird.

überlassen, das geeignetste Mittel für die Stabilisierung der Nettoverschuldung zu wählen, beispielsweise einen Kapazitätsabbau oder den Verkauf von Beteiligungen. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass Frankreich zugesagt hat, im Falle des Scheiterns der Korrekturmaßnahmen oder des Überschreitens eines Nettoverschuldungsziels in zwei aufeinanderfolgenden Jahren den Plan insgesamt neu anzumelden.

- (316) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bedenken hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität, die sie in ihrem Einleitungsbeschluss geäußert hatte, ausgeräumt sind.

8.4.1.2. Zum Beitrag des Vorhabens „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe

- (317) In Erwägungsgrund 167 des Einleitungsbeschlusses stellte sich die Kommission die Frage, inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung und Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beitragen würde.

a) Vorbemerkung zum Einwand Frankreichs gegen die im Einleitungsbeschluss vorgeschlagene Prüfungsmethode

- (318) Wie aus Erwägungsgrund 152 ersichtlich wird, widersprechen die französischen Behörden der von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss vorgeschlagenen Methode, mit der geprüft werden soll, ob und gegebenenfalls inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA beiträgt. Nach Ansicht Frankreichs beruhen die Bedenken der Kommission nach ihrer vorläufigen Prüfung auf der Annahme, dass das Projekt „50CO₂Cars“ nur dann für die Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe erforderlich sein könne, wenn es ihr ermögliche, den Rückstand im FuE-Bereich gegenüber den Wettbewerbern aufzuholen. Überdies stütze sich die von der Kommission ins Auge gefasste Methode auf ein „rechtlich innovatives“ Kriterium, dessen Notwendigkeit die französischen Behörden bestreiten, da das übrige Vorbringen ihres Erachtens ausreiche, einen positiven Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität nachzuweisen.

- (319) Die Kommission stellt in Frage, dass die von ihr im Einleitungsbeschluss vorgeschlagene Methode auf diese Weise zusammengefasst werden kann, und möchte die folgenden Klarstellungen vornehmen.

- (320) Laut Randnummer 17 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien stützt sich eine Umstrukturierung „auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens“. Dieses Ziel der „Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens auf einer effizienteren Grundlage“ kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden:

- „den Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen“
- „die Umstrukturierung von Geschäftsbereichen, die wieder wettbewerbsfähig werden können“
- „eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten“.

- (321) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Einbeziehung von FuE-Tätigkeiten in einen Umstrukturierungsplan am ehesten durch die dritte Säule, die Diversifizierung, gerechtfertigt werden kann. Diese Begründung würde gegebenenfalls auf der Notwendigkeit beruhen, das Unternehmen in Schwierigkeiten dabei zu unterstützen, im Wege der Neuausrichtung seiner Produktion durch Innovation neue gewinnversprechende Absatzmärkte zu finden.

- (322) Aus den (in Erwägungsgrund 149) zusammengefassten Äußerungen der französischen Behörden geht hervor, dass sie diese Analyse im Übrigen zu teilen und davon auszugehen scheinen, dass es die Aufrechterhaltung von FuE-Investitionen einem Unternehmen in Schwierigkeiten ermöglichen kann, „die langfristige Rentabilität wiederherzustellen“. Die Kommission betrachtet jedoch die von Frankreich in Fußnote 30 zu Erwägungsgrund 149 angeführten Präzedenzfälle als nicht relevant. Während nämlich im vorliegenden Fall die Durchführung eines FuE-Vorhabens im Rahmen eines Umstrukturierungsplans positiv zur Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens in Schwierigkeiten beitragen könnte, stellte die Kommission in jenen Fällen fest, dass die Rentabilität durch die Einführung neuer Produkte auf der Grundlage „vorhandener“ Kenntnisse (und nicht von Forschung und Entwicklung) wiederhergestellt werden könnte. So geht aus Erwägungsgrund 51 der Entscheidung der Kommission vom 1. Dezember 2004 (Staatliche Beihilfe — Frankreich — Unternehmen Bull, Rechtssache C-504/03) hervor, dass die neue Server-Reihe, deren Rolle im Hinblick auf den Umsatz und das Betriebsergebnis als „wichtig“ bezeichnet wird, auf einer Intel-Technologie und nicht einer vom Beihilfeempfänger entwickelten Technologie fußte. Des Gleichen wird aus Erwägungsgrund 98 der Entscheidung der Kommission vom 3. Juli 2001 (Staatliche Beihilfe — Spanien — Babcock Wilcox Espana SA, Rechtssache C-33/98) deutlich, dass die Technologie, mit deren Hilfe NewCo ein neues Segment des spanischen Marktes abdecken konnte, bereits existierte. Schließlich erkennt die Kommission nicht, dass Erwägungsgrund 236 ihrer Entscheidung vom

18. Februar 2004 (Staatliche Beihilfe — Deutschland — Bankgesellschaft Berlin AG, Rechtssache C-28/02) relevant wäre, da sie dort feststellte, dass sie die Rolle der „neuen Produkte und Vertriebskanäle“ bei der Wiederherstellung der Rentabilität der in Schwierigkeiten befindlichen Bank nicht abschließend beurteilen könne.

- (323) Die Kommission möchte betonen, dass dieses Ziel mit dem ganz anderen Ziel der Förderung von FuE und Innovation ⁽⁴⁷⁾, das mit anderen Fördermitteln an Unternehmen, die sich nicht in Schwierigkeiten befinden, verfolgt wird, nicht verwechselt werden darf. Diesbezüglich ist an Randnummer 20 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu erinnern, wo es eindeutig heißt:

„Da es in seiner Existenz bedroht ist, kann ein Unternehmen in Schwierigkeiten nicht als geeignetes Mittel zur Verwirklichung anderer politischer Ziele dienen, bis seine Rentabilität gewährleistet ist. Nach Auffassung der Kommission können Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten deswegen nur dann zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen beitragen, ohne den Handel so weit zu beeinträchtigen, dass dies dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft, wenn die in den vorliegenden Leitlinien beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. [...]“

- (324) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass mit ein und derselben Beihilfe nicht zwei unterschiedliche Ziele wirkungsvoll verfolgt werden können, und dass demzufolge Beihilfen, die ein Mitgliedstaat im Rahmen eines Umstrukturierungsplans gewährt, selbst wenn sie von diesem so dargestellt werden, als könnten sie sich positiv auf die Förderung von FuE auswirken, die Wiederherstellung der Rentabilität des Empfängers zum Ziel haben müssen. Ihre Vereinbarkeit muss im Hinblick auf dieses vorrangige Ziel geprüft werden.

- (325) Soweit es sich um „FuE-Investitionen“ handelt, muss der Mitgliedstaat zudem den Nachweis erbringen, dass die geförderten Tätigkeiten mit den übrigen Festlegungen des Plans im Einklang stehen (und für dessen Erfolg notwendig sind). Denn in Randnummer 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien heißt es:

„Die Beihilfe darf weder ganz noch teilweise zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet werden, die für die Wiederherstellung der Rentabilität nicht **unbedingt notwendig** sind.“

- (326) Im Hinblick auf die Prüfung der Frage, ob die FuE-Arbeiten in Form des Vorhabens „50CO₂Cars“ wirklich eine unternehmensinterne Maßnahme zur Verbesserung der Rentabilität des Unternehmens in Schwierigkeiten darstellen und deshalb unter Umständen im Umstrukturierungsplan vorgesehen werden dürfen (Randnummer 35 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien), befindet sich die von der Kommission in den Erwägungsgründen 168 bis 217 des Einleitungsbeschlusses dargelegte Analyse auf einer Linie mit den Bestimmungen von Randnummer 36 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, aus denen eindeutig hervorgeht, dass die „Umstände, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben“, als Grundlage für die Beurteilung der Frage dienen müssen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen angemessen sind. Deshalb hat die Kommission im Einleitungsbeschluss nacheinander Folgendes geprüft:

- a) in den Erwägungsgründen 168 bis 192, ob das Vorhaben „50CO₂Cars“ der PSA-Gruppe helfen könnte, ihren Rückstand im FuE-Bereich, den die französischen Behörden in Erwägungsgrund 16 als eine der strukturellen Schwierigkeiten der Gruppe dargestellt hatten, aufzuholen;
- b) in den Erwägungsgründen 193 und 194, ob das Vorhaben „50CO₂Cars“ der PSA-Gruppe dabei helfen könnte, ihre Produktionsanlagen und die Struktur ihrer Kosten und insbesondere ihrer Arbeitskosten, die in Erwägungsgrund 15 als weitere strukturelle Nachteile der PSA-Gruppe dargestellt wurden, rationeller zu gestalten;
- c) in den Erwägungsgründen 208 bis 217, ob es die im Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehenen neuen Mild-Hybrid-Technologien der PSA ermöglichen, ihre nicht nur konjunkturbedingten (die in Erwägungsgrund 11 des Einleitungsbeschlusses aufgezeigte Schrumpfung des Marktes in Europa), sondern auch strukturellen Schwierigkeiten (die in Erwägungsgrund 14 des Einleitungsbeschlusses genannte „Schere“) zu überwinden.

- (327) Der Einleitungsbeschluss stützte sich somit auf die Elemente, die die französischen Behörden in der Vorprüfungsphase als Umstände angegeben hatten, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben sollen. Die Kommission unterbreitete jedoch keine Aufstellung kumulativer und/oder ausschließlicher Kriterien, anhand derer hätte geprüft werden können, ob das Projekt „50CO₂Cars“ der Umstrukturierung der Unternehmensgruppe „angemessen“ war (oder nicht).

⁽⁴⁷⁾ Wie in Erwägungsgrund 39 klargestellt, ist der FuEuI-Rahmen nicht auf Unternehmen in Schwierigkeiten anwendbar, wobei dieser Ausschluss übrigens gemäß Nummer 16 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien für die gesamte Laufzeit des Umstrukturierungsplans gilt: „Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe.“

(328) Die (in Erwägungsgrund 210 des Einleitungsbeschlusses erwähnte und in Erwägungsgrund 147 in Erinnerung gebrachte) Markttendenz, der zufolge die Dieselfahrzeuge beim Absatz durch Fahrzeuge mit Ottomotor verdrängt würden, wurde von den Behörden in der Vorprüfungsphase nicht als Hindernis auf dem Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe angeführt, sondern als bloßes Element der Rahmenbedingungen, dessen ungeachtet übrigens, wie in Erwägungsgrund 214 des Einleitungsbeschlusses ausgeführt, „den von der PSA durchgeführten Marktstudien zufolge (...) eine Marktchance für sparsame Diesel-Hybrid-Systeme“ bestanden hätte.

(329) Auf jeden Fall ist es das Ziel dieses förmlichen Verfahrens, dem Mitgliedstaat die Möglichkeit zu geben, alle von ihm als notwendig erachteten Nachweise für die Rechtmäßigkeit der fraglichen Beihilfe zu erbringen und insbesondere die Umstände näher darzulegen, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben und die zu beschreiben er gegebenenfalls in der Vorprüfungsphase unterlassen hat. Genau das konnten die französischen Behörden im vorliegenden Fall tun.

b) Untersuchung der Frage, inwieweit das Vorhaben „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe beigetragen hat

(330) Laut der Stellungnahme der französischen Behörden (die in den Erwägungsgründen 147 bis 151 zusammengefasst ist) zielt das Vorhaben „50CO₂Cars“ darauf ab, eine „kostengünstige“ Technologie zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes von Dieselmotoren zu beherrschen.

i) Beitrag zur Überwindung der strukturellen Nachteile der PSA-Gruppe

(331) **Umkehrung des Abwärtstrends beim Verkauf von Fahrzeugen mit Dieselantrieb:** In Erwägungsgrund 211 des Einleitungsbeschlusses hatte die Kommission die Frage aufgeworfen, inwieweit eine FuE-Investition in eine Diesel-Hybrid-Technologie mit dem Umstrukturierungsplan im Einklang stehe, da doch der unlängst festgestellten (und für die kommenden Jahre vorausgesagten) Markttendenz zufolge der Dieselantrieb beim Absatz durch den Benzinantrieb verdrängt werde.

(332) Hierzu ergibt sich aus der von Frankreich vorgetragenen und in Erwägungsgrund 148 dargelegten Begründung, dass in Anbetracht der aktuellen Struktur des Produktionssystems der PSA-Gruppe (das im Wesentlichen auf Dieselfahrzeuge ausgerichtet ist, die im Jahr 2012 [60-80]* % der Verkäufe in Europa ausmachten) eine Strategie der „Hinnahme“ statt der „Begleitung“ der Tendenz, die in Richtung Ottomotor und nicht in Richtung Dieselmotor weist, in dem Bemühen, die Rentabilität der Gruppe kurz- oder mittelfristig wiederherzustellen, weniger hilfreich sein könnte. Hierzu stellt die Kommission fest, dass der Autohersteller Toyota in seiner in Erwägungsgrund 203 dargelegten Stellungnahme einräumt, dass es einen Markt für den Diesel-Hybridantrieb geben könnte, wobei jedoch der Absatz aufgrund der höheren Kosten der Diesel-Technologie unter dem der Benzin-Hybridfahrzeuge liegen dürfte. Unter diesem Gesichtspunkt könnte die Entwicklung einer „kostengünstigen“ Diesel-Hybridlösung, auf die das Projekt „50CO₂Cars“ Anspruch erhebt, nach dessen Umsetzung dazu beitragen, dem schrumpfenden Absatz von Dieselfahrzeugen, unter dem die PSA-Gruppe derzeit zu leiden hat, entgegenzutreten. Längerfristig, und wenn sich die bislang festgestellten Grundtendenzen, wie von Toyota prognostiziert, fortsetzen (sodass weiterhin mehr Benzin-Hybridfahrzeuge als Diesel-Hybridfahrzeuge verkauft werden), könnten die wichtigsten Bauteile des Hybridsystems „50CO₂Cars“ an die Sockel von Benzinmotoren angepasst werden (siehe Erwägungsgrund 50 des Einleitungsbeschlusses).

(333) Daher teilt die Kommission die Ansicht der französischen Behörden, dass die Strategie der PSA zur Entwicklung einer Technologie, die Dieselmotoren in ökologischer Hinsicht zu einem besseren Image verhelfen und dafür sorgen könnte, dass sie für die Verbraucher, insbesondere in Europa, wirtschaftlich attraktiv bleiben, die kurz-/ mittelfristige Rentabilität der Produktionsanlagen der PSA-Gruppe verbessern und somit zur Wiederherstellung ihrer Rentabilität nach Umsetzung des Umstrukturierungsplans beitragen könnte.

(334) **Aufholen des Rückstands im FuE-Bereich:** Obwohl die französischen Behörden die Relevanz dieses Kriteriums bestreiten, ergibt sich aus dem Erwägungsgrund 152 (c) oben, dass es das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglichen könnte, einen eventuellen Rückstand der Gruppe im FuE-Bereich aufzuholen; dies gilt insbesondere für die Produktivität der durchgeführten technologischen Innovationsmaßnahmen (Zusammenlegung der Mittel in einem Forschungskonsortium unter der Schirmherrschaft der ADEME), die Standardisierung bestimmter Kraftfahrzeugteile (insbesondere des Antriebssystems), die Technologien zur Senkung des Verbrauchs/der Emissionen von Dieselmotoren und die DCT-Getriebe. Ziel dieser Bemühungen ist, das Hybrid-System für die Verbraucher „kostengünstiger“ zu gestalten, in dem Sinne, dass die Architektur des Hybridantriebs weitgehend standardisiert und hinsichtlich der Energieeffizienz und der Produktionskosten optimiert würde.

(335) In Erwägungsgrund 184 wird auf die Auffassung von GM verwiesen, dass alle Hersteller Technologievorhaben zur Verringerung der Abgasemissionen durchführen, während Fiat (Erwägungsgrund (189)) bekräftigt, dass die in den EU-Vorschriften festgelegten CO₂-Emissionsnormen eine Herausforderung darstellten, der sie sich alle stellen müssten. Toyota vertritt ebenfalls die Auffassung, dass die Entwicklung von Umwelttechnologien für die Hersteller zum Schlüsselfaktor für den Absatz werde (vgl. Erwägungsgrund 203). Vor dem Hintergrund dieser Vielzahl an

Technologien zur Senkung des Verbrauchs/der CO₂-Emissionen und weil es schwierig ist, Vorhersagen zu den künftigen Marktchancen der derzeit durchgeführten Forschungsarbeiten zu treffen, stellt die Kommission fest, dass die Beibehaltung eines gewissen technologischen Anspruchs seitens eines in Schwierigkeiten befindlichen Automobilherstellers ein Schlüssel zum Erfolg seiner Umstrukturierung bleibt. Ein Rückstand im FuE-Bereich könnte stattdessen die Aussichten auf eine kurz-/mittelfristige Erholung seines Absatzes und damit auf die Chancen der Wiederherstellung der Rentabilität erheblich belasten.

- (336) Angesichts der vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben „50CO₂Cars“ sehr wohl helfen könne, bestimmte strukturelle Nachteile der PSA-Gruppe auszugleichen.

ii) Anpassung der Produktionsanlagen an die Herausforderungen der Mild-Hybrid-Technologie

- (337) Im Einleitungsbeschluss stellte sich die Kommission die Frage, ob die für die Entwicklung einer Mild-Hybrid-Technologie geplanten Mittel mit der in den übrigen Teilen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Rationalisierung der Kapazitäten im Einklang stehen.
- (338) Erwägungsgrund 154 ist zu entnehmen, dass die Investitionen im Produktionsbereich, die durch die Umsetzung des Projekts „50CO₂Cars“ und insbesondere die Anpassung der Produktionskapazitäten an die neuen Dieselmotoren und Hybridsysteme erforderlich werden, im Vergleich zu den während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Gesamtinvestitionen nur begrenzten Umfang haben. Ihre finanziellen Auswirkungen wurden übrigens in den von den französischen Behörden übermittelten Berechnungen berücksichtigt. Was schließlich die Getriebe anbelangt, so teilt die Kommission die Auffassung der französischen Behörden, dass die Internalisierung einer Produktion, die gegenwärtig an japanische Zulieferer ausgelagert ist, bei Erfolg des Vorhabens „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA beitragen wird, da sich die Margen des Herstellers erholen werden und dieser sowohl von Logistikkosten als auch von Wechselkursrisiken befreit wird.
- (339) Aufgrund dieser Fakten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Anpassung der Produktionsanlagen der PSA an die Herausforderungen der Mild-Hybrid-Technologie mit der Umstrukturierung und der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe im Einklang steht.

iii) Ausrichtung des Unternehmens auf neue rentable Tätigkeiten

- (340) Fiat hatte in seiner Stellungnahme (die in Erwägungsgrund 189 zusammengefasst ist) im Wesentlichen ausgeführt, dass der Motor, auf den das Projekt „50CO₂Cars“ abzielt, zwar technisch „machbar“ sei, die Stückkosten der damit ausgestatteten Fahrzeuge jedoch so stark ansteigen könnten, dass die Verbreitung der entwickelten Technologie im großen Maßstab wirtschaftlich ausgeschlossen sei.
- (341) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der gegenwärtige hohe Preis der Full-Hybrid-Technologien erklärt, wieso sie nur in den oberen Marktsegmenten (den sogenannten „Premiumfahrzeugen“) verbreitet sind. Die geplante Strategie und die von der PSA und ihren Partnern unternommenen FuE-Bemühungen zielen konkret darauf ab, eine Hybridtechnologie mit einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis als bei herkömmlichen Lösungen zu finden: Senkung des CO₂-Ausstoßes um [10-20]* % gegenüber einem gleichwertigen Fahrzeug ohne Hybridantrieb zu Kosten, die [70-80]* % unter denen der HY425-Lösung liegen.
- (342) In Erwägungsgrund 216 des Einleitungsbeschlusses hatte die Kommission allerdings mit Bedauern festgestellt, dass sie die Auswirkungen der neuen Mild-Hybrid-Technologien auf den Absatz und die Rentabilität der PSA-Gruppe nicht beurteilen könne; sie hatte zum Ausdruck gebracht, dass sie gern über finanzielle Indikatoren, anhand derer in der Regel die Relevanz derartiger FuE-Investitionen untersucht wird, sowie über eine Analyse der Risiken, die die Rentabilität des Projekts beeinträchtigen könnten, verfügen würde.
- (343) Wie in Erwägungsgrund 150 ausgeführt, wäre die PSA ohne die spezielle staatliche Beihilfe für das Projekt „50CO₂Cars“ im Rahmen des Umstrukturierungsplans gezwungen gewesen, ein „kontrafaktisches“ Projekt zu erstellen, das darin bestanden hätte, ihre FuE-Investitionen auf das Minimum herunterzufahren, das erforderlich gewesen wäre, um mit der Weiterentwicklung der für den CO₂-Ausstoß geltenden Rechtsvorschriften Schritt zu halten. Als Finanzindikator nannten die französischen Behörden in Tabelle 15 unter Erwägungsgrund 155 (b) einen Nettogegenwartswert (im Folgenden „NPV“), der eine Differenz zum Ausdruck bringt, einen sogenannten „Differenz-NPV“, mit dem im Unterschied zum Standard-NPV (berechnet als die abgezinste Summe der durch eine

Investition generierten — positiven und negativen — Zahlungsströme) nicht die Rentabilität der Investition (Kapitalrendite), sondern die Rentabilitätsdifferenz zwischen zwei Investitionen, im vorliegenden Fall zwischen dem Vorhaben „50CO₂Cars“ (mit und ohne staatliche Beihilfe) und dem „kontrafaktischen“ Projekt, bewertet werden kann.

- (344) Davon ausgehend, dass, unabhängig vom zugrunde gelegten Abzinsungssatz ([10-13]* % bzw. [13-15]* %), das kontrafaktische Projekt auf jeden Fall einen höheren NPV als das Projekt „50CO₂Cars“ ohne Beihilfe aufweist (zwischen [60-100]* Mio. EUR beim eDCT, zwischen [20-70]* Mio. EUR beim Hybridantrieb der Nebenaggregate), gelangen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass das Unternehmen ohne die Beihilfe spontan dazu veranlasst worden wäre, eher das Alternativvorhaben als das Projekt „50CO₂Cars“ durchzuführen. Die Kommission zweifelt allerdings an der Tragfähigkeit dieser Überlegung, die ihres Erachtens logischerweise zu der Schlussfolgerung führen müsste, dass bei einem Abzinsungssatz von [13-15]* % — bei dem die französischen Behörden unterstellten, er könne die aktuellen „Grundlagen“ der Finanzierungsbedingungen des Unternehmens am besten wiedergeben, obwohl der Satz von [10-13]* % offenbar generell zur Bewertung ihrer Investitionen herangezogen wurde — die PSA sich ebenfalls bevorzugt dem kontrafaktischen Projekt als dem Projekt „50CO₂Cars“ zuwenden würde, da die entsprechende Rentabilität seiner beiden Bestandteile höher wäre: [50-60]* Mio. EUR beim eDCT und [20-30]* Mio. EUR beim Hybridantrieb der Nebenaggregate.
- (345) Dementsprechend ist die Kommission der Ansicht, dass
- a) zum einen die Ergebnisse, zu denen man mit dem vorgeschlagenen Differenz-Indikator gelangen könnte, zu sehr von Ad-hoc-Annahmen in Bezug auf den Abzinsungssatz abhängen, der zur Berechnung des Differenz-NPV verwendet wird;
 - b) zum anderen dieser Indikator von seiner Struktur her keine wirtschaftliche Beurteilung der Gesamtauswirkung des Projekts „50CO₂Cars“ auf den Absatz und auf die finanziellen Aussichten der Unternehmensgruppe ermöglicht, sondern lediglich den inkrementellen Vergleich des Gewinns (beziehungsweise der Aufwendungen), der mit der Umsetzung des Projekts „50CO₂Cars“ erwirtschaftet wird, mit dem Gewinn, der mit nur zwei Bestandteilen des kontrafaktischen Projekts erzielt werden könnte.
- (346) Somit ist es nicht möglich, mit den von Frankreich angegebenen Finanzindikatoren die Auswirkungen des im Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehenen Mild-Hybrid-Systems zu berücksichtigen. Die Kommission stellt daher fest, dass das Projekt „50CO₂Cars“ im Gegensatz zu dem kontrafaktischen Projekt einerseits ermöglicht, mehrere strukturelle Nachteile, unter denen die PSA-Gruppe derzeit leidet, zu überwinden: mit dem Projekt wird sie ihre Lage im Hinblick auf die Standardisierung der Bauteile verbessern und bestimmte Rückstände der Gruppe im FuE-Bereich aufholen können. In Anbetracht des geringen Umfangs des kontrafaktischen Projekts verbieten sich solche ehrgeizigen Ziele. Überdies würden die in dem kontrafaktischen Projekt vorgesehenen schrittweisen Entwicklungen, die erklärtermaßen lediglich dazu befähigen sollen, die Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der CO₂-Emissionen einzuhalten, wahrscheinlich nicht ausreichen, um dem schrumpfenden Absatz von Dieselfahrzeugen der Unternehmensgruppe wirksam entgegenzutreten. Um schließlich zu prüfen, inwieweit die für jedes Projekt erforderlichen Mittel mit den übrigen Bestandteilen des Umstrukturierungsplans in Einklang stehen, hat die Kommission die Gesamtkosten des Projekts „50CO₂Cars“ ([300-400]* Mio. EUR entsprechend Tabelle 4 unter Erwägungsgrund 41) mit den möglichen Mehrkosten und Produktionsrisiken des kontrafaktischen Projekts verglichen, was eine mögliche Gewinneinbuße ergab, die nicht unerheblich ist und in Erwägungsgrund 148 auf [500-700]* Mio. EUR geschätzt wird.
- (347) Die Kommission stellt somit fest, dass der mit dem Projekt „50CO₂Cars“ angestrebte technologische Durchbruch im Gegensatz zu den im kontrafaktischen Projekt geplanten schrittweisen Verbesserungen im Erfolgsfall der PSA bis 2020 ein Wachstumspotenzial verschaffen und der PSA-Gruppe „eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten“ ermöglichen könnte. Deshalb trägt das Projekt „50CO₂Cars“ besser zur Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe bei, als dies das kontrafaktische Projekt getan hätte.

iv) Teilschlussfolgerung zu der Frage, inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe beiträgt

- (348) Aus der vorstehenden Analyse ergibt sich, dass das Projekt „50CO₂Cars“ als Bestandteil des Umstrukturierungsplans einen positiven Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe leistet: Die mit der Umsetzung des Projekts verbundene Anpassung der Produktionsanlagen der Gruppe steht mit der Strategie und den für die Umstrukturierung verfügbaren Mitteln im Einklang, und im Falle eines erfolgreichen Verlaufs wird das Projekt nicht nur dazu beitragen, die Auswirkungen der strukturellen Schwierigkeiten des Unternehmens (hohe Empfindlichkeit gegenüber den Entwicklungen beim Absatz von Dieselfahrzeugen in Europa und Rückstand in bestimmten FuE-Bereichen) auszugleichen, sondern auch eine Diversifizierung der Produktion der Unternehmensgruppe durch Aufnahme „neuer rentabler Tätigkeiten“ ermöglichen, die ihr bis 2020 ein Wachstumspotenzial verschaffen könnten.

8.4.2. DER RENTABILITÄTSPLAN DER BPF

- (349) Im Einleitungsbeschluss hatte die Kommission festgestellt, dass die Schwierigkeiten der BPF aus deren Verflechtung mit der PSA-Gruppe rühren, was dazu führte, dass die Kreditwürdigkeit der Bank am 14. Februar 2013 von S&P trotz Genehmigung der Rettungsbeihilfe auf BB+ („spekulativ“ bzw. „Non-Investment Grade“) herabgestuft wurde.
- (350) Die Kommission hatte in ihren Ausführungen im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass es den französischen Behörden gelungen war, ihre Bedenken hinsichtlich der Erhöhung der Bilanzsumme und der Anteils Not leidender Forderungen der BPF auszuräumen.
- (351) Deshalb hält die Kommission an der Schlussfolgerung, zu der sie im Einleitungsbeschluss gelangt war und die von keinem der Beteiligten in Abrede gestellt worden ist, fest, dass das Problem, vor das sich die BPF gestellt sieht, ein Liquiditätsproblem ist, das ausschließlich aus ihrer Verbindung mit der PSA-Gruppe resultiert. Insoweit also die Bedenken hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe ausgeräumt werden konnten, ist folglich davon auszugehen, dass dies ebenso für den Rentabilitätsplan der BPF gilt.

8.5. VERMEIDUNG UNZUMUTBARER WETTBEWERBSVERFÄLSCHUNGEN

8.5.1. PRÜFUNG DER NOTWENDIGKEIT VON AUSGLEICHSMASNAHMEN

- (352) Gemäß Randnummer 38 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien können Umstrukturierungsbeihilfen nur dann von der Kommission genehmigt werden, wenn Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen abschwächen. Andernfalls müsste geschlossen werden, dass die Beihilfe „dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“ und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Meistens konkretisiert sich diese Bedingung durch eine Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten nach der Umstrukturierungsphase.
- (353) Es sei daran erinnert, dass die französischen Behörden ursprünglich die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen hatten: weitere Senkungen der Investitionsausgaben („Capital Expenditure“ — CAPEX), Aufgabe von Kapazitäten im Werk von Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers, Ausstieg aus der Entwicklung und Produktion der Plug-in-Hybrid-Technologie und eine Maßnahme zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF.
- (354) Die Kommission hatte im Einleitungsbeschluss Zweifel daran geäußert, dass einige dieser Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen betrachtet werden könnten und dass sie in Anbetracht ihrer Umsetzungsbedingungen ausreichen würden.
- (355) Nach diesem förmlichen Prüfverfahren ist die Kommission der Ansicht, dass die in Abschnitt 2.4.5 beschriebenen Maßnahmen, zumindest insoweit, als sie bereits vor der Anmeldung des Umstrukturierungsplans von der PSA beschlossen und durchgeführt worden sind, nicht als „Gegenleistungen“ im Sinne von Randnummer 38 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien anzusehen sind, sondern vielmehr strategischen Entscheidungen entsprechen, die „ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität“ der Gruppe „notwendig wären“.
- (356) Jedoch beschlossen die französischen Behörden laut Erklärung vom 23. Juli 2013, alle am 12. März 2013 angemeldeten Ausgleichsmaßnahmen zurückzunehmen — mit Ausnahme der Maßnahme zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF, die im Sinne des nachstehenden Abschnitts 8.5.2 geändert wird.
- (357) Die Kommission nimmt deshalb diese Rücknahme zur Kenntnis und stellt fest, dass sie sich folglich zu den nachstehend angeführten Maßnahmen nicht äußern muss:
- a) weitere Senkungen der Investitionsausgaben („Capital Expenditures“ — CAPEX) und insbesondere Einstellung der Produktion der Modelle Citroën 6 — Peugeot 607, Einstellung des Modells Bipper/Nemo und Verzicht auf Nachfolgemodelle sowie Einstellung der Produktion von Dieselmotoren mit einem Hubraum von über zwei Litern,
 - b) Aufgabe von Kapazitäten im Werk von Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers, und
 - c) Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie.
- (358) Mit Blick auf die „Ausgleichsmaßnahmen“ prüft die Kommission also nur den Vorschlag der französischen Behörden, ausgehend von einem Mindestsatz von [26-29]* % einen Mechanismus zur Anhebung der Garantiekosten entsprechend der Durchdringungsrate der BPF einzuführen.

8.5.2. MECHANISMUS ZUR ANHEBUNG DER KOSTEN FÜR DIE VOM STAAT GESTELLTE GARANTIE
ENTSPRECHEND DER DURCHDRINGUNGSRATE DER BPF

- (359) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Deckelung der Durchdringungsrate eine geeignete Maßnahme sein dürfte, die Auswirkungen der finanziellen Unterstützung der BPF auf den Fahrzeugabsatz der PSA zu begrenzen. Gleichwohl hatte die Kommission aufgrund der Umsetzungsbedingungen dieser Maßnahme Bedenken hinsichtlich ihrer tatsächlichen Auswirkungen. So schlug die PSA vor, sich zu verpflichten, 2013 die Rate $H2\ 2012 + 1\%$ Flexibilität, d. h. die Höchstquote von 33,4 %, in keinem europäischen Land zu überschreiten. In diesem Höchstwert schien der für 2013 erwartete Anstieg bereits berücksichtigt worden zu sein, da die Rate 2012 bei 29,8 % lag. Des Weiteren schlugen die französischen Behörden für die Jahre 2014 und 2015 vor, die Durchdringungsrate des Vorjahres, bereinigt um die Änderung der Durchdringungsrate von der PSA genannter vergleichbarer Banken (Konzernbanken von Renault, Ford, BMW, VW und Daimler) für das G10-Gebiet der BPF zu aggregieren und dabei eine Mindestquote vorzusehen. Diese Änderung hätte der PSA eine Flexibilität verschafft, die möglicherweise die Verbindlichkeit und somit die Wirksamkeit dieser Maßnahme geschmälert hätte.
- (360) Fragen bestanden weiterhin zur Auswahl der von der PSA angegebenen vergleichbaren Banken (bisher betraf dies ausschließlich die Durchdringungsrate der konzerneigenen Banken von Renault und Volkswagen, während andere Hersteller wie Ford oder Fiat ebenfalls enge Wettbewerber sind). Da die Durchdringungsrate in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ausfallen, hätte die BPF ihre Kapazitäten für die Gewährung von Darlehen auf die Segmente konzentrieren können, in denen sie am stärksten vertreten ist, und hätte so eine aggressive Geschäftsstrategie gegenüber den Mitbewerbern entwickeln können.
- (361) Die französischen Behörden gingen in ihrer Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss auf die Argumente der Kommission ein (vgl. Erwägungsgrund 173). Sie willigten insbesondere ein, den Kreis der in Betracht gezogenen vergleichbaren Banken um die konzerneigenen Banken von Fiat und Ford zu erweitern. Im Übrigen halten sie an den Grundsätzen des in der Anmeldung vorgeschlagenen Mechanismus fest. Hinsichtlich der Differenzierung bei den Durchdringungsrate betonen sie, dass kein Hersteller seine Durchdringungsrate nach Segmenten aufgeschlüsselt bekannt gebe. Zur Flexibilität des Mechanismus vertreten sie die Auffassung, dass sie unbedingt erforderlich sei, damit die BPF mit der voraussichtlichen Entwicklung des Marktes Schritt halten könne, und dass sie die Wirksamkeit und Verbindlichkeit dieser Maßnahme keineswegs beeinträchtige. Die Kommission nimmt die Bemerkung der französischen Behörden zu der möglichen Flexibilität, die durch die Verwendung einer zusammengefassten Durchdringungsrate für die der BPF auferlegte Ausgleichsmaßnahme eingeführt würde, zur Kenntnis: Erwägungsgrund 177 ist zu entnehmen, dass [...] % die von der BPF gewährten Mittel die Segmente B und C und die folgenden Länder betreffen würden: Frankreich, Vereinigtes Königreich, Deutschland, Spanien und Italien. In Anbetracht dieser Statistiken ist die Kommission der Auffassung, dass die Gefahr, dass die Ausgleichsmaßnahme aufgrund einer durch die Verwendung einer Gesamtdurchdringungsrate ermöglichten übermäßigen Flexibilität unwirksam werden könnte, ausgeschlossen werden kann.
- (362) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Ausgleichsmaßnahme bezüglich der Durchdringungsrate nach Ansicht der französischen Behörden die zielgerichtetste Ausgleichsmaßnahme ist, mit der mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die sich unmittelbar aus der Gewährung einer Beihilfe in Form einer Garantie zugunsten der Banque PSA ergeben könnten, am wirksamsten eingedämmt werden können. Denn eine solche Maßnahme ermöglicht es, den Zusammenhang zwischen den Auswirkungen, die die Gewährung der staatlichen Garantie auf die Tätigkeit der Banque PSA hat, und dem Fahrzeugabsatz angemessen zu beurteilen ⁽⁴⁸⁾.
- (363) Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass alle Hersteller in ihren Stellungnahmen die wesentliche Rolle, die eine konzerneigene Bank für die Finanzierung des Verkaufs von Fahrzeugen spielt, bestätigt haben. Toyota hebt hervor, dass konzerneigene Banken die Bindung der Kunden an die Marke um etwa 15 % verbessern können und die Durchdringungsrate in den Kleinwagensegmenten höher sind. Fiat betrachtet die konzerneigenen Banken der Hersteller als äußerst wirksame Verkaufs- und Marketinginstrumente, stimmt mit den Äußerungen von Toyota zur Bedeutung dieser Banken für die Kundenbindung überein und fügt hinzu, dass sie auch für die Absatzförderung wichtig seien und insbesondere an die Stelle der „klassischen“ Finanzinstitute treten, die sich aus dieser Kreditsparte zurückgezogen hätten. Nach Ansicht von Fiat wird die der BPF gewährte staatliche Garantie somit unmittelbare, sofortige und äußerst negative Auswirkungen auf die Wettbewerber der PSA-Gruppe haben.
- (364) Da sich die Beteiligten darin einig sind, dass konzerneigene Banken bei der Finanzierung des Absatzes der Automobilhersteller eine zentrale Rolle spielen und sich die Gewährung der staatlichen Garantie zugunsten der BPF unmittelbar und besonders negativ auf den Wettbewerb auswirkt, stellt die Kommission fest, dass die Maßnahme zur Einschränkung der Möglichkeit, dass die BPF die staatliche Garantie nutzt, um ihre Finanzierungskapazität zum Nachteil von konzerneigenen Banken ihrer Wettbewerber, die keine öffentlichen Fördermittel erhalten, unverhältnismäßig auszubauen, sehr wohl angemessen ist.
- (365) In der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 sagten die französischen Behörden zu, die in Abschnitt 7.2 beschriebenen Änderungen vorzunehmen, um die Wettbewerbsverzerrung, die durch die für die BPF gestellte staatliche Garantie verursacht wird, auszugleichen.

⁽⁴⁸⁾ Randnummer 234 der Stellungnahme.

- (366) Um etwaige durch die Garantie bedingte wettbewerbsverfälschende Auswirkungen zu begrenzen und zugleich der BPF eine gewisse Flexibilität einzuräumen, damit sie auf mögliche Entwicklungen des Marktes reagieren kann, wurde im Rahmen dieser Verpflichtung eine zusätzliche Garantievergütung in Abhängigkeit von der Durchdringungsrate der BPF vorgeschlagen. Die Verpflichtung beruht auf folgendem Prinzip: Die Vergütung für die Garantie wird angehoben, wenn die BPF beim G10-Aggregat eine Mindestdurchdringungsrate von $[26-29] \%$ überschreitet. Die Kommission stellt fest, dass dieses Aggregat (Deutschland, Österreich, Belgien, Italien, Spanien, Niederland, Portugal, Schweiz, Frankreich, Vereinigtes Königreich) unter den verfügbaren Indikatoren für den europäischen Markt offenbar am repräsentativsten ist.⁽⁴⁹⁾ Des Weiteren erscheint ein solcher Mechanismus geeignet, das Prinzip der Ausgleichsmaßnahmen (wonach jede Wettbewerbsverfälschung zu begrenzen ist) zu erfüllen und gleichzeitig die Wiederherstellung der Rentabilität zu gewährleisten. Wird nämlich ein Anstieg der Durchdringungsrate mit einer Anhebung der Garantievergütung verknüpft, so wird die Fähigkeit der BPF, dank der Garantie besonders attraktive Finanzierungsbedingungen anzubieten, auf das für ihre Rentabilität erforderliche Maß beschränkt, und Wettbewerbsverzerrungen werden eingedämmt. Da die Gruppe die Möglichkeit haben wird, die Durchdringungsrate auf einem einer bestimmten Vergütungshöhe entsprechenden Niveau zu halten, wird sie kein Entgelt für die Stellung der Garantie zahlen müssen, das ihre finanziellen Möglichkeiten übersteigt. Die Vergütung steigt mit der Durchdringungsrate, bis sie 491 Basispunkte erreicht (geschätzte marktübliche Vergütung). Das nachstehende Schaubild 2 veranschaulicht den Zusammenhang zwischen der Vergütung der Garantie und der Durchdringungsrate der PSA (die konkreten Zahlen sind Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250 zu entnehmen).

Schaubild 2

Zusammenhang zwischen der Garantievergütung (in Basispunkten) und der Durchdringungsrate beim G10-Aggregat (in %)

[...]*

- (367) Bei der Bewertung der Auswirkungen dieser Maßnahme muss unter anderem die theoretische Durchdringungsrate berücksichtigt werden, die die PSA ohne die Beihilfe hätte erzielen können (im Folgenden „kontrafaktische Durchdringungsrate“). Die Kommission erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass ohne die vom Staat gestellte Garantie die Herabstufung der Kreditwürdigkeit der BPF und die Verringerung ihrer Finanzierungskapazität eine entsprechende Abnahme der Kreditvergabe bewirkt hätten, die wiederum zu einem Rückgang des Absatzes im Automobilgeschäft um $[5-20] \%$ geführt hätte.⁽⁵⁰⁾ So würde sich der Umsatz der Automobilsparte der PSA dank der Finanzierungen durch die konzerneigene Bank nach Angaben der französischen Behörden ohne die Beihilfe auf $[6\ 000-7\ 000] \text{ Mio. EUR}$ und mit der Beihilfe auf $[35\ 000-40\ 000] \text{ Mio. EUR}$ belaufen (unter Berücksichtigung eines voraussichtlichen Rückgangs der Verkaufszahlen um etwa $[10-20] \%$). Diesen Zahlen zufolge läge die theoretische Durchdringungsrate der BPF bei etwa $[15-20] \%$. Mit anderen Worten, hätte die BPF die staatliche Garantie nicht erhalten, wäre ihre Finanzierungskapazität soweit geschrumpft, dass ihre Durchdringungsrate deutlich gesunken wäre. Überdies hätte sich daraus angesichts der zentralen Rolle, die die konzerneigenen Banken für den Verkauf von Fahrzeugen spielen, ein gleichzeitiger Rückgang der Verkaufsmengen ergeben. Nach Ansicht der französischen Behörden würde ein solcher Einbruch keine Wiederherstellung der Rentabilität ermöglichen und die PSA in einen Teufelskreis wiederholter Herabstufungen ihrer eigenen Kreditwürdigkeit sowie derjenigen der BPF stürzen, wodurch zusätzliche Verluste für die Gruppe entstehen würden.
- (368) Anhand dieser kontrafaktischen Durchdringungsrate lässt sich die bei der Bemessung der Ausgleichsmaßnahme zu berücksichtigende Untergrenze als Richtwert bestimmen. Der Mindestwert sollte über der auf $[15-20] \%$ geschätzten theoretischen Durchdringungsrate liegen. Die Mindestdurchdringungsrate sollte außerdem niedriger sein als die aktuelle Durchdringungsrate ($[29-31] \%$ beim G10-Aggregat im Jahr 2012). Ziel jeder Ausgleichsmaßnahme ist es, die Auswirkungen einer staatlichen Beihilfe auf die Wettbewerber des begünstigten Unternehmens so gering wie möglich zu halten. Die vom Staat gestellte Garantie gibt der BPF schon jetzt die Möglichkeit, ihre gegenwärtige Durchdringungsrate zu halten (wie die kontrafaktische Durchdringungsrate zeigt). Daher sollte jede Ausgleichsmaßnahme in Form einer zusätzlichen Vergütung schon jetzt an der gegenwärtigen Durchdringungsrate gemessen werden.
- (369) Unter Berücksichtigung der Durchdringungsrate von $[29-31] \%$, der vorstehend erläuterten Untergrenze von $[15-20] \%$, der von den französischen Behörden beschriebenen wahrscheinlichen Aufwärtstrends und der wichtigen Rolle, die die Finanzierung durch die konzerneigenen Banken für den Verkauf von Kraftfahrzeugen spielt, wird die Verpflichtung zur Anhebung der Vergütung für die staatliche Garantie ausgehend von $[26-29] \%$ ⁽⁵¹⁾ somit als eine geeignete Maßnahme angesehen, die die Wettbewerbsverzerrungen in Grenzen halten kann.

⁽⁴⁹⁾ Der Indikator G5, der im Indikator G10 enthalten ist, deckt bereits, wie in Erwägungsgrund 361 dargelegt, [...] % der durch die BPF gewährten Finanzierungen ab.

⁽⁵⁰⁾ Schreiben der französischen Behörden vom 7. Dezember 2012: kontrafaktisches Szenario — vorläufige Auswirkungen auf die PSA-Gruppe.

⁽⁵¹⁾ Es ist auch darauf hinzuweisen, dass diese Durchdringungsrate von $[26-29] \%$ deutlich unter derjenigen liegt, die die französischen Behörden ursprünglich in der ersten Fassung der Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagen hatten, nämlich $33,4 \%$, wie in Tabelle 7 unter Erwägungsgrund 102 angegeben.

Angesichts der gegenwärtigen Durchdringungsrate bedeutet diese Verpflichtung nämlich, dass die BPF bereits jetzt die Vergütung für die Garantie um etwa [40-50]* Basispunkte anheben müsste (was bedeutet, dass die vom Staat gestellte Garantie mit etwa [300-310]* Basispunkten anstatt 260 Basispunkten, wie in der ursprünglichen mit dem Staat geschlossenen Vereinbarung vorgesehen, vergütet würde). Möchte die BPF diese Durchdringungsrate erhöhen, steigt die Vergütung in dem in Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250 angegebenen Verhältnis ⁽⁵²⁾. Verringert sich die Durchdringungsrate, sinkt analog die zusätzliche Vergütung ⁽⁵³⁾. Auf diese Weise führt die Verpflichtung zu einer sofortigen Erhöhung der Garantiekosten für die BPF, die in dem Maße steigen, wie die PSA den Anteil der über die BPF finanzierten Fahrzeuge an der Gesamtzahl ihrer verkauften Fahrzeuge erhöht.

- (370) Die Kommission stellt daher fest, dass mit dieser Maßnahme übermäßige Wettbewerbsverzerrungen im Sinne der Randnummern 38 bis 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ausgeglichen werden können.
- (371) Schließlich ist die Kommission ungeachtet der offenbar in der europäischen Automobilindustrie bestehenden strukturellen Überkapazitäten der Auffassung, dass eine weitere Verringerung der Produktionskapazität der PSA-Gruppe aus folgenden Gründen nicht die bestmögliche Lösung für den vorliegenden Fall wäre:
- a) das Unternehmen hat bereits, wie in Erwägungsgrund 49 ausgeführt, erhebliche Umstrukturierungsmaßnahmen an seinen Standorten in Aulnay und Rennes unternommen;
 - b) sollten, wie in Erwägungsgrund 315 dargelegt, künftig weitere Umstrukturierungsmaßnahmen erforderlich sein, wäre es besser, der PSA einen strategischen Handlungsspielraum bei der Auswahl der Mittel zur Stabilisierung ihrer Wirtschaftslage einzuräumen, da ein weiterer Kapazitätsabbau nicht als einziges Mittel dafür in Frage kommt.

8.5.3. VERPFLICHTUNG BEZÜGLICH DER DEN VERTRAGSHÄNDLERN EINGERÄUMTEN FINANZIERUNGSMARGE

- (372) Die französischen Behörden haben des Weiteren zugesagt, dass die PSA-Gruppe die durchschnittliche jährliche Handelsspanne für die den Vertragshändlern ihres Netzes gewährten Finanzierungen während der gesamten Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht unter die am 30. Juni 2013 für die 12 Monate zuvor ermittelte durchschnittliche jährliche Handelsspanne absenken werde.
- (373) Nach Ansicht der Kommission ist es dank dieser Zusage möglich, dass die Verbindlichkeit der Deckelung der Durchdringungsraten der BPF nicht beeinträchtigt wird. Wenn die durchschnittliche Handelsspanne für die Vertragshändler auf der Höhe gehalten wird, die ohne die Beihilfe galt, wird die BPF nämlich die Garantie nicht für eine aggressive Geschäftspolitik gegenüber diesen Vertragshändlern nutzen können.

8.5.4. UMWANDLUNG DER URSPRÜNGLICH FÜR DIE UMSETZUNG DES PROJEKTS „50CO₂CARS“ GEPLANTEN ZUSCHÜSSE IN RÜCKZAHLBARE VORSCHÜSSE

- (374) Damit die Verhältnismäßigkeit der Mittel, die der Staat für den Erhalt der technologischen Kompetenz des in Schwierigkeiten geratenen Automobilherstellers einsetzt, gewahrt bleibt, ist nach Auffassung der Kommission Folgendes erforderlich:
- a) Die FuE-Tätigkeiten im Rahmen des Umstrukturierungsplans dürfen nicht in einem Umfang durchgeführt werden, der zu einem Verdrängungsrisiko, wie von der Kommission in Erwägungsgrund 243 des Einleitungsbeschlusses erwähnt, führen könnte;
 - b) wenn das Unternehmen wieder bessergestellt ist, muss ein erheblicher Teil der öffentlichen Mittel, die dem Automobilhersteller zum Erhalt seiner technologischen Kompetenz zur Verfügung gestellt wurden, im Falle des erfolgreichen Abschlusses des FuE-Projekts und der Wiederherstellung der Rentabilität an die Behörde, die die Beihilfe gewährt hat, zurückgezahlt werden.
- (375) Somit hat die Kommission bezüglich des ersten Punkts zu prüfen, ob im Falle der Verwirklichung des Projekts „50CO₂Cars“ die dynamischen Anreize für andere Fahrzeughersteller, ihre FuE-Bemühungen auf dem Gebiet der Hybridtechnologie fortzusetzen, wesentlich (oder vollständig) verringert würden. Nun ist der Stellungnahme von GM zu entnehmen, dass es sich bei den für die Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ bereitgestellten öffentlichen Mitteln um „nicht unerhebliche“ Beträge für ein FuE-Projekt zur Entwicklung eines Mild-Hybrid-Systems handle, die aber, gemessen an den FuE-Ausgaben, die in dieser Branche insgesamt getätigt werden, nicht „signifikant“ seien und jedenfalls nicht ausreichen, um „einen konkurrierenden Hersteller daran zu hindern, ein eigenes FuE-Programm in demselben Bereich voranzutreiben“ (siehe Erwägungsgrund 184). Auch Fiat bekräftigt, dass der technologische Vorsprung, der durch das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglicht werde, keine Eintrittsschranke darstelle, die andere Fahrzeughersteller abschrecken würde (siehe Erwägungsgründe 190 und 232).

⁽⁵²⁾ Wenn z. B. die Durchdringungsrate [30-40]* % (gegenüber dem heutigen Stand von [29-31]* %) erreicht, erhöhen sich die Garantiekosten um [70-80]* Basispunkte.

⁽⁵³⁾ Wenn z. B. die Durchdringungsrate [20-30]* % (gegenüber dem heutigen Stand von [29-31]* %) erreicht, steigen die Garantiekosten um nicht mehr als [20-30]* Basispunkte.

Ausgehend von diesen Angaben Dritter gelangt die Kommission daher zu dem Schluss, dass das Risiko, die Durchführung des Vorhabens „50CO₂Cars“ könne einen „Verdrängungseffekt“ auslösen, in diesem Fall ausgeschlossen werden kann.

- (376) In Bezug auf den zweiten Punkt verweist die Kommission auf die von den französischen Behörden vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme (siehe Abschnitt 7.5), in deren Rahmen die ursprünglich geplanten Zuschüsse in Höhe von 24,5 Mio. EUR in rückzahlbare, der ADEME zu erstattende Vorschüsse umgewandelt werden sollen, sodass, wenn die PSA-Gruppe wieder auf Kurs gebracht ist, die vom Staat für die Durchführung der FuE-Maßnahmen vorgeschossenen Beträge in voller Höhe wieder an ihn zurückfließen werden.
- (377) Im Ergebnis ist die Kommission der Auffassung, dass die staatliche Beihilfe für die Durchführung des Vorhabens „50CO₂Cars“ im Rahmen des Umstrukturierungsplans nicht nur kein großes Risiko birgt, dass anderen Herstellern die Anreize zur Fortsetzung ihrer FuE-Bemühungen genommen werden könnten (kein Verdrängungseffekt), sondern auch in einem angemessenen Verhältnis zu der angestrebten Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe steht, da sich die französischen Behörden verpflichtet haben, bei Besserung der Finanzlage der Gruppe die Vorschüsse, die der Staat zur Durchführung dieses FuE-Vorhabens gezahlt hat, in voller aktualisierter Höhe an die Bewilligungsbehörde zurückzuzahlen (siehe Erwägungsgrund 256).

8.5.5. VERPFLICHTUNG, AUF DEN ERWERB VON BETEILIGUNGEN ZU VERZICHTEN

- (378) Die Kommission stellt schließlich fest, dass die PSA-Gruppe laut Zusage der französischen Behörden während der Laufzeit ihres Umstrukturierungsplans auf den Erwerb von Beteiligungen an anderen Unternehmen oder von Vermögenswerten von Unternehmen zu Beträgen von über 100 Mio. EUR jährlich verzichtet, wofür die unter Erwägungsgrund 251 ff. beschriebenen Bedingungen gelten. Abweichend von diesem allgemeinen, in den Erwägungsgründen 251 und 252 niedergelegten Grundsatz, können Faurecia und ihre Tochtergesellschaften vorbehaltlich der Genehmigung der Kommission (Erwägungsgrund 253) Beteiligungen erwerben. Die Kommission wird in ihrer Würdigung den Erwerb von Beteiligungen positiv berücksichtigen, der (i) direkt oder indirekt zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beiträgt und sich gleichzeitig positiv auf die voraussichtliche Rentabilität der PSA-Gruppe auswirkt, und (ii) mit dem die Verpflichtung, die Auswirkungen der Beihilfe auf das für die Verwirklichung der Ziele des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken, nicht umgangen wird.
- (379) Die Kommission betrachtet diese Maßnahme als notwendig und geeignet, die beihilfebedingten wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen auszugleichen.

8.5.6. NOTWENDIGKEIT EINER AUSGLEICHSMASSENNAHME IN BEZUG AUF DEN FMEA

- (380) Ein anonymes Dritter ist der Auffassung, dass die PSA ihre Beteiligung am FMEA veräußern müsse. Die Kommission stellt fest, dass sich die Bemerkungen dieses Dritten auf eine Beschwerde beziehen, die derzeit von der Kommission geprüft wird, und nicht den Gegenstand dieses Verfahrens betreffen. Im Rahmen dieses Beschlusses erübrigt sich somit eine Stellungnahme dazu.

8.6. BEGRENZUNG DER BEIHILFE AUF DAS ERFORDERLICHE MINIMUM: KONKRETE EIGENLEISTUNG OHNE BEIHILFELEMENT

- (381) Die Beihilfe kann nur dann genehmigt werden, wenn gemäß Randnummern 43 bis 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Minimum beschränkt werden, das in Abhängigkeit von den verfügbaren Finanzmitteln des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, unbedingt notwendig ist, um die Umstrukturierung zu ermöglichen. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten — auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen.
- (382) Wie schon in den Erwägungsgründen 246 und 247 des Einleitungsbeschlusses ausgeführt, weist die Kommission darauf hin, dass dieses Vereinbarkeitskriterium keine besonderen Bedenken aufkommen ließ. Die Umstrukturierungskosten belaufen sich laut Angaben in der Anmeldung der französischen Behörden auf [1,3-1,8]* Mrd. EUR. Zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung hat die PSA-Gruppe einen Plan zur Veräußerung von Vermögenswerten erstellt, auf dessen Grundlage der Unternehmensgruppe frei verfügbare liquide Mittel in Höhe von 1,956 Mrd. EUR zugeflossen sind (entsprechend einer Nettofinanzierungsposition von 2,050 Mrd. EUR). In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass sich der Beihilfebetrags auf 571,9 Mio. EUR beläuft.
- (383) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Forderung, den Beihilfebetrags auf das für die Durchführung der Umstrukturierung unbedingt notwendige Minimum zu beschränken, durch die Verpflichtung der französischen Behörden, zu den unter Erwägungsgrund 251 ff. beschriebenen Bedingungen auf den Erwerb von Beteiligungen zu verzichten, ebenfalls erfüllt ist. So stellt diese Verpflichtung nach Ansicht der Kommission sicher, dass die PSA-Gruppe eventuell verfügbare finanzielle Mittel nicht für andere Zwecke als die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität verwendet.

- (384) Nach Auffassung der Kommission besteht demzufolge kein Anlass, die im Einleitungsbeschluss enthaltene Beurteilung zur Erfüllung der Kriterien unter den Randnummern 43 bis 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu ändern.

8.7. GRUNDSATZ DER EINMALIGEN BEIHILFEGEWÄHRUNG

- (385) Gemäß Randnummer 72 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darf eine Umstrukturierungsbeihilfe innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren nur ein einziges Mal gewährt werden.
- (386) Die französischen Behörden gaben in der Anmeldung vom 12. März 2013 an, dass die PSA-Gruppe in den vergangenen zehn Jahren keine Umstrukturierungsbeihilfen erhalten hat.
- (387) Der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien niedergelegte Grundsatz der einmaligen Beihilfegewährung ist somit erfüllt.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

- (388) Aufgrund der von den französischen Behörden eingegangenen Verpflichtungen kann die Beihilfe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Frankreich zugunsten der Unternehmensgruppe PSA Peugeot Citroën SA in Form einer staatlichen Garantie für die von der Banque PSA Finances bis 31. Dezember 2016 begebenen Anleihen bis zu einem Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR (Bruttosubventionsäquivalent: 486 Mio. EUR) einerseits und eines rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 85,9 Mio. EUR für die Durchführung des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „50CO₂Cars“ andererseits — entsprechend einem Gesamtbeihilfebetrags von 571,9 Mio. EUR — zu gewähren plant, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Durchführung dieser staatlichen Beihilfe wird daher genehmigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 29. Juli 2013

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ANHANG

DURCHFÜHRUNG UND UNABHÄNGIGER SACHVERSTÄNDIGER

1. BESTELLUNG EINES UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (1) Die französischen Behörden sagen zu, dass die PSA-Gruppe einen Unabhängigen Sachverständigen beauftragt, dessen Aufgabe es ist zu überprüfen, inwieweit die Verpflichtungen, die in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, übernommen wurden, eingehalten werden („Unabhängiger Sachverständiger“).
- (2) Der Unabhängige Sachverständige muss von der PSA-Gruppe unabhängig sein. Im Hinblick auf seinen Aufgabenbereich beispielsweise als „Investitionsbank“, Berater oder Wirtschaftsprüfer muss der Unabhängige Sachverständige über das Fachwissen und die zur Erfüllung seines Auftrags erforderlichen Kenntnisse verfügen und darf sich zu keiner Zeit in einem Interessenkonflikt befinden. Der Unabhängige Sachverständige ist von der PSA-Gruppe so zu vergüten, dass die effektive und unabhängige Erfüllung seiner Aufgaben in keiner Weise beeinträchtigt wird.
- (3) Die französischen Behörden schlagen der Europäischen Kommission spätestens vier Wochen nach Zustellung des von der Kommission in der Beihilfesache SA.35611 zu erlassenden Beschlusses mindestens zwei als Unabhängige Sachverständige in Frage kommende Personen oder Einrichtungen vor, damit sie vorab ihre Zustimmung geben kann.
- (4) Die Vorschläge der französischen Behörden müssen hinreichende Einzelheiten enthalten, damit sich die Europäische Kommission vergewissern kann, dass der Unabhängige Sachverständige die im Rahmen dieser Verpflichtung geltenden Anforderungen erfüllt. Die Vorschläge müssen insbesondere Folgendes enthalten:
 - a) einen Mandatsentwurf, der im Einzelnen alle Bestimmungen enthält, die dem Unabhängigen Sachverständigen die Erfüllung seiner Aufgaben ermöglichen;
 - b) einen Arbeitsplanentwurf, in dem ausführlich dargelegt ist, wie der Unabhängige Sachverständige seine Aufgaben auszuführen plant.
- (5) Die Europäische Kommission kann die Vorschläge in Bezug auf den Unabhängigen Sachverständigen billigen oder ablehnen, und sie kann den Mandatsentwurf vorbehaltlich von Änderungen genehmigen, die sie als zweckdienlich erachtet, damit der Unabhängige Sachverständige seinen Auftrag erfüllen kann. Billigt die Europäische Kommission nur einen der Vorschläge der PSA-Gruppe, so bestellt diese die betreffende Person oder Einrichtung zum Unabhängigen Sachverständigen oder leitet die erforderlichen Schritte ein, damit diese Person oder Einrichtung gemäß dem von der Europäischen Kommission genehmigten Mandatsentwurf bestellt wird. Werden mehrere Vorschläge gebilligt, so kann die PSA-Gruppe frei entscheiden, welche der Personen oder Einrichtungen sie zum Unabhängigen Sachverständigen zu bestellen wünscht. Der Unabhängige Sachverständige wird innerhalb einer Woche nach Billigung durch die Kommission gemäß dem von der Kommission genehmigten Mandatsentwurf bestellt.
- (6) Werden alle Vorschläge der französischen Behörden abgelehnt, sagen diese zu, dass die PSA-Gruppe der Europäischen Kommission mindestens zwei weitere Personen oder Einrichtungen nach den in dieser Verpflichtung festgelegten Bedingungen und Verfahren vorschlägt; dies erfolgt innerhalb von zwei Wochen, nachdem die Europäische Kommission ihre Ablehnung des ersten Vorschlags mitgeteilt hat.
- (7) Lehnt die Europäische Kommission die neuen Vorschläge der französischen Behörden ab, so bestellt sie selbst einen Unabhängigen Sachverständigen, den die PSA-Gruppe gemäß dem von der Kommission genehmigten Mandatsentwurf beauftragt.

2. AUFGABEN UND PFLICHTEN DES UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (8) Der Unabhängige Sachverständige i) unterstützt die Europäische Kommission, wenn sie prüft, ob die PSA-Gruppe ihren Verpflichtungen gemäß der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 nachkommt, und ii) erfüllt seinen Auftrag im Sinne dieser Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013. Der Unabhängige Sachverständige nimmt seine Aufgaben nach dem von der Europäischen Kommission genehmigten und gegebenenfalls mit ihrer Zustimmung geänderten Arbeitsplan wahr. Die Europäische Kommission kann von sich aus oder auf Ersuchen des Unabhängigen Sachverständigen oder der PSA-Gruppe dem Unabhängigen Sachverständigen Anweisungen erteilen. Die PSA-Gruppe darf dem Unabhängigen Sachverständigen keine Anweisungen erteilen.
- (9) Aufgabe des Unabhängigen Sachverständigen ist sicherzustellen, dass alle in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 dargelegten Verpflichtungen eingehalten und vollständig umgesetzt werden und dass die PSA-Gruppe den bei der Europäischen Kommission am 12. März 2013 angemeldeten Umstrukturierungsplan durchführt.

(10) Der Unabhängige Sachverständige:

- a) hat der Europäischen Kommission in seinem ersten Bericht einen ausführlichen Arbeitsplan vorzulegen, in dem er beschreibt, wie er die Einhaltung der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 zu überprüfen plant;
- b) hat zu prüfen, ob die PSA-Gruppe ihren Umstrukturierungsplan vollständig und korrekt umsetzt, und insbesondere:
 - ob sie die Verpflichtungen, die Gegenstand der Erklärung vom 23. Juli 2013 sind, und die Ausgleichsmaßnahmen laut Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 umsetzt;
 - ob sie die in Punkt 6 der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 dargelegten Rentabilitätsmaßnahmen durchführt;
- c) hat die Einhaltung aller sonstigen in der Erklärung vom 23. Juli 2013 beschriebenen Verpflichtungen sicherzustellen;
- d) hat alle sonstigen Aufgaben, die ihm im Rahmen der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 übertragen werden, zu erfüllen;
- e) hat der PSA-Gruppe Maßnahmen vorzuschlagen, die er für die Einhaltung der in der Erklärung vom 23. Juli 2013 vorgesehenen Verpflichtungen für zweckmäßig erachtet;
- f) hat Änderungen der Rechtsvorschriften, die sich auf die Liquidität und die Zahlungsfähigkeit auswirken könnten, zu berücksichtigen und so zu überwachen, wie sich die wichtigsten relevanten Finanzindikatoren im Vergleich zu den Prognosen im Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe entwickeln;
- g) hat der Europäischen Kommission, den französischen Behörden und der PSA-Gruppe innerhalb von 30 Tagen nach jedem Sechsmonatszeitraum den schriftlichen Entwurf eines Berichts vorzulegen. Die Europäische Kommission, die französischen Behörden und die PSA-Gruppe können innerhalb einer Frist von fünf Arbeitstagen Änderungen vorschlagen. Der Unabhängige Sachverständige erstellt innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Erhalt der Bemerkungen einen Abschlussbericht, in dem er soweit möglich und nach eigenem Ermessen die eingegangenen Bemerkungen berücksichtigt. Anschließend übermittelt der Unabhängige Sachverständige seinen Bericht der Europäischen Kommission und den französischen Behörden. Danach kann er seinen Bericht der PSA-Gruppe zuleiten. Auf keinen Fall darf er seinen Bericht an die französischen Behörden oder die PSA-Gruppe weiterleiten, bevor er ihn der Europäischen Kommission übermittelt hat. Wenn der Abschlussbericht des Unabhängigen Sachverständigen vertrauliche Informationen gegenüber der PSA-Gruppe enthält, hat der Unabhängige Sachverständige der Gruppe eine nichtvertrauliche Fassung zu übermitteln.

In dem Bericht ist insbesondere darzulegen, welche Schritte der Unabhängige Sachverständige unternommen hat, um seinen Auftrag zu erfüllen und sicherzustellen, dass die PSA-Gruppe ihren Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nachkommt. Die Europäische Kommission muss die Möglichkeit haben, anhand des Berichts zu überprüfen, ob die PSA-Gruppe im Einklang mit den Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 geführt wird. Die Europäische Kommission kann erforderlichenfalls genauer angeben, welche Informationen der Bericht enthalten sollte.

Neben diesen Berichten, hat der Unabhängige Sachverständige die Kommission vorsorglich in schriftlicher Form über jede vermutete Nichteinhaltung der in der Erklärung vom 23. Juli 2013 beschriebenen Verpflichtungen zu informieren und gleichzeitig der PSA-Gruppe eine nichtvertrauliche Version seines Schreibens zuzuleiten.

3. PFLICHTEN DER PSA-GRUPPE

- (11) Die PSA-Gruppe sichert dem Unabhängigen Sachverständigen unter Einhaltung der Vorschriften über das Geschäftsgeheimnis jede Mitarbeit, Unterstützung und Information zu, die dieser berechtigterweise zur auftragsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verlangen kann, und fordert dies auch von ihren Beratern. Der Unabhängige Sachverständige muss uneingeschränkter Zugang zu allen Informationen, zu den Dokumenten oder Archiven sowie zu allen Führungskräften oder Beschäftigten der PSA-Gruppe haben, die er für die Durchführung seiner Aufgaben benötigt. Die PSA-Gruppe stellt dem Unabhängigen Sachverständigen in ihren Räumen ein Büro zur Verfügung, und jeder Beschäftigte der PSA-Gruppe muss sich für Treffen mit dem Unabhängigen Sachverständigen bereithalten und ihm die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben benötigten Auskünfte erteilen.
- (12) Vorbehaltlich der Zustimmung der PSA-Gruppe (die nicht grundlos versagt oder verzögert werden darf) und auf deren Kosten kann sich der Unabhängige Sachverständige, wenn er dies für die Wahrnehmung seiner Aufgaben nach der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für notwendig erachtet und unter der Bedingung, dass die dadurch entstehenden Kosten und sonstigen Auslagen angemessen sind, insbesondere in rechtlichen Fragen oder in Bezug auf die Unternehmensfinanzierung beraten lassen. Verweigert die PSA-Gruppe dem Unabhängigen Sachverständigen die Hinzuziehung solcher Berater, kann die Kommission nach Anhörung der PSA-Gruppe deren Bestellung genehmigen. Nur der Unabhängige Sachverständige darf diesen Beratern Anweisungen erteilen.

4. ERSETZEN, ENTLASTUNG UND BESTELLUNG EINES NEUEN UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (13) Tritt der Unabhängige Sachverständige von seinem Amt gemäß der Erklärung vom 23. Juli 2013 oder aus einem anderen Grund, wie z. B. einem Interessenkonflikt, in den er geraten ist, zurück:
- a) kann die Kommission nach Anhörung des Unabhängigen Sachverständigen die PSA-Gruppe anweisen, ihn zu ersetzen;
 - b) kann die PSA-Gruppe mit Zustimmung der Kommission den Unabhängigen Sachverständigen ersetzen.
- (14) Wurde der Unabhängige Sachverständige nach Abschnitt 4 dieses Anhangs seines Amtes enthoben, kann ihm auferlegt werden, seine Tätigkeit fortzusetzen, bis ein neuer Unabhängiger Sachverständiger bestellt ist und er ihm alle ihm zur Verfügung stehenden sachdienlichen Informationen mitgeteilt hat. Der neue Unabhängige Sachverständige wird nach dem in Abschnitt 1 dieses Anhangs beschriebenen Verfahren bestellt.
- (15) Vorbehaltlich Absatz 13 dieses Anhangs darf der Unabhängige Sachverständige seine Tätigkeit erst beenden, nachdem er nach Erfüllung all seiner Verpflichtungen von der Kommission entlastet wurde. Stellt sich zu einem späteren Zeitpunkt jedoch heraus, dass den Verpflichtungen im Sinne der Erklärung vom 23. Juli 2013 nicht in vollem Umfang nachgekommen wurde, kann die Kommission jederzeit verlangen, dass ein neuer Unabhängiger Sachverständiger bestellt wird.
-

BESCHLUSS (EU) 2016/2069 DER KOMMISSION**vom 1. Oktober 2014****über die von Belgien durchgeführten Maßnahmen SA.14093 (C76/2002) zugunsten von Brussels South Charleroi Airport und Ryanair***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 6849)***(Nur der französische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1 ⁽¹⁾,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ⁽²⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Aus Meldungen in der belgischen Presse im Juli 2001 und einer im Januar 2002 eingegangenen Beschwerde erfuhr die Kommission, dass Belgien dem Luftfahrtunternehmen Ryanair Ltd (im Folgenden „Ryanair“) Beihilfemaßnahmen für Flugverkehrsdienste auf dem Flughafen Charleroi gewährt hatte. Mit Schreiben vom 21. November 2001, 13. Juni 2002 und 4. Juli 2002 sowie anlässlich einer Zusammenkunft am 9. Oktober 2002 übermittelte Belgien der Kommission Informationen dazu.
- (2) Mit Schreiben vom 11. Dezember 2002 ⁽³⁾ (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) unterrichtete die Kommission Belgien über ihren Beschluss, gegen diese Maßnahmen das in Artikel 108 Absatz 2 AEUV vorgesehene Verfahren (im Folgenden „förmliches Prüfverfahren“) einzuleiten. Belgien übermittelte seine Stellungnahmen am 14. Februar 2003.
- (3) Der Einleitungsbeschluss wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung zu den Maßnahmen, derentwegen das Verfahren eingeleitet wurde, zu äußern.
- (4) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von Beteiligten ein. Sie leitete diese Stellungnahmen mit Schreiben vom 19. März und 22. April 2003 an Belgien weiter, das sich mit Schreiben vom 16. und 27. Mai 2003 dazu äußerte.
- (5) Auf Verlangen der Kommission fanden am 24. Juni 2003 sowie am 23. und 25. Juli 2003 drei Zusammenkünfte der Kommission und der belgischen Behörden statt. Im Anschluss daran wurden am 27. August 2003 ergänzende Auskünfte zugesandt, um die die Kommission ersucht hatte.
- (6) Am 19. Dezember 2003 sandte Belgien der Kommission ein Schreiben mit ergänzenden Informationen. In diesem Schreiben ersuchten die belgischen Behörden um eine weitere Zusammenkunft mit der Kommission, die am 16. Januar 2004 stattfand.

⁽¹⁾ Mit Wirkung vom 1. Dezember 2009 sind an die Stelle der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag die Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) getreten. Die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag und die Artikel 107 und 108 AEUV sind im Wesentlichen identisch. Im Rahmen dieses Beschlusses sind Bezugnahmen auf die Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf die Artikel 87 und 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Mit dem AEUV wurden einige Begriffe geändert. So wurde zum Beispiel „Gemeinschaft“ durch „Union“, „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ und „Gericht erster Instanz“ durch „Gericht“ ersetzt. Die Terminologie des AEUV wird in diesem Beschluss verwendet.

⁽²⁾ Abl. C 248 vom 17.8.2012, S. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ Abl. C 18 vom 25.1.2003, S. 3.

- (7) Am 12. Februar 2004 erließ die Kommission eine teilweise negative abschließende Entscheidung ⁽⁵⁾ (im Folgenden „Entscheidung von 2004“).
- (8) Diese Entscheidung wurde durch das Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2008 ⁽⁶⁾ (im Folgenden „Urteil von 2008“) aufgehoben, sodass für die in Rede stehenden Maßnahmen ein neuer abschließender Beschluss der Kommission erforderlich wurde. Nach Auffassung des Gerichts war die Weigerung der Kommission, die Ryanair von der Wallonischen Region (im Folgenden „Region“) und vom Betreiber des Flughafens Charleroi, der Aktiengesellschaft Brussels South Charleroi Airport (im Folgenden „BSCA“) gewährten Maßnahmen gemeinsam zu prüfen und zu überprüfen, ob sich die beiden Einheiten bei gemeinsamer Betrachtung wie marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte verhalten hatten, rechtsfehlerhaft. Das Urteil von 2008 hatte eine Wiedereröffnung des förmlichen Prüfverfahrens zur Folge, das mit der abschließenden Entscheidung von 2004 abgeschlossen worden war.
- (9) Mit Schreiben vom 23. Juli 2010 gab die Kommission Belgien sowie den Beteiligten, die im Rahmen des am 11. Dezember 2002 eingeleiteten förmlichen Prüfverfahrens Stellungnahmen eingereicht hatten, die Möglichkeit, im Rahmen des nach dem Urteil von 2008 wiedereröffneten förmlichen Prüfverfahrens erneut Stellung zu nehmen. Auf Ersuchen der Kommission vom 20. April 2011 sandten die belgischen Behörden mit Schreiben vom 14. Juli und 21. September 2011 ergänzende Auskünfte.
- (10) Mit Schreiben vom 21. März 2012 unterrichtete die Kommission Belgien über ihren Beschluss, das förmliche Prüfverfahren auf weitere Maßnahmen auszuweiten (im Folgenden „Ausweitungsbeschluss von 2012“).
- (11) Der Ausweitungsbeschluss von 2012 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁷⁾ veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich zu den in Rede stehenden Maßnahmen zu äußern.
- (12) Belgien übermittelte seine Stellungnahme am 22. Mai 2012. In der Stellungnahme vom 22. Mai fehlte die zusammenfassende Tabelle aus Anhang I des Ausweitungsbeschlusses von 2012. Sie wurde am 5. Juni 2012 nachgereicht.
- (13) Am 9. August 2012 ersuchte die Kommission um ergänzende Auskünfte, insbesondere zu den Kosten, die von der Société Wallonne des Aéroports (im Folgenden „Sowaer“) aufgrund ihrer Investitionen für den Flughafen Charleroi und ihrer Aufgaben zugunsten von BSCA bestritten worden waren. Am 3. September 2012 übermittelten die belgischen Behörden die Jahresabschlüsse der Sowaer für die Jahre 2001 bis 2004 und am 9. und 18. Oktober 2012 ergänzende Informationen.
- (14) Am 26. Oktober 2012 ersuchte die Kommission nach einer Zusammenkunft um ergänzende Informationen. Belgien übermittelte diese Informationen am 9. November 2012.
- (15) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen der folgenden Beteiligten ein:
- die Stellungnahme des Beteiligten C ging am 14. September 2012 ein;
 - die Stellungnahme des Board of Airline Representatives sowie die Stellungnahmen von Air France, Association of European Airlines und Brussels Airport Company gingen am 17. September 2012 ein;
 - die Stellungnahme von Brussels Airlines ging am 18. September 2012 ein;
 - die Stellungnahme von BSCA ging am 4. Oktober 2012 ein;
 - Ryanair übermittelte seine Stellungnahme am 3. Oktober 2012 unter Verweis auf die am 30. September 2011, 13. April 2012 und 4. Juli 2012 übermittelten Stellungnahmen. Am 10. April 2013, 20. Dezember 2013 sowie 17. und 31. Januar 2014 reichte Ryanair ergänzende Stellungnahmen ein.
- (16) Die Kommission leitete die Stellungnahmen am 2. Juli und 29. Oktober 2012, am 3. Mai 2013 und am 22. Januar und 24. Februar 2014 an Belgien weiter und gab ihm Gelegenheit, sie zu kommentieren. Die Kommentare Belgiens gingen mit Schreiben vom 17. Juli 2012, 14. Dezember 2012 und 5. Juni 2013 ein.

⁽⁵⁾ Entscheidung 2004/393/EG der Kommission vom 12. Februar 2004 über die Vorteilsgewährung seitens der Region Wallonien und des Flughafenbetreibers Brussels South Charleroi Airport zugunsten des Luftfahrtunternehmens Ryanair bei dessen Niederlassung in Charleroi (ABl. L 137 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽⁶⁾ Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg. 2008, II-3646, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Siehe Fußnote 2.

- (17) Am 14. Januar 2014 ersuchte die Kommission Belgien um zusätzliche Informationen, insbesondere zur Anwendung des Privatinvestortests auf die Maßnahmen zugunsten von BSCA. Belgien antwortete mit Schreiben vom 7. und 24. Februar 2014. Da diese Antworten unvollständig waren, sandte die Kommission am 10. März 2014 ein Erinnerungsschreiben an Belgien, in dem sie die fehlenden Antworten nannte und um Beantwortung ersuchte. Am 24. März 2014 übermittelte Belgien zusätzliche Angaben.
- (18) Am 7. Februar 2014 ersuchte die Kommission Belgien um ergänzende Informationen, insbesondere zu den Maßnahmen zugunsten von Ryanair. Am 18. und 24. März 2014 übermittelte Belgien einen Teil der Antworten auf die Fragen.
- (19) Am 7. Februar 2014 fand zudem auf dem Flughafen Charleroi eine Zusammenkunft von Vertretern der Wallonischen Region, der Sowaer und von BSCA mit den Kommissionsdienststellen statt.
- (20) Am 25. Februar und 11. März 2014 ersuchte die Kommission Belgien um ergänzende Informationen und insbesondere um Klarstellungen zu den Angaben, die Belgien am 7. und 24. Februar 2014 zu den Maßnahmen der Region und der Sowaer zugunsten von BSCA übermittelt hatte. Belgien antwortete mit Schreiben vom 25. März und 4. April 2014 (die Anlagen dazu wurden am 9. April nachgereicht).
- (21) Am 17. und 19. März 2014, nach der Annahme der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien“) ⁽⁸⁾, forderte die Kommission Belgien und die Beteiligten auf, zur Anwendung der Luftverkehrsleitlinien auf die vorliegende Sache Stellung zu nehmen. Zudem wurden die Mitgliedstaaten und Beteiligten mit einer am 15. April 2014 veröffentlichten Bekanntmachung aufgefordert, vor dem Hintergrund der in Kraft getretenen Leitlinien der EU für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften Stellung zu nehmen. Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von Brussels Airport Company, von Brussels Airlines, des Board of Airlines Representatives, von Air France und des Verbandes „Transport et environnement“ ein. Sie leitete diese Stellungnahmen am 26. Mai 2014 an Belgien weiter, das sich am 26. Juni 2014 dazu äußerte.
- (22) Eine erneute Zusammenkunft der Kommissionsdienststellen mit Belgien, BSCA und der Sowaer fand am 11. April 2014 statt. Nach dieser Zusammenkunft ließ Belgien der Kommission Dokumente sowie eine Mitteilung vom 5. Mai 2014 zu den BSCA übertragenen öffentlichen Aufgaben zukommen.
- (23) Am 5. Mai 2014 sandte die Kommission ein weiteres Auskunftersuchen an Belgien, das am 13. Mai 2014 beantwortet wurde.
- (24) Mit Schreiben vom 7. Mai 2014 akzeptierte Belgien angesichts der Zusicherung der Kommissionsdienststellen, schnellstmöglich eine Übersetzung des Beschlusses in die niederländische Sprache zu übermitteln, dass die Kommission den Beschluss in dieser Sache gemäß Artikel 297 AEUV ausnahmsweise in französischer Sprache notifiziert. Belgien akzeptierte, dass nur der französische Text des Beschlusses verbindlich ist und dass der Beschluss mit der Notifizierung in französischer Sprache wirksam wird.
- (25) Am 2. Juli 2014 ließ Brussels Airlines der Kommission nach der Veröffentlichung des Entwurfs der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften eine überarbeitete Fassung seiner Stellungnahme vom 25. September 2013 zukommen. Diese Stellungnahme wurde am 4. Juli 2014 an Belgien weitergeleitet, das sich am 18. Juli 2014 dazu äußerte.

2. HINTERGRUNDINFORMATIONEN ZU DEN GEPRÜFTEN MASSNAHMEN

2.1. Gründung von BSCA und der Sowaer — Chronologischer Überblick über die Zusagen der Wallonischen Region und der Sowaer gegenüber Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Institutionelle Reform von 1980

- (26) Mit dem Gesetz zur Reform der Institutionen vom 8. August 1980 wurden den belgischen Regionen die Zuständigkeiten für die Einrichtung und Bewirtschaftung der öffentlichen Flughäfen und Flugplätze auf ihrem Gebiet übertragen; eine Ausnahme bildete der Flughafen Brüssel-National, für den der belgische Staat zuständig blieb.

⁽⁸⁾ ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3.

- (27) Nach Angaben Belgiens ⁽⁹⁾ beschloss die wallonische Regierung damals, das wirtschaftliche Potenzial dieser Verkehrsinfrastrukturen zu nutzen und nach und nach die erforderlichen Investitionen zu tätigen. Am 2. Mai 1989 bestätigte die wallonische Regierung eine Mitteilung des Verkehrsministers, die Folgendes vorsah: „Das Hauptziel der wallonischen Exekutive ist es daher, alles daran zu setzen, dass die wallonischen Flughäfen und Flugplätze ihre Rentabilitätsschwelle schnell erreichen. Zum Erreichen dieses Ziels müssen mehrere Maßnahmen, insbesondere Infrastrukturmaßnahmen, gemeinsam durchgeführt werden.“

2.1.2. Gründung von BSCA und Vereinbarung Region/BSCA von 1991

- (28) Im Jahr 1991 gründete die Region die BSCA als Betreibergesellschaft des *Aéroport de Charleroi Bruxelles Sud* (im Folgenden „Flughafen Charleroi“).
- (29) Mit einer Vereinbarung vom 9. Juli 1991 (im Folgenden „Vereinbarung Region/BSCA“) erteilte die Region BSCA für eine Dauer von 50 Jahren folgende Konzessionen:
- eine Dienstleistungskonzession für den gewerblichen Betrieb des öffentlichen Bereichs des Flughafens Charleroi;
 - eine Konzession für die Nutzung von öffentlichem Gut zur dauerhaften und alleinigen Nutzung des Flughafengeländes.
- (30) In der Vereinbarung Region/BSCA — einschließlich der Leistungsbeschreibung zum Vertrag (im Folgenden „Leistungsbeschreibung“) — wird die Teilung der Lasten zwischen der Wallonischen Region und BSCA festgelegt:
- a) Im Hinblick auf die Dienstleistungskonzession sieht die Vereinbarung Region/BSCA ⁽¹⁰⁾ vor, dass BSCA die Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem technischen und gewerblichen Betrieb des Flughafengeländes „auf ihre Kosten übernimmt“. In Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung übernimmt die Region jedoch bis zum 1. Januar 1997 die „Kosten für Brandschutz ⁽¹¹⁾ und Instandhaltung ⁽¹²⁾“.
 - b) Die Konzessionsvereinbarung für die Nutzung von öffentlichem Gut sieht vor, dass die Region für die Baureifmachung sowie für alle Einrichtungs-, Installations- und Ausrüstungsarbeiten des übertragenen Geländes ⁽¹³⁾ verantwortlich ist, während BSCA für die Reinigung und Instandhaltung des übertragenen Geländes ⁽¹⁴⁾ verantwortlich bleibt ... Die Leistungsbeschreibung ⁽¹⁵⁾ sieht darüber hinaus ein ein- oder mehrjähriges Ausrüstungsprogramm vor, das von BSCA vorgeschlagen und in Abstimmung mit der Region beschlossen wird und dessen Finanzierung der Konzessionsbehörde obliegt.
- (31) Hinsichtlich der Entgelte sieht der Vertrag ⁽¹⁶⁾ Folgendes vor:
- BSCA ist berechtigt, die luftverkehrsbezogenen Entgelte sowie die Entgelte für alle sonstigen, von ihr erbrachten Dienstleistungen zu erheben;
 - als Gegenleistung für die Konzession zahlt BSCA der Region eine jährliche Abgabe in Höhe von 35 % der von BSCA im Vorjahr erhobenen luftverkehrsbezogenen Entgelte. Diese Abgabe wird einem Fonds zugeführt, aus dem die durch den Flughafenbetrieb verursachten Umweltprobleme finanziert werden sollen.

2.1.3. Maßnahmen bezüglich der Zahlung des Zuschusses für Brandschutz und Instandhaltung durch die Region an BSCA im Zeitraum 1997-2002

- (32) In Anwendung von Nachtrag Nr. 2 zur Leistungsbeschreibung wurde die Übernahme der „Kosten für Brandschutz und Instandhaltung“ durch die Region bis zum 1. Januar 2000 verlängert.

⁽⁹⁾ Mitteilung Belgiens vom 24. Februar 2014.

⁽¹⁰⁾ Artikel 3.2 der Vereinbarung Region/BSCA.

⁽¹¹⁾ In Anwendung von Artikel 12 der Leistungsbeschreibung wird der Brandschutz unter Bezugnahme auf die Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation definiert.

⁽¹²⁾ In Anwendung der Artikel 12 und 19 der Leistungsbeschreibung ist die Instandhaltung definiert als „technische Instandhaltung der Gebäude, Rollbahnen, Zufahrten und Fahrzeuge“, sowie „Instandhaltung der Grundstücke, Gebäude und Gebäudeausrüstung und mobilen Ausrüstung, die Bestandteil der Konzession sind oder zur Verfügung gestellt werden, damit diese immer für ihren Verwendungszweck geeignet sind“.

⁽¹³⁾ Artikel 10.1 der Vereinbarung Region/BSCA.

⁽¹⁴⁾ In Anwendung von Artikel 13.2 der Vereinbarung Region/BSCA bleibt die BSCA für die Reinigung und Instandhaltung des übertragenen Geländes verantwortlich. Zudem muss BSCA alle erforderlichen kleineren oder umfangreichen Reparaturen übernehmen. Mit Nachtrag Nr. 1 zu dieser Vereinbarung wurde jedoch die Verantwortung von BSCA auf diejenigen umfangreichen Reparaturen beschränkt, die durch unterlassene dringende Instandhaltung bedingt waren.

⁽¹⁵⁾ Artikel 22 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Vereinbarung Region/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Artikel 18 der Vereinbarung Region/BSCA.

- (33) Auch für die Jahre 2000 ⁽¹⁷⁾ und 2001 ⁽¹⁸⁾ übernahm die Region die Brandschutz- und Instandhaltungskosten.
- (34) Hinsichtlich des Jahres 2002 macht Belgien geltend, dass die Region immer vorgesehen habe, den Ausgleich für diese Kosten weiterhin zu gewähren, dass sich jedoch die Formalisierung der Verlängerung dieses Ausgleichs durch die Gründung der Sowaer und die Einführung eines neuen Rechtsrahmens verzögert habe. Belgien zufolge wurde die Aufrechterhaltung dieser Kostenübernahme mit einem Schreiben von BSCA vom 5. Juli 2001 an die wallonische Verkehrs- und Ausrüstungsverwaltung bestätigt, in dem die Grundzüge des Haushaltplans von BSCA für 2002 hinsichtlich der Kosten dieser Dienstleistungen dargelegt worden seien, nachdem während eines Telefonats die Übernahme dieser Dienstleistungen durch die Region für 2002 bestätigt worden sei.

2.1.4. Grundlagen des Investitionsplans für den Flughafen Charleroi im Zeitraum 1999-2000

- (35) Ende der 1990er-Jahre wurden von externen Beratungsunternehmen mehrere Studien zu den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Charleroi durchgeführt. So beauftragte die Region das Unternehmen Tractebel mit einer strategischen Studie zur Entwicklung des Flughafens Charleroi, die im April 2000 abgeschlossen wurde ⁽¹⁹⁾. Eine gleichzeitig von Roland Berger International Management Consultant durchgeführte Studie von Juli 2000 betraf die Entwicklung einer Flughafenstrategie für Wallonien ⁽²⁰⁾. Schließlich gab Grands Travaux de Marseille vor dem Hintergrund der Anfang 2001 aufgenommenen Verhandlungen mit der Region über einen möglichen Einstieg in das Kapital von BSCA eine Studie zur potenziellen Entwicklung des Flughafens in Auftrag ⁽²¹⁾.
- (36) Nach Angaben Belgiens war bereits vor diesen Studien aufgrund der technischen Randbedingungen der vorhandenen Infrastruktur ⁽²²⁾ klar, dass im Norden des Geländes ein neues Terminal gebaut werden musste. Einige Grundstücke waren bereits vom Gemeindezweckverband Igretec, der mit der Gründung des Gewerbegebiets „Aéropôle“ beauftragt worden war, enteignet worden. In den 90er-Jahren nahm die Region selbst Enteignungen vor, und Igretec trat 1999 die von ihr enteigneten Grundstücke wieder an die Region ab. Auf diesen Grundstücken wurde das neue Passagierterminal errichtet, das heute in Betrieb ist.
- (37) Auf einer Sitzung vom 20. Juli 2000 billigte die Wallonische Region die Grundzüge einer Rahmenvereinbarung über ein mehrjähriges Investitionsprogramm für den Flughafen Charleroi, in dem insbesondere vom „Konzept eines neuen Passagierterminals“ die Rede war, mit einem Gesamtetat von 113,74 Mio. EUR.

Tabelle 1

In der Rahmenvereinbarung vom 20. Juli 2000 vorgesehene Infrastrukturinvestitionen

(in Mio.)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Summe BEF	Summe EUR
Grundstücke	145					38			183	4,54
Infrastruktur	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ In Anwendung des Dekrets vom 16. Dezember 1999 mit dem Haushaltsplan der Wallonischen Region für das Haushaltsjahr 2000 und des Erlasses der wallonischen Regierung vom 27. September 2000, mit dem BSCA ein Betriebszuschuss zur Deckung der Ausgaben für Brandschutz und Instandhaltung des Flughafens Charleroi für das Jahr 2000 gewährt wurde.

⁽¹⁸⁾ In Anwendung des Dekrets vom 14. Dezember 2000 mit dem Haushaltsplan der Wallonischen Region für das Haushaltsjahr 2001 und des Erlasses der wallonischen Regierung vom 4. Oktober 2001, mit dem BSCA ein Betriebszuschuss zur Deckung der Ausgaben für Brandschutz und Instandhaltung des Flughafens Charleroi für das Jahr 2001 gewährt wurde.

⁽¹⁹⁾ Diese Studie betraf den mittelfristigen (5 Jahre) und langfristigen (20 Jahre) Entwicklungsplan für den Flughafen Charleroi. Sie enthielt einen Verweis auf das Projekt des neuen Nordterminals und eine genaue Beschreibung der vorgeschlagenen Investitionen.

⁽²⁰⁾ In dieser Studie wurden die potenziellen Marktnischen für den Flughafen Charleroi und insbesondere die Möglichkeit einer Low-Cost-Basis angeführt, wobei Ryanair genannt wurde. Darüber hinaus wurden in dieser Studie die zur Entwicklung des Flughafens erforderlichen Investitionen beziffert: Rollbahnen, Enteignungen, Sanierung und diverse Leitungsnetze, Aufschüttungen/Erdabtrag, neues Terminal, Abstellflächen, Anbindung und private Zufahrt zum Flughafen, öffentliche Zufahrt über die Straße u. a. (Treibstoffe, Kontrollturm, Fahrzeuge usw.).

⁽²¹⁾ In dieser Studie wurde das Entwicklungssegment für den Flughafen Charleroi bestätigt, d. h. Billigfluggesellschaften, regionale Fluggesellschaften und Charterfluggesellschaften. Weiterhin wurde bestätigt, dass Ryanair mit fünf stationierten Flugzeugen eine Möglichkeit zur kurzfristigen schnellen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wäre. Zudem wurden in dieser Studie die technischen Bedingungen im Zusammenhang mit dem Markteintritt der Fluggesellschaften Easyjet und Go sowie der regionalen Fluggesellschaften und Charterfluggesellschaften analysiert.

⁽²²⁾ Diese technischen Randbedingungen hingen mit der Notwendigkeit zusammen, über ein ILS (Instrument Landing System) der Kategorie III zu verfügen, um Landungen auch bei schlechter Sicht zu ermöglichen, was unverzichtbar ist, um Fluggesellschaften mit stationierten Flugzeugen und Linienflüge aufnehmen zu können. Damals erstreckte sich das Projekt des Gewerbegebiets „Aéropôle“ in der ursprünglichen Fassung wesentlich weiter nach Süden hin, sodass es den Ausbau der Flughafenstruktur unmöglich gemacht hätte.

- (38) Am 8. November 2000 nahm die Region eine Entscheidung zur Durchführung ihrer Entscheidung vom 20. Juli 2000 an, mit der die Annahmen des mehrjährigen Investitionsprogramms geändert und die Gesamtinvestitionskosten auf 121 Mio. EUR angehoben wurden. In dem dieser Entscheidung beigefügten Vermerk hieß es jedoch: „Die Investitionen in das neue Terminal und seine Begleitinfrastruktur werden erst im Zuge des Entstehens eines spezifischen Bedarfs getätigt. Dabei muss die Übernahme dieser Investitionen in Abhängigkeit von der Entwicklung der Aktivitäten geprüft werden“. In dem Vermerk werden die Kosten eines neuen Terminals nach damaligem Stand geschätzt: „Bei einem tatsächlichen Bedarf des Flughafens ... würde die Errichtung des neuen Terminals und der Begleitinfrastruktur Investitionen in der Größenordnung von 1 514 Mio. BEF erfordern“, d. h. etwa 37,5 Mio. EUR, ohne jedoch nähere Angaben zum Zeitplan für den Einsatz dieser Summe zu machen (siehe Tabelle 9). Zum damaligen Zeitpunkt standen die Finanzierungsmodalitäten des Investitionsprogramms für den Flughafen Charleroi noch nicht fest ⁽²³⁾.

Tabelle 2

In dem der Entscheidung vom 8. November 2000 beigefügten Vermerk vorgesehene Infrastrukturinvestitionen

(in Mio.)

	2000	2001	2002	2003	2004	Nach 2004	Summe BEF	Summe EUR
Summe A	93	160	15		38		306	7,59
Summe B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Terminal	0	0	1 514				1 514	37,53
Summe	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: Direktfinanzierung durch die Region; B: Investitionszuschüsse.

2.1.5. Gründung der Sowaer am 1. Juli 2001

- (39) Am 1. Juli 2001 gründete die Region eine ihrer alleinigen Kontrolle unterstehende Gesellschaft, die Société Wallonne des Aéroports (im Folgenden „Sowaer“), zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur der Region, Bereitstellung der betreffenden Flughäfen für die Flughafenbetreiber und Aufrechterhaltung der Betriebsfähigkeit der Flughäfen durch die Übernahme umfangreicher Instandhaltungen und Reparaturen.
- (40) Zuvor hatte die Region in einer Entscheidung vom 23. Mai 2001 zur „Einführung eines Finanzierungsmechanismus und Gründung einer spezialisierten Gesellschaft“ die Satzung und den Finanzplan der Sowaer für die Jahre 2001 bis 2004 ⁽²⁴⁾ und insbesondere einen Gesamtinvestitionsbetrag am Flughafen Charleroi von 3 753 Mio. BEF, entsprechend etwa 93 Mio. EUR, genehmigt, von denen 28 Mio. EUR für das neue Terminal bestimmt waren (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3

In dem von der Region am 23. Mai 2001 genehmigten Finanzplan der Sowaer vorgesehene Infrastrukturinvestitionen

(in Mio.)

	2001	2002	2003	2004	Summe BEF	Summe EUR
Grundstücke	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktur	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ In Betracht gezogen wurde eine finanzielle Beteiligung der Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), die letztendlich aufgegeben wurde. In dem genannten Vermerk wird angegeben, dass „die bestehenden Texte (Konzessionsvereinbarung, Leistungsbeschreibung und Zusatzprotokolle) in Abhängigkeit von der neuen, zur Finanzierung der Investitionen gewählten Lösung angepasst werden müssen“.

⁽²⁴⁾ Übermittelt in Anhang 19 des Schreibens Belgiens vom 26. August 2003.

(in Mio.)

	2001	2002	2003	2004	Summe BEF	Summe EUR
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Summe	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Ein ausführlicher und die letzten Änderungen der Investitionsprogramme für Lüttich und Charleroi berücksichtigender Finanzplan wurde dem Verwaltungsrat der Sowaer im März 2002 vorgelegt ⁽²⁵⁾. Dieser Plan wurde anschließend regelmäßig (etwa einmal jährlich) aktualisiert.
- (42) Gemäß dem am 23. Mai 2001 genehmigten Finanzplan der Sowaer wurde weiterhin der Beitrag an den Umweltfonds für das Jahr 2002 auf 75 Mio. BEF (1,86 Mio. EUR) gedeckelt. Der Saldo des Umweltfonds ging im Rahmen der ihr übertragenen Aufgaben an die Sowaer.

2.1.6. *Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 15. April 2002 und Nachtrag Nr. 3 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 29. März 2002*

- (43) Am 15. April 2002 schloss die Sowaer, die am 29. März 2002 die BSCA im Jahr 1991 erteilte Konzession für die Nutzung von öffentlichem Gut übernommen hatte, eine Unterkonzessionsvereinbarung mit BSCA (im Folgenden „Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002“), in der Folgendes vorgesehen wurde:
- a) BSCA kann das Flughafengelände bis 2040 für die Zwecke des Flughafenbetriebs ausschließlich nutzen. Die Sowaer verpflichtete sich, auf diesem Flughafengelände ein Investitionsprogramm (im Folgenden „Investitionsprogramm“) durchzuführen, das in der Vereinbarung Sowaer/BSCA im Einzelnen dargelegt wird und dem in Erwägungsgrund 40 erwähnten Programm entspricht. Weiterhin verpflichtet sich die Sowaer, die umfangreichen Reparaturen und Instandhaltungen an Grundstücken, Gebäuden und Infrastrukturen vorzunehmen.
 - b) Als Gegenleistung für die Bereitstellung des Flughafengeländes, die Durchführung des Investitionsprogramms und die Ausführung umfangreicher Instandhaltungen muss BSCA eine Konzessionsabgabe zahlen, die sich wie folgt zusammensetzt:
 - variabler jährlicher Betrag in Höhe von 35 % der luftverkehrsbezogenen Entgelte mit einer Deckelung, die im Laufe der Zeit angepasst werden soll (im Folgenden „gedeckelte variable Abgabe“);
 - pauschale jährliche Abgabe, die ebenfalls im Laufe der Zeit angepasst werden soll (im Folgenden „pauschale Abgabe“).
- (44) Nahezu gleichzeitig schlossen die Region und BSCA am 29. März 2002 eine Nachtragsvereinbarung zur Änderung der Vereinbarung Region/BSCA. Gemäß diesem Nachtrag — Nachtrag Nr. 3 zur Vereinbarung Region/BSCA ⁽²⁶⁾ — verpflichtete sich die Region, Folgendes an BSCA zu zahlen:
- einen Zuschuss, der es BSCA ermöglicht, die Kosten für die Bereitstellung der Grundstücke, Gebäude und Flughafeninfrastruktur durch die Sowaer zu tragen. Dieser Zuschuss entsprach der in Erwägungsgrund 43 genannten pauschalen Abgabe, sodass BSCA letztendlich nur den gedeckelten variablen Betrag zu tragen hatte;
 - einen Zuschuss zur Erstattung der Ausgaben (Aufwendungen und Investitionen) von BSCA für Brandschutz und Instandhaltung. Mit Nachtrag Nr. 3 wird auch Artikel 25 der Leistungsbeschreibung dahingehend geändert, dass in der Betriebsrechnung in die Aufwendungen für Brandschutz und Instandhaltung auch die Investitionsaufwendungen und/oder Abschreibungen auf Investitionen aufgenommen werden.

2.1.7. *Überarbeitung des Investitionsprogramms vom 3. April 2003*

- (45) Am 3. April 2003 genehmigte die wallonische Regierung eine Überarbeitung des Investitionsprogramms. Sie betraf insbesondere die Änderung der Kapazität des neuen Terminals gegenüber der in der ursprünglichen Fassung des Investitionsprogramms beschlossenen Höhe. Statt für zwei Millionen Passagiere sollte nun ein

⁽²⁵⁾ Übermittelt in Anhang 2 des Schreibens Belgiens vom 24. Februar 2014.

⁽²⁶⁾ Artikel 3.2.2 des Nachtrags Nr. 3 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 29. März 2002.

Terminal mit einer Kapazität von drei Millionen Passagieren gebaut werden, und es sollten mehr Fahrzeugparkplätze als ursprünglich vorgesehen errichtet werden. Diese Überarbeitung bedeutete zusätzliche Investitionen in Höhe von 33 Mio. EUR.

2.1.8. Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 4. April 2006 und Nachtrag Nr. 5 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 10. März 2006

- (46) Die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 wurde am 4. April 2006 durch eine neue Vereinbarung ersetzt (im Folgenden „Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2006“). Die Bestimmungen der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 wurden im Wesentlichen übernommen; darüber hinaus wurde der Umfang bestimmter Dienstleistungen präzisiert, die die Sowaer BSCA zusätzlich zu den in der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 festgelegten Dienstleistungen erbringt. Zudem wurden die Modalitäten zur Berechnung der Höhe der Konzessionsabgaben, die BSCA an die Sowaer zahlen muss, geändert.
- (47) Die Vereinbarung Region/BSCA wurde parallel dazu am 10. März 2006 mit Nachtrag Nr. 5 geändert. Artikel 3.2.2 der Vereinbarung Region/BSCA sieht nunmehr Folgendes vor:
- die Kosten, die BSCA für Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit entstehen, sind Gegenstand einer Ausgleichszahlung der Region;
 - dieser Ausgleich ist gedeckelt. Der Höchstbetrag, der für 2006 auf 5 774 000 EUR festgelegt wird, wird jährlich indexiert.
- (48) Dieser Nachtrag sieht auch vor, dass die Höhe der Ausgleichszahlung bis Juli 2009 überprüft werden muss.

2.1.9. Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 15. Januar 2008

- (49) Die Vereinbarung Region/BSCA wurde am 15. Januar 2008 erneut geändert (Nachtrag Nr. 6). Betroffen waren folgende Änderungen:
- die Region überträgt BSCA neben der Erbringung der Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und Flughafensicherheit auch die Erbringung der Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Tracking und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung ⁽²⁷⁾, dem Einwinken ⁽²⁸⁾ und der Gefahrenabwehr ⁽²⁹⁾ (diese Aufgaben waren zuvor von der Region selbst wahrgenommen worden ⁽³⁰⁾);
 - der Zuschuss der Region deckt nunmehr nicht nur die Kosten von BSCA für den Brandschutz, die Verkehrssicherheit am Boden und die Flughafensicherheit (unter Beibehaltung der Deckelung), sondern auch die Kosten für die Gefahrenabwehr, das Tracking und die Erfassung der Flüge, die Flugplanung und das Einwinken.

2.2. Entwicklung des Flughafens Charleroi

- (50) Der Flughafen Charleroi, der bis dato keine regelmäßigen Nutzer hatte, nahm vom 1. Mai 1997 an die Fluggesellschaft Ryanair auf, anfänglich für den Betrieb einer Flugverbindung von Dublin nach Charleroi. Im April 2001 eröffnete Ryanair seine erste kontinentale Basis in Charleroi, stationierte dort zunächst zwei Flugzeuge und eröffnete weitere Strecken (Shannon, Glasgow, Pisa, Venedig und Carcassonne).
- (51) Im Zeitraum 2000-2013 stieg das Fluggastaufkommen von Charleroi von 200 000 auf fast 7 Mio. Fluggäste.

⁽²⁷⁾ Diese Aufgabe umfasst (i) das Erfassen aller Informationen über die Flugzeugbewegungen, (ii) das Erfassen von verschiedenen Flugzeugdokumenten und (iii) die Planung und Verwaltung der Flugzeugparkpositionen.

⁽²⁸⁾ Lotsen der Flugzeuge bis zur Parkposition.

⁽²⁹⁾ Die Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr umfassen „Gepäck- und Fluggastkontrollen, Fernüberwachung, Rundgänge und Patrouillen, die Zugangskontrolle und die Ausgabe von Besucherausweisen“. Die Aufgaben der Gefahrenabwehr wurden der BSCA Security übertragen, einem Unternehmen, das zu 51 % von der Wallonischen Region und zu 49 % von BSCA gehalten wird.

⁽³⁰⁾ Die Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr auf dem Flughafen Charleroi wurden BSCA in Anwendung des Dekrets vom 19. Dezember 2007 zur Abänderung des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Einrichtung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die in die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, übertragen. In Anwendung desselben Dekrets wurden die Sicherheitsaufgaben von BSCA an die BSCA-Security übertragen, eine zu diesem Zweck gegründete Aktiengesellschaft, deren Kapital zu 49 % von BSCA und zu 51 % von der Region gehalten wird.

Tabelle 4

Jährliche Statistiken für das Fluggastaufkommen am Flughafen Charleroi

Jahr	Fluggäste	Jahr	Fluggäste
2000	255 317	2007	2 458 980
2001	773 431	2008	2 957 026
2002	1 271 596	2009	3 937 187
2003	1 804 287	2010	5 195 372
2004	2 034 140	2011	5 901 007
2005	1 873 651	2012	6 156 427
2006	2 166 915	2013	6 786 979

- (52) Auf Ryanair entfielen in jedem Jahr mehr als [70-80] (*) % des Fluggastaufkommens des Flughafens Charleroi.

2.3. Satzung und Beteiligungsstruktur von BSCA

- (53) Die Beteiligungsstruktur von BSCA hat sich seit 2001 mehrfach geändert. Ende 2000 wurden mehr als 80 % des Kapitals von BSCA von Sambrinvest ⁽³¹⁾ und geringe Anteile von Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ und einigen anderen Aktionären gehalten.
- (54) Eine erste Umgestaltung fand auf der Grundlage einer Entscheidung der wallonischen Regierung vom 8. Februar 2001 statt. Mit dieser Entscheidung beauftragte die Regierung die Sogepa ⁽³³⁾, eine von der Region kontrollierte Gesellschaft, 2 680 von Sambrinvest gehaltene BSCA-Aktien (d. h. 43,79 % des Kapitals), die von BSCA gehaltenen eigenen Aktien sowie die Anteile der verkaufswilligen „privaten Aktionäre“ aufzukaufen. Ferner beauftragte die Regierung in derselben Vereinbarung den für den Flughafenbetrieb zuständigen Minister damit, „einen Aktionärsbindungsvertrag zwischen Sowaer, Sambrinvest und gegebenenfalls Igretec auszuarbeiten, der die Koordination der Befugnisse innerhalb von BSCA sowohl auf der Hauptversammlung als auch im Verwaltungsrat und im Vorstand regelt“.
- (55) Zudem beschloss die Region, parallel dazu eine Erhöhung des Kapitals von BSCA vorzunehmen: Das Prinzip der Kapitalaufstockung taucht im Mai 2001 in einer Entscheidung der wallonischen Regierung auf ⁽³⁴⁾. Diese Kapitalerhöhung um insgesamt 3 941 300 EUR wurde am 3. Dezember 2002 vollzogen; die Sowaer brachte in bar die Summe von 3 808 660 EUR für 49,23 % der Anteile am Kapital von BSCA ein.

(*) Geschäftsgeheimnis.

⁽³¹⁾ Sambrinvest ist eine Risikokapitalgesellschaft, die in der Region Charleroi-Thuin tätig ist. Gegenstand der Gesellschaft sind die Begleitung und Entwicklung von KMU. Bis 2012 stand Sambrinvest zu 50 % im Eigentum der Wallonischen Region.

⁽³²⁾ Igretec (*Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Études Techniques et Économiques*) ist ein Gemeindefachverband für die Verwaltung und Durchführung technischer und wirtschaftlicher Studien. Der Verband beteiligt sich an der Entwicklung und Umstellung von Charleroi über die Entwicklung des Flughafens und des nahegelegenen Gewerbegebiets „Aéropole“ sowie die Einrichtung von Industriegebieten und umfasst 68 Gemeinden, überwiegend in der Provinz Hainaut. Den Vorsitz führt der Minister-Präsident der Wallonischen Region.

⁽³³⁾ Die Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) ist das bevorzugte Investitionswerkzeug der Wallonischen Region zur Unterstützung von in Umstrukturierung befindlichen Unternehmen. Sie interveniert mit Darlehen oder Kapital und verwaltet im Rahmen der ihr von der Regierung übertragenen Aufgaben die Beteiligungen, Schuldverschreibungen, Vorschüsse oder Interessen, die die Wallonische Region oder sie selbst in diesen Gesellschaften hält.

⁽³⁴⁾ Entscheidung vom 23. Mai 2001 mit dem Titel „Ausbau der Flughäfen, Einführung eines Finanzierungsmechanismus und Gründung einer spezialisierten Gesellschaft“. Mit dieser Entscheidung äußert die wallonische Regierung ihr Einverständnis mit der Satzung der Sowaer, mit dem Finanzplan, den Haushaltsansätzen und der Managementstruktur. Sie fordert die Sogepa auf, die Sowaer zu gründen, und ordnet an, dass die „Finanzierung der Umweltmaßnahmen, mit Ausnahme des Schallschutzes, von der Sowaer nach Absprache mit den Konzessionsinhabern geprüft wird“.

Tabelle 5

Veränderung der Beteiligungsstruktur von BSCA ⁽¹⁾

(in %)

Jahr	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian Airports	Sonstige
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Die Zahlen geben den Stand vom 31. Dezember des jeweiligen Jahres wieder.

⁽¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 21. September 2011 und vom 6. Februar 2014.

- (56) Von 2002 bis 2008 verwaltete die Sowaer ca. 49 % des Kapitals von BSCA. Den belgischen Behörden zufolge erfolgte diese Verwaltung für Rechnung der wallonischen Regierung.
- (57) Im Jahr 2009 öffnete BSCA ihr Kapital für einen privaten Partner. Dabei übernahm das Konsortium Belgian Airports (im Folgenden „Belgian Airports“), bestehend aus dem italienischen Konzern SAVE und der belgischen Gesellschaft Holding Communal S.A. ⁽³⁵⁾, 27,65 % der Anteile des Flughafenbetreibers. Belgian Airports besitzt bei einigen wichtigen Entscheidungen, zu denen auch die geschäftlichen Verträge mit Ryanair gehören, ein Vetorecht.

3. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN

- (58) Gegenstand dieses Beschlusses sind zwei Arten von Maßnahmen:

- Maßnahmen der Region und der Sowaer zugunsten von BSCA (Abschnitt 3.1);
- Maßnahmen der Region, der Sowaer und von BSCA zugunsten von Ryanair (Abschnitt 3.2).

⁽³⁵⁾ Die Gesellschaft wurde 2011 abgewickelt.

3.1. Maßnahmen der Region und der Sowaer zugunsten von BSCA

(59) Das Verfahren betrifft die folgenden Maßnahmen zugunsten von BSCA:

- die Bereitstellung der Grundstücke und Infrastruktur des Flughafens Charleroi für BSCA und die Durchführung eines Investitionsprogramms zur Modernisierung und zum Ausbau dieser Infrastruktur sowie die Erbringung bestimmter Dienstleistungen durch die Sowaer, einschließlich umfangreicher Reparaturen der Infrastruktur, als Gegenleistung für ein von BSCA gezahltes Entgelt in Anwendung der Vereinbarung Sowaer/BSCA und der Investitionsentscheidungen (Abschnitt 3.1.1);
- die Gewährung eines Zuschusses durch die Region für bestimmte mit der Flughafentätigkeit verbundene Dienstleistungen (siehe Abschnitt 3.1.2) in Anwendung der Vereinbarung Region/BSCA;
- die Zeichnung einer Erhöhung des Grundkapitals von BSCA durch die Sowaer am 3. Dezember 2002 (Abschnitt 3.1.3).

3.1.1. *Bereitstellung der Grundstücke und Infrastruktur des Flughafens Charleroi, einschließlich der im Rahmen des Investitionsprogramms errichteten Infrastruktur, und Erbringung von bestimmten Dienstleistungen, insbesondere umfangreichen Reparaturen, als Gegenleistung für eine Konzessionsabgabe*

3.1.1.1. *Bereitstellung der Grundstücke und Infrastruktur des Flughafens Charleroi, einschließlich der im Rahmen des Investitionsprogramms errichteten Infrastruktur, und Erbringung von bestimmten Dienstleistungen, insbesondere umfangreichen Reparaturen*

(60) In Anwendung der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 gilt Folgendes:

- die Sowaer gewährt BSCA bis 2040 eine Unterkonzession zur ständigen und ausschließlichen Nutzung des Flughafengeländes für die Zwecke des Flughafenbetriebs,
- die Sowaer stellt BSCA neue Investitionen zur Verfügung. Das Investitionsprogramm, das insbesondere den Bau eines neuen Terminals, die Verlängerung der Start- und Landebahn, den Bau einer Rollbahn und einer Abstellfläche für zusätzliche Flugzeuge und Ausrüstung zur Unterstützung der Flugsicherung beinhaltet, macht einen Betrag von 93 Mio. EUR aus ⁽³⁶⁾,

Tabelle 6

Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002

(in Mio.)

	2001	2002	2003	2004	Summe BEF	Summe EUR
Grundstücke	253	15	0	38	306	7,59
Infrastruktur	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
Summe	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Dieses Programm entspricht dem in Erwägungsgrund 41 genannten Programm.

— die Sowaer führt umfangreiche Reparaturen und Instandhaltungen an Grundstücken, Gebäuden und Flughafeninfrastruktur auf dem übertragenen Gelände durch.

- (61) Das Investitionsprogramm wurde jährlich überarbeitet. Diese Überarbeitungen beinhalteten sowohl Aktualisierungen aufgrund von Mehrkosten, die im April 2002 nicht veranschlagt werden konnten, als auch Entscheidungen über neue Investitionen. Am 3. April 2003 genehmigte die wallonische Regierung eine Überarbeitung des Investitionsprogramms, die vom Verwaltungsrat der Sowaer gebilligt wurde. Diese Überarbeitung ⁽³⁷⁾ sah insbesondere ein neues Terminal mit einer höheren als der ursprünglich geplanten Kapazität (3 Millionen anstelle von 2 Millionen Fluggäste) und ein größeres Parkhaus als ursprünglich vorgesehen vor. Sie beinhaltete zusätzliche Investitionen in Höhe von 33 Mio. EUR.
- (62) Das Investitionsprogramm wurde bis 2009 jährlich überarbeitet ⁽³⁸⁾. Die Gesamtkosten des Investitionsprogramms der Sowaer in Charleroi für 2002-2010 beliefen sich gemäß dem Stand bei der letzten Aktualisierung durch den Verwaltungsrat der Sowaer im Jahr 2009 auf 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Obwohl dieses Investitionsprogramm als „Investitionsprogramm für 2002-2010“ bezeichnet wurde, sah es Ausgaben bis ins Jahr 2017 vor.

Tabelle 7

Gesamtkosten des Investitionsprogramms der Sowaer in Charleroi in der vom Verwaltungsrat der Sowaer 2009 überarbeiteten Fassung

(in EUR)

Art der Investitionen	
Klassische Investitionen	[180 000 000 – 210 000 000]
davon Grundstücke	[4 000 000 – 5 000 000]
davon Flugzeugabstellflächen	[36 000 000 – 40 000 000]
davon neues Terminal	[80 000 000 – 100 000 000]
davon Kontrollturm	[10 000 000 – 13 000 000]
Alte Verbindlichkeiten	[1 000 000 – 2 000 000]
Einnahmen bewirkende Inv.	[3 000 000 – 4 000 000]
Sicherheit — Gefahrenabwehr — Umwelt	[8 000 000 – 11 000 000]
Außerordentliche Instandhaltung	[4 000 000 – 6 000 000]
Summe	219 103 435

Quelle: Anhang 7 zum Schreiben der belgischen Behörden vom 21. September 2011.

⁽³⁷⁾ Gemäß der Mitteilung der Sowaer an die wallonische Regierung vom 3. April 2003 stieg das Investitionsprogramm infolge dieser Überarbeitung um 57,8 Mio. von 93 auf 150,8 Mio. EUR, davon:

- a) 33 Mio. für die Erweiterung des Passagierterminals über die ursprünglichen Planungen hinaus,
- b) 3 Mio. für die zweite Bauphase des Kontrollturms,
- c) 2 Mio. für das Sicherheits- und Gefahrenabwehrprogramm,
- d) 1,6 Mio. für die Übernahme der Haushaltsverbindlichkeiten durch die Sowaer,
- e) 1,5 Mio. für die erneute Aktualisierung der Grundstückskäufe rund um den Flughafen,
- f) 12 Mio. an Rückstellungen für etwaige Abrechnungen und Zahlungen,
- g) 4,8 Mio., die als „Schwankung“ bezeichnet wurden.

⁽³⁸⁾ Siehe Mitteilung Belgiens vom 6. Februar 2014.

⁽³⁹⁾ In diesem Betrag nicht enthalten sind das Pflichtprogramm an ergänzenden Investitionen (das in diesem Beschluss nicht geprüft wird) und die von BSCA selbst finanzierten Investitionen.

- (63) Außer zu den umfangreichen Reparaturen und der Instandhaltung in Anwendung der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2006 verpflichtete sich die Sowaer, BSCA zusätzliche Dienstleistungen zu erbringen, insbesondere Beratungsleistungen aller Art (in den Bereich Recht, Umwelt, Finanzen, Verwaltung usw.), Analysen und Empfehlungen betreffend Fluglärm und die Definition und Aktualisierung eines Geografischen Informationssystems (GIS).

3.1.1.2. *Von der BSCA an die Sowaer zu zahlende Konzessionsabgabe*

- (64) Als Gegenleistung für die in Abschnitt 3.1.1.1 beschriebenen Leistungen zahlt BSCA der Sowaer eine Konzessionsabgabe.

(i) Vertragsbestimmungen

a. Zeitraum vom 15. April 2002 bis zum 31. Dezember 2005

- (65) In Anwendung der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 zahlt BSCA an die Region eine Konzessionsabgabe, die sich aus den folgenden Komponenten zusammensetzt:

— einem jährlichen variablen Betrag (im Folgenden „gedeckelte variable Abgabe“) in Höhe von 35 % der im laufenden Jahr erhobenen luftverkehrsbezogenen Entgelte mit einer Höchstgrenze von 883 689 EUR im Jahr 2002; diese Abgabe erhöht sich von 2003 bis 2006 um 2 % jährlich; im Jahr 2007 wird diese Höchstgrenze auf 2 650 000 EUR angehoben; der Betrag erhöht sich weiterhin um 2 % pro Jahr und wird ab 2015 überprüft ⁽⁴⁰⁾. Diese Abgaben werden einem Fonds zugeführt, aus dem die durch den Flughafenbetrieb bedingten Umweltprobleme finanziert werden sollen.

— einem jährlichen Festbetrag (im Folgenden „pauschale Abgabe“) in Höhe von 9 371 000 EUR für 2002 mit einer Indexierung für die Folgejahre. Dieser Betrag wird ab 2010 auf 13 525 000 EUR angehoben und indexiert ⁽⁴¹⁾.

- (66) Gemäß der Konzessionsvereinbarung Region/BSCA in der Fassung vom 29. März 2002 erhält BSCA jedoch einen Zuschuss von der Region, der es ihm ermöglichen soll, „im Rahmen des Betriebs des Flughafens Charleroi öffentliche Aufgaben zu übernehmen, d. h. die Kosten für die Nutzung der von der Sowaer zur Verfügung gestellten Grundstücke, Gebäude und Flughafeninfrastruktur“. Dieser Zuschuss ist genauso hoch wie die pauschale Abgabe, sodass von BSCA tatsächlich nur die gedeckelte variable Abgabe zu tragen ist. Zudem die BSCA in Anwendung der Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 15. April 2002 bei Nichterhalt des Zuschusses der Region von der Zahlung der pauschalen Abgabe befreit ⁽⁴²⁾.

b. Zeitraum nach dem 1. Januar 2006

- (67) Die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 wurde mit der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2006 überarbeitet, die vom 1. Januar 2006 an galt. Gemäß dieser Vereinbarung ⁽⁴³⁾ zahlt BSCA an die Sowaer Folgendes:

— einen jährlichen variablen Betrag in Höhe von 1,5 EUR je Fluggast und 8 EUR je Tonne Fracht, der auf der Grundlage des Verbraucherpreisindex für Belgien indexiert wird ⁽⁴⁴⁾. Dieser variable Betrag wurde für 2005 vertraglich auf 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ und dann ab 2007 auf 2 651 067 EUR gedeckelt und erhöhte sich ab 2008 um 2 % jährlich.

— einen jährlichen Festbetrag in Höhe von 10 094 000 EUR, der sich jährlich um 2 % erhöht.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 11 der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002.

⁽⁴¹⁾ Ibidem.

⁽⁴²⁾ Artikel 11.3 der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 sieht vor: „BSCA wird eine Befreiung von der Zahlung der pauschalen Abgabe in Höhe des Zuschusses der Wallonischen Region gewährt, falls es diesen ohne Verschulden oder aus einem sich seinem Einflussvermögen entziehenden Grund nicht oder nicht mehr erhalten sollte“.

⁽⁴³⁾ Artikel 12 der Dienstleistungsvereinbarung Sowaer/BSCA von 2006.

⁽⁴⁴⁾ Die Indexierung erfolgt jährlich ab 2007. Sie wird anhand des belgischen Verbraucherpreisindex berechnet.

⁽⁴⁵⁾ Die Höchstgrenze von 956 533 EUR entspricht der Höchstgrenze von 883 689 EUR (die in der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 vorgesehen war) zuzüglich von 2 % pro Jahr.

- (68) Mit der Dienstleistungskonzessionsvereinbarung zwischen der Region und BSCA vom 10. März 2006 werden parallel dazu die Bestimmungen für den Zuschuss der Region zur Deckung des Fixanteils der Abgaben von BSCA an die Sowaer ⁽⁴⁶⁾ geändert; darüber hinaus wird die in Erwägungsgrund 66 genannte Befreiungsklausel aufgenommen ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Schließlich vereinbarten BSCA und die Sowaer mit Nachtrag Nr. 1 vom 27. Mai 2009 zur Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2006, dass von BSCA an die Sowaer von 2009 an ein jährlicher Zusatzbetrag von [...] EUR je zusätzlichen Quadratmeter ⁽⁴⁸⁾ im Hinblick auf den Erwerb weiterer Grundstücke durch die Sowaer und die damit einhergehende Erweiterung des Umfangs der Dienstleistungsvereinbarung gezahlt wird. Diese Zusatzbeträge beliefen sich auf 1 206 EUR für 2010, 1 230 EUR für 2011, 1 255 EUR für 2012 und 1 280 EUR für 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- (ii) Höhe der von BSCA an die Sowaer gezahlten Abgaben
- (70) Angesichts dieser Sachverhalte werden die tatsächlich von BSCA an die Sowaer gezahlten Abgaben unter Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen der Region an BSCA zur Weitergabe an die Sowaer in Tabelle 8 zusammengefasst.

Tabelle 8

Von BSCA an die Sowaer gezahlte Abgaben ⁽¹⁾

(in EUR)

Jahr	Fester Anteil	Variabler Anteil	Gesamtangaben	Nettoangaben
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Neben dem festen und variablen Anteil beinhalten die Gesamtangaben ab 2009 den in Erwägungsgrund 69 genannten Zusatzbetrag im Zusammenhang mit der Ausweitung des Umfangs der Dienstleistungsvereinbarung. In den Nettoangaben ist der Zuschuss der Region an BSCA berücksichtigt.

⁽¹⁾ Anhang 2 des Schreibens Belgiens vom 24. Februar 2014.

⁽⁴⁶⁾ Gemäß diesem Nachtrag ist die Ausgleichszahlung der Region an BSCA nur noch für die „Kosten in Verbindung mit der Nutzung der von der Sowaer zur Verfügung gestellten Grundstücke, Gebäude und Flughafeninfrastruktur bei der Erbringung der Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit“ bestimmt. Im Haushaltsplan der Region werden die Beträge ausgewiesen als „Zuschuss an BSCA zur Sicherstellung öffentlicher Aufgaben im Rahmen des Betriebs der Flughäfen“.

⁽⁴⁷⁾ Artikel 12.3 der Dienstleistungsvereinbarung Sowaer/BSCA vom 4. April 2006 sieht vor: „BSCA wird eine Befreiung von der Zahlung des Preises für die Dienstleistungen in Höhe der Ausgleichszahlung der Wallonischen Region gewährt, falls es diese ohne Verschulden oder aus einem sich seinem Einflussvermögen entziehenden Grund nicht oder nicht mehr erhalten sollte“.

⁽⁴⁸⁾ Dieser Betrag wird um 2 % jährlich indiziert. Er gilt für die zum Gelände der Unterkonzession hinzugefügten Flächen ab dem Zeitpunkt ihres Erwerbs durch die Sowaer.

⁽⁴⁹⁾ Anhang 2 des Schreibens Belgiens vom 24. Februar 2014.

3.1.2. Von der Region gezahlter Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit

3.1.2.1. Vertragsbestimmungen

(a) Zeitraum vom 29. März 2002 bis zum 31. Dezember 2005

- (71) Mit Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Konzessionsvereinbarung Region/BSCA wird Artikel 3.2 der Vereinbarung Region/BSCA geändert und vorgesehen, dass die Wallonische Region die Ausgaben für Brandschutz und Instandhaltung erstattet:

- der Brandschutz wird unter Verweis auf die Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation definiert ⁽⁵⁰⁾;
- die Instandhaltung ist definiert als „technische Instandhaltung der Gebäude, Rollbahnen, Zufahrten und Fahrzeuge usw.“ ⁽⁵¹⁾, sowie „Instandhaltung der Grundstücke, Gebäude und Gebäudeausrüstung und mobilen Anlagen, die Bestandteil der Konzession sind oder zur Verfügung gestellt werden, damit sie immer für ihren Verwendungszweck geeignet sind“ ⁽⁵²⁾.

- (72) Mit Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002 wird auch Artikel 25 der Leistungsbeschreibung geändert und vorgesehen, dass der Konzessionsinhaber der Konzessionsbehörde den Haushaltsplan für die Bereiche Brandschutz und Instandhaltung vorlegt und eine gesonderte Betriebsrechnung führt, die von der Konzessionsbehörde jederzeit eingesehen und geprüft werden kann.

„In dieser Betriebsrechnung werden insbesondere ausgewiesen:

- die Gesamtaufwendungen für das Personal, das für den Brandschutz und die Instandhaltung des Flughafengeländes und für die Beaufsichtigung dieses Personals zuständig ist, einschließlich des Arbeitgeberanteils der Abgaben und der damit verbundenen Rückstellungen (neue Tätigkeiten)
- die Aufwendungen für sonstige Güter und Dienstleistungen (einschließlich etwaiger Unterauftragnehmer),
- die Aufwendungen für Investitionen und/oder Abschreibungen auf Investitionen ⁽⁵³⁾,
- etwaige Ausgaben für Unterauftragnehmer im Bereich Instandhaltung und Brandschutz“.

(b) Zeitraum vom 10. März 2006 bis zum 31. Dezember 2007

- (73) Mit Zusatzvereinbarung 5 vom 10. März 2006 zur Konzessionsvereinbarung Region/BSCA wird Artikel 3.2.2 der Vereinbarung Region/BSCA wie folgt geändert: „Jährlich im Haushaltsplan der Wallonischen Region ausgewiesen werden: ... die Ausgleichszahlung, die BSCA von der Region für die Betriebskosten der mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen unter Beachtung der Bedingungen in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung im Anhang zu dieser Vereinbarung gezahlt wird“.

- (74) Mit Nachtrag Nr. 5 wird auch Artikel 25 der Leistungsbeschreibung geändert. Artikel 25 sieht vor: „Die mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen beinhalten die laufende Instandhaltung des Flughafengeländes, die technische Instandhaltung der Gebäude, Rollbahnen, Zufahrten und Fahrzeuge, kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und Befeuerung der Start- und Landebahn, Mäharbeiten, die Gummiabriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung, den Winterdienst und alle sonstigen Dienstleistungen, die die Verkehrssicherheit am Boden, die Flughafensicherheit und die Sicherheit der Infrastruktur mit Ausnahme der Ladenlokale auf dem Flughafengelände gewährleisten“.

- (75) In Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung wird der finanzielle Ausgleich für 2006 auf 5 774 000 EUR gedeckelt. Diese Höchstgrenze wird bis zum 31. Dezember 2009 jährlich indexiert. Die Höhe der Ausgleichszahlung muss spätestens im zweiten Halbjahr 2009 überprüft werden.

⁽⁵⁰⁾ Artikel 12 der Leistungsbeschreibung.

⁽⁵¹⁾ Ibidem.

⁽⁵²⁾ Artikel 19 der Leistungsbeschreibung.

⁽⁵³⁾ Die Aufwendungen für Investitionen und/oder Abschreibungen auf Investitionen wurden in den vorausgegangenen Texten nicht erwähnt.

- (76) Darüber hinaus sieht der mit Nachtrag Nr. 5 vom 10. März 2006 aufgenommene Artikel 25.7 der Leistungsbeschreibung vor, dass der Betrag des Ausgleichs die tatsächlichen, von BSCA bestrittenen Kosten nicht übersteigen darf und dass jede Überkompensation im Haushaltsplan des folgenden Jahres verrechnet wird.

(c) Zeitraum nach dem 1. Januar 2008

- (77) Mit Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 zur Konzessionsvereinbarung Region/BSCA wird Artikel 25.1 der Leistungsbeschreibung geändert; die BSCA bereits übertragenen Dienstleistungen ⁽⁵⁴⁾ werden um das Tracking und die Erfassung der Flüge, die Flugplanung, das Einwinken und die Gefahrenabwehr erweitert.

- (78) Das Tracking und die Erfassung der Flüge bestehen darin, die Flugdaten in die Datenbank der wallonischen Verwaltung einzugeben (Anzahl der Passagiere, Flugzeugkennzeichen, Name des Piloten, Flugzeugtyp, Art des Fluges, Herkunft, Gewicht des Flugzeugs usw.). Die Flugplanung betrifft die Mitteilungen, die Flugpläne, die Slots, die Funkansagen und die Verwaltung der Flugzeugparkpositionen. Für das Tracking und die Erfassung der Flüge und die Flugplanung ist die belgische Flugsicherung zuständig.

- (79) Das Einwinken umfasst zwei Aufgaben, und zwar das Einwinken in die Parkposition, das vom Einwinker bei jedem gelandeten Flugzeug vorgenommen wird, und das „Follow-me“, d. h. das Lotsen des Flugzeugs mit einem Fahrzeug, das nur bei Piloten zum Einsatz kommt, die den Flughafen nicht kennen (Geschäftsreiseluftfahrt), oder bei Großraumflugzeugen mit Code D. Auf dem Flughafen Charleroi ist die Zahl dieser Einsätze sehr gering (maximal 100 pro Jahr).

- (80) Die Dienstleistungen der Gefahrenabwehr werden im geänderten Artikel 25.2 mit den Änderungen durch Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 definiert: „Gepäck- und Fluggastkontrollen, Fernüberwachung, Rundgänge und Patrouillen, Zugangskontrolle und Ausgabe von Besucherausweisen“. Mit der Erbringung der Dienstleistungen der Gefahrenabwehr hat BSCA die Aktiengesellschaft des öffentlichen Rechts BSCA Security beauftragt. Die Aufgaben der BSCA Security sind unter Verweis auf das Dekret vom 23. Juni 1997 über die Einrichtung der Flughäfen der Wallonischen Region definiert ⁽⁵⁵⁾. Die BSCA Security wird zu 51 % von der Wallonischen Region und zu 49 % von BSCA gehalten.

- (81) Die Modalitäten der Ausgleichszahlung werden in Artikel 25.1 der geänderten Leistungsbeschreibung wie folgt festgelegt:

— für die Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit übernimmt die Region die mit ihrer Erbringung zusammenhängenden Kosten nach den gleichen Modalitäten wie denen des Nachtrags Nr. 5 (siehe Erwägungsgrund 75), und dies bis zum 31. Dezember 2009; spätestens im zweiten Halbjahr 2009 müssen die Parteien die Höhe des Ausgleichs neu bewerten;

— für die Dienstleistungen in Verbindung mit dem Tracking und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung, dem Einwinken und der Gefahrenabwehr ⁽⁵⁶⁾ übernimmt die Region die Kosten dieser Dienstleistungen für die Jahre 2008 und 2009. Vom 1. Januar 2010 an ist die Kostenübernahme auf den indexierten Betrag des für das Vorjahr gezahlten Ausgleichs begrenzt.

- (82) Artikel 25.7 der Leistungsbeschreibung wird geändert und sieht vor, dass der Betrag des Ausgleichs die von BSCA bestrittenen tatsächlichen Kosten nach Abzug der eventuell von den Nutzern für diese Dienstleistungen erhobenen Entgelte nicht übersteigen darf.

3.1.2.2. Betrag des von der Wallonischen Region gezahlten Zuschusses

- (83) In Tabelle 9 sind die von der Wallonischen Region an BSCA und die BSCA Security gezahlten Zuschüsse ohne den Zuschuss für öffentliche Aufgaben zum Ausgleich der jährlichen pauschalen Abgabe zusammengefasst.

⁽⁵⁴⁾ Die mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen.

⁽⁵⁵⁾ Die Satzung der BSCA Security ist in Anhang 10 des Schreibens der BE vom 5. Februar 2014 enthalten.

⁽⁵⁶⁾ In dem betreffenden Unterabsatz werden auch die Dienstleistungen in Verbindung mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit erwähnt.

Tabelle 9

Von der Region im Zeitraum 2001-2013 an BSCA oder die BSCA Security ⁽¹⁾ gezahlte Zuschüsse (ohne den Zuschuss für öffentliche Aufgaben zum Ausgleich der jährlichen pauschalen Abgabe)

	Brandschutz, Sicherheit, Instandhaltung	Sicherheit und Gefahrenabwehr	Flugsicherung einschließlich Einwinken	Summe
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
Summe	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Der Zuschuss für die Sicherheit und Gefahrenabwehr wird an die BSCA Security gezahlt.

⁽¹⁾ Quelle: Anhang 9 des Schreibens Belgiens vom 6. Februar 2014, für den Zuschuss „Giro“ durch die Antwort Belgiens vom 25. März 2014 geändert.

3.1.3. Von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung

- (84) Im Rahmen ihrer Entwicklungsprojekte und insbesondere der Verhandlungen über die Verträge von 2001 mit Ryanair hieß es in einem dem Verwaltungsrat von BSCA auf der Sitzung vom 31. Juni 2001 vorgelegten Strategiepapier: „BSCA dürfte in den kommenden drei Jahren 164 Millionen an Verlusten anhäufen. Das Eigenkapital per 31.12.2003 müsste daher auf 23 Mio. Francs, d. h. weniger als 20 % des derzeitigen Kapitals von 153 Mio. [belgischen] Francs, herabgesetzt werden. Deshalb muss eine Kapitalerhöhung um 5 Mio. EUR vorgesehen werden, um zu verhindern, dass wir in eine bedenkliche Lage geraten.“
- (85) Tatsächlich hatte die Region bereits in ihrer Entscheidung vom 23. Mai 2001 bezüglich des Finanzplans der Sowaer den Grundsatz mehrfacher Kapitalzuführungen für die Betreibergesellschaften der wallonischen Flughäfen bestätigt ⁽⁵⁷⁾. Der Finanzplan der Sowaer sah zu diesem Zeitpunkt vor: „Eine Beteiligung an BSCA in Höhe von +/- 60 Mio. BEF ... und anschließend, verteilt über 3 Jahre, drei Mal 30 Mio. (Kapital von 600 Mio. und Beteiligung Sowaer 25 %, somit 150 Mio.)“, d. h. eine über drei Jahre verteilte Kapitalzuführung von 3,718 Mio. EUR.

⁽⁵⁷⁾ Im Finanzplan heißt es: „die für BSCA und SAB geplante Entwicklung wird erhebliche Eigenkapitalerhöhungen (zusätzlich zu Fremdfinanzierungen) und somit eine Unterstützung seitens der Sowaer erfordern“.

- (86) Die Kapitalerhöhung wurde schließlich auf einmal am 3. Dezember 2002 ausgeführt. Das gezeichnete Kapital wurde vollständig eingezahlt; die Sowaer brachte somit in bar die Summe von 3,809 Mio. EUR für 49,23 % der Anteile ⁽⁵⁸⁾ am Kapital von BSCA ein.

3.2. Maßnahmen der Region und von BSCA zugunsten von Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Verträge von 2001

- (87) Mit dem Begriff „Verträge von 2001“ wird das folgende Paket bezeichnet:
- die Zusage der wallonischen Regierung vom 6. November 2001;
 - der Vertrag zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001 (im Folgenden „Vertrag von 2001“);
 - die Vereinbarung mit Promocy vom 12. Dezember 2001 und der Vertrag zwischen Promocy und Leading Verge vom 31. Januar 2002, über die der Verwaltungsrat von BSCA am 31. Juni 2001 entschieden hatte ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Zusage der wallonischen Regierung vom 6. November 2001

- (88) Die Region schloss am 6. November 2001 einen Vertrag mit Ryanair. In diesem Vertrag war ein Landeentgelt von 1 EUR je abfliegenden Fluggast von Ryanair vorgesehen, d. h. eine Ermäßigung des Landeentgelts um ca. 50 % gegenüber dem von der wallonischen Regierung festgesetzten und veröffentlichten Betrag, der auf einer anderen Berechnungsmethode beruhte ⁽⁶¹⁾ (damals wurden die den Fluggesellschaften berechneten Flughafengebühren anhand einer Entgeltordnung bestimmt, die von der wallonischen Regierung und nicht von BSCA beschlossen und veröffentlicht wurde). Darüber hinaus verpflichtete sich die Region, Ryanair für Verluste zu entschädigen, die der Fluggesellschaft infolge einer Änderung der Höhe der Flughafengebühren oder der Flughafenöffnungszeiten in den Jahren 2001-2016 entstehen sollten, es sei denn, diese Änderungen würden von der Europäischen Union, dem belgischen Staat, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder sonstigen völkerrechtlichen Vorschriften auferlegt.

3.2.1.2. Vertrag von 2001 einschließlich der Promocy betreffenden Bestimmungen

- (89) Gemäß dem Vertrag von 2001 zwischen BSCA und Ryanair setzte die BSCA den Preis für die Bodenabfertigung für Ryanair auf 1 EUR je Fluggast ⁽⁶²⁾ fest, was nur einem Zehntel des von BSCA für die anderen Flughafennutzer ausgewiesenen Preises entspricht.
- (90) Zudem verpflichtete sich BSCA, finanziell und über verschiedene Dienstleistungen zu den mit der Einrichtung der Ryanair-Basis in Charleroi verbundenen Kosten beizutragen ⁽⁶³⁾. Dieser Beitrag belief sich auf:
- 250 000 EUR für Hotel- und Verpflegungskosten für das Personal von Ryanair;
 - 160 000 EUR für jede neu eröffnete Strecke für bis zu drei Strecken je stationiertem Flugzeug, d. h. maximal 1 920 000 EUR;
 - 768 000 EUR als Beteiligung an den Einstellungs- und Ausbildungskosten der Piloten und Besatzungen, die auf den vom Flughafen neu bedienten Strecken eingesetzt werden;
 - 4 000 EUR für die Anschaffung von Büroausstattung.
- (91) Gleichzeitig musste BSCA Ryanair unentgeltlich 100 m² Bürofläche und 100 m² „Engineering Store“ bereitstellen und einen nicht ausschließlichen Zugang zu einem Schulungsraum gewährleisten. Zudem musste sich BSCA dafür einsetzen, dass Ryanair kostengünstig oder kostenlos einen Hangar für die Flugzeugwartung erhält.

⁽⁵⁸⁾ Die übrigen Anteile der Kapitalerhöhung in Höhe von insgesamt etwa 133 000 EUR wurden von einigen Minderheitsaktionären gezeichnet, und zwar von den Unternehmen Sonaca, Carolo Parking und Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Am 6. Juli 2012 schloss BSCA einen weiteren Vertrag mit Ryanair. Dieser Vertrag wurde weder unter den im Einleitungsbeschluss von 2002 noch unter den im Ausweitungsbeschluss von 2012 genannten Maßnahmen aufgeführt und wird im vorliegenden Beschluss nicht geprüft.

⁽⁶⁰⁾ Mitgeteilt bei der Zusammenkunft der Kommission mit den belgischen Behörden am 24. Juni 2003.

⁽⁶¹⁾ Während die Landegebuhr bei dem für alle geltenden allgemeinen System anhand des Flugzeuggewichts je Tonne berechnet wurde, wurde sie bei Ryanair nach einer anderen Berechnungsgrundlage ermittelt und je einsteigenden Fluggast erhoben.

⁽⁶²⁾ Ziffer 1.3 des Vertrags zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001.

⁽⁶³⁾ Ziffer 1.5 des Vertrags zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001.

- (92) Im Übrigen gründeten Ryanair und BSCA gemäß dem Vertrag von 2001 eine gemeinsame Marketinggesellschaft, die unter Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport firmierte (im Folgenden „Promocy“). Gesellschaftszweck von Promocy war die Entwicklung von Charleroi und seiner Region durch den gewerblichen Betrieb des Flughafens ⁽⁶⁴⁾ (Promocy finanzierte beispielsweise einen Teil der Aktionstickets von Ryanair). BSCA und Ryanair sollten sich im gleichen Verhältnis am Betrieb von Promocy beteiligen ⁽⁶⁵⁾. Daher zeichneten BSCA und Ryanair das Gesellschaftskapital von Promocy in Höhe von insgesamt 62 500 EUR zu gleichen Teilen. Darüber hinaus zahlten BSCA und Ryanair jeweils einen Beitrag von 4 EUR für jeden mit Ryanair vom Flughafen Charleroi abfliegenden Fluggast.
- (93) Die für die Flüge von Ryanair berechneten Entgelte je abfliegenden Fluggast gemäß dem Vertrag von 2001 sowie die Beiträge zur Finanzierung von Promocy sind in Tabelle 10 zusammengefasst.

Tabelle 10

Ryanair berechnete Entgelte gemäß dem Vertrag von 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landeentgelt	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Passagierentgelt	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Bodenabfertigung	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Von Ryanair bezahlter Nettogesamtbetrag	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Die Entgeltsätze des Vertrags von 2001, die sich zum 1. April änderten, wurden anteilig berechnet, damit sie auf Jahresbasis vergleichbar sind (1. Januar-31. Dezember).

⁽¹⁾ Entgelte je abfliegenden Fluggast gemäß den Daten in der Antwort der belgischen Behörden vom 14. Juli 2011. Die Entgelte für die Jahre 2001-2003 sind genauso hoch wie die von 2004.

- (94) Als Gegenleistung verpflichtete sich Ryanair gegenüber BSCA, während der 15-jährigen Vertragslaufzeit (2001-2016) eine bestimmte Zahl von Flugzeugen (zwei bis vier) in Charleroi zu stationieren und je Flugzeug mindestens drei Rotationen (Hin- und Rückflug) von Charleroi aus zu betreiben. Die irische Fluggesellschaft sicherte dem Flughafenbetreiber damit ein sowohl hinsichtlich der Flughafengebühren als auch der nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten einnahmeträchtiges Fluggastaufkommen zu. Hätte Ryanair seine Aktivitäten in Charleroi in den ersten fünf Jahren des Vertrags eingestellt, wäre die Fluggesellschaft verpflichtet gewesen, BSCA die Beteiligung an den Kosten für die Einrichtung der Ryanair-Basis und den Marketing-Beitrag zu erstatten. Vom fünften Jahr des Bestehens des Vertrags an ist die Höhe der Rückerstattung degressiv gestaffelt ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Ministerialerlass vom 11. Juni 2004 und Schreiben von BSCA vom 24. Juni 2004

- (95) Nach Angaben Belgiens wurden die Verträge von 2001 in Anwendung des nationalen Rechts durch die Entscheidung von 2004 *de facto* für nichtig erklärt. Daher verabschiedete die Region am 11. Juni 2004 einen Ministerialerlass, mit dem die Landeentgelte für Flugzeuge auf dem Flughafen Charleroi zu Werbezwecken

⁽⁶⁴⁾ Ziffer 4 von Anhang C des Vertrags zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001.

⁽⁶⁵⁾ Ziffer 1.6 und Anhang C des Vertrags zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 2 des Vertrags von 2001.

ermäßigt wurden. Dieser Erlass trat rückwirkend zum 13. Februar 2004 in Kraft. Er sah vor, das Landeentgelt für ein Flugzeug im Linienverkehr zu Werbezwecken für alle Fluggesellschaften auf 1 EUR je Fluggast festzusetzen (d. h. auf den Entgeltsatz, der Ryanair in Anwendung der Verträge von 2001 gewährt wurde). Diese allgemeine Ermäßigung galt nur für eine Dauer von 36 Monaten ab Inkrafttreten des Ministerialerlasses.

- (96) Mit Schreiben vom 24. Juni 2004 ⁽⁶⁷⁾ verpflichtete sich BSCA gegenüber Ryanair, die Geltung der Bestimmungen der Verträge von 2001 bis zum 31. März 2006 zu verlängern, wobei der Fluggesellschaft insbesondere Gesamtkosten für die Inanspruchnahme der Flughafendienstleistungen von 5 EUR je abfliegenden Fluggast zugesichert wurden, was den Kosten entspricht, die sich bei Anwendung der Verträge von 2001 ergeben hätten, wenn sie auch 2005 und 2006 gegolten hätten (siehe Tabelle 10). Dieser vorläufige geschäftliche Rahmen war an die Bedingung geknüpft, dass die Höchstgrenze von 2 Mio. Passagiere jährlich für die gesamte Flughafentätigkeit nicht überschritten wird ⁽⁶⁸⁾; obwohl 2004 eine geringfügige Überschreitung dieser Höchstgrenze verzeichnet wurde ⁽⁶⁹⁾, wurden die Ryanair angebotenen Konditionen 2004 und 2005 nicht geändert.

3.2.3. Der Nachtrag von 2005

- (97) Mit Dekret vom 3. Februar 2005 übertrug die Region den Flughafenbetreibern, darunter BSCA ⁽⁷⁰⁾, die Zuständigkeit für die Festsetzung der Flughafenentgelte.
- (98) Vom 1. April 2006 an wurde der von BSCA berechnete allgemeine Landeentgeltsatz auf 2 EUR je abfliegenden Fluggast angehoben; dieser Satz von 2 EUR wird indexiert. Darüber hinaus wurde ein System jährlicher Nachlässe in Abhängigkeit von der Zahl der abfliegenden Fluggäste gemäß Tabelle 11 eingeführt.

Tabelle 11

Für alle am Flughafen Charleroi tätigen Fluggesellschaften vom 1. April 2006 an geltende Nachlässe auf die Landeentgelte ⁽¹⁾

Nachlässe auf Jahresbasis		
Nachlass (in %)	Von # abfliegende Passagiere	Bis # abfliegende Passagiere
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 14. Juli 2011 und <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

- (99) Am 9. Dezember 2005 bot BSCA der Fluggesellschaft Ryanair, die einwilligte, einen neuen geschäftlichen Vertrag (im Folgenden „Nachtrag von 2005“) für den Zeitraum vom 1. April 2006 bis zum 31. Dezember 2015 an.

⁽⁶⁷⁾ Der Kommission in einer Antwort der belgischen Behörden vom 13. September 2004 übermitteltes Schreiben. Dieses Schreiben folgte auf ein am 8. April 2004 geschlossenes „Memorandum of Intent“ (MOI).

⁽⁶⁸⁾ Ziffer 3b des Schreibens vom 24. Juni 2004.

⁽⁶⁹⁾ Im Jahr 2004 wurde der Flughafen von insgesamt 2 034 140 Passagieren genutzt (siehe Tabelle 1).

⁽⁷⁰⁾ Artikel 35 und 36 des Dekrets vom 3. Februar 2005 zur Ankurbelung der Wirtschaft und zur administrativen Vereinfachung. Diese Bestimmungen wurden am Flughafen Charleroi mit dem Nachtrag Nr. 4 zur Konzessionsvereinbarung von 1991 zwischen der Region und BSCA umgesetzt, der in Artikel 1 Folgendes vorsieht: „Der Konzessionsnehmer übernimmt die Festsetzung und Erhebung der für die Nutzung des von ihm betriebenen Flughafens zu zahlenden luftverkehrsbezogenen Entgelte“.

(100) Der Nachtrag von 2005 sieht Folgendes vor:

- die von Ryanair zu zahlenden Landeentgelte werden auf der Grundlage der Entgeltordnung berechnet, die bei mehr als 200 000 Fluggästen einen Nachlass von 50 % vorsieht (siehe Tabelle 11);
- die für die Flüge von Ryanair berechneten Entgelte für Bodenabfertigungsdienste („Handling“) werden bis 2015 gemäß Tabelle 12 festgelegt;
- Ryanair ist verpflichtet, ein neues Entgelt zu zahlen, das als „*infrastructure access fee*“ bezeichnet wird;
- im Vertrag sind keine Zahlungen BSCA an Promocy mehr vorgesehen.

Tabelle 12

Ryanair gemäß dem Nachtrag von 2005 berechnete Entgelte ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landeentgelt			1-1,2	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Passagierentgelt			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bodenabfertigung			4-6	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Zugang zur Infrastruktur			0-0,5	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Von Ryanair bezahlter Nettogesamt-betrag			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Unterschiedsbetrag zum Vertrag von 2001			[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]

Die Werte für das Landeentgelt beruhen auf den Vorausschätzungen von Ryanair für das Fluggastaufkommen zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Nachtrags von 2005.

⁽¹⁾ Entgelte je abfliegenden Fluggast gemäß den Daten in der Antwort der belgischen Behörden vom 14. Juli 2011.

(101) Die Kommission stellt fest, dass die von Ryanair gemäß Tabelle 12 gezahlten Beträge je Fluggast außer für das Jahr [...] genauso hoch wie die im Vertrag von 2001 vorgesehenen sind ⁽¹⁾ (siehe Tabelle 10).

(102) Schließlich sieht der Vertrag von 2005 vor, dass Ryanair während eines Zeitraums von mindestens sechs Monaten nach Beginn der Nutzung des neuen Terminals mindestens vier Flugzeuge mit mindestens [25-32] täglichen Rotationen in Charleroi stationiert. Andernfalls zahlt Ryanair einen Aufschlag von [10-25] %.

⁽¹⁾ In den Vorausschätzungen der Region sind weder die jährliche Indexierung der Landeentgelte noch der Anstieg der Zahl der Fluggäste von Ryanair über 1,75 Millionen berücksichtigt; diese beiden Korrekturen wirken sich umgekehrt auf den tatsächlichen Betrag der von Ryanair gezahlten Passagierentgelte aus.

3.2.4. Der Nachtrag von 2010

- (103) Am 1. Januar 2009 führte BSCA eine zusätzliche, von allen am Flughafen Charleroi tätigen Fluggesellschaften je Fluggast zu zahlende Umlage für Hilfeleistungen am Flughafen für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität ein (im Folgenden „PRM-Umlage“). Mit Nachtrag Nr. 7 zur Vereinbarung Region/BSCA wurde BSCA berechtigt, ein solches Entgelt festzusetzen, was nach Ansicht Belgiens im Einklang mit dem Unionsrecht ⁽⁷²⁾ steht. Die PRM-Umlage wurde für das Jahr 2009 auf 19,5 Cent je abfliegenden Fluggast festgelegt ⁽⁷³⁾.
- (104) Mit einem Briefwechsel zwischen BSCA und Ryanair wurde am 6. Dezember 2010 ein Nachtrag zum Vertrag zwischen der BSCA und Ryanair geschlossen (im Folgenden „Nachtrag von 2010“). Er sieht Folgendes vor:
- eine Abweichung vom allgemeinen Satz der PRM-Umlage, der zufolge Ryanair [10-30] Cent je Fluggast für das Jahr vom 1. Februar 2009 bis zum 31. Januar 2010 zahlt; Indexierungsmodalitäten sehen darüber hinaus eine Senkung der PRM-Umlage im Verhältnis zum Anstieg des Fluggastaufkommens von Ryanair vor ⁽⁷⁴⁾.
 - eine Senkung des in der Entgeltordnung vorgesehenen Bodenabfertigungsentgelts um [10-50] Cent je Fluggast von Ryanair.

3.2.5. Veräußerung der Anteile von BSCA an Promocy

- (105) Am 31. März 2010 veräußerte BSCA seine 50 %ige Beteiligung an Promocy ⁽⁷⁵⁾ an Ryanair. BSCA verkaufte die Aktien zum Buchwert zu einem Gesamtpreis von 31 100 EUR (d. h. 100 EUR je Aktie). Alle Risiken und Pflichten gingen auf den Alleinaktionär Ryanair über.
- (106) Nach Angaben Belgiens belief sich die Liquidität von Promocy zum Zeitpunkt dieser Veräußerung auf 261 073 EUR (Saldo der Aktiva nach Abzug des Kapitals und der gesetzlichen Rücklage) ⁽⁷⁶⁾. BSCA veräußerte somit die Hälfte des Kapitals von Promocy zu einem Preis deutlich unter der Hälfte des Werts der Liquidität.

4. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

4.1. Stellungnahmen der Beteiligten zu den Maßnahmen zugunsten von BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (im Folgenden „BAC“)

a) Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 im September 2012 eingegangene Stellungnahme

- (107) BAC vertritt die Auffassung, dass alle BSCA gewährten und im Ausweitungsbeschluss von 2012 beschriebenen Maßnahmen eine staatliche Beihilfe darstellen, die nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.
- (108) Keine der im Ausweitungsbeschluss von 2012 beschriebenen Investitionen sei vor dem 12. Dezember 2000 Gegenstand einer rechtsverbindlichen Entscheidung gewesen.
- (109) Nach Auffassung von BAC betraf keine der Infrastrukturinvestitionen die Erfüllung öffentlicher Aufgaben, da sie sämtlich wesentliche Faktoren für die Wirtschaftstätigkeit des Betreibers waren; dies gelte auch für die Arbeiten zur Verbesserung der Arbeitsweise des Flughafens (wie die Landesysteme oder den Ausbau der Start- und Landebahn) oder zur Förderung seiner wirtschaftlichen Entwicklung (Fahrzeugparkplätze, Zufahrtswege oder Wartungshallen).

⁽⁷²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1).

⁽⁷³⁾ Dieser Betrag wird jährlich indexiert, siehe <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ PRM-Umlage im Jahr N+1 = [0,10-0,30] EUR × Fluggäste Ryanair 2009 / Fluggäste Ryanair Jahr N. Die Anzahl der Fluggäste von Ryanair belief sich 2009 auf 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy war das im Rahmen der Verträge von 2001 gegründete Jointventure zwischen BSCA und Ryanair.

⁽⁷⁶⁾ Antwort Belgiens vom 18. März 2014 an die Kommission mit dem Titel „Antwort auf das Auskunftersuchen der Kommission vom 7. Februar 2014“ (Antwort auf Frage 18).

(i) Zahlung für die Konzession und die Infrastruktur durch BSCA

- (110) BAC macht geltend, dass keine der BSCA gewährten und im Ausweitungsbeschluss von 2012 beschriebenen Maßnahmen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfülle. Angesichts der branchenüblichen Praktiken liege die Kapitalrendite der Region/Sowaer deutlich unter dem, was ein privater Investor erwarten würde ⁽⁷⁷⁾.
- (111) BAC zufolge war keine BSCA gewährte Investitionsbeihilfe auf das erforderliche Minimum beschränkt. Dies lasse sich damit erklären, dass die von BSCA für die Konzession und die Infrastruktur gezahlte Summe zwischen 2002 und 2010 bis auf eine Erhöhung im Jahr 2007 konstant geblieben sei, während das Fluggastaufkommen und die Einnahmen im gleichen Zeitraum gestiegen seien. Der durchschnittliche Nettowert der Infrastruktur sei dadurch für BSCA gestiegen, während die durchschnittlichen Nettozahlungen abgenommen hätten.

(ii) BSCA von der Sowaer erbrachte Dienstleistungen und von der Region erstattete Dienstleistungen

- (112) Was die BSCA von der Sowaer erbrachten Dienstleistungen und die BSCA von der Region erstatteten Dienstleistungen anbelangt, erklärt BAC, dass der belgische Staat am Flughafen Brüssel abgesehen von öffentlichen Aufgaben wie Polizei und Zoll keine Tätigkeiten übernehme. Die Kosten für Brandschutz, Sicherheit und Instandhaltung trage BAC. Die Dienstleistungen in Verbindung mit dem Tracking, der Erfassung und der Planung der Flüge würden von den den Flughafen Brüssel nutzenden Fluggesellschaften direkt an Belgocontrol bezahlt. Am Flughafen Charleroi müssten die Fluggesellschaften für die Inanspruchnahme dieser Dienstleistungen nichts bezahlen. Die BSCA von der Wallonischen Region erstatteten Dienstleistungen würden nicht mit der Erfüllung öffentlicher Aufgaben in Zusammenhang stehen.
- (113) Nach Auffassung von BAC handelt es sich bei diesen Dienstleistungen um keine Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse, da sie mit dem Betrieb eines Flughafens und mit wesentlichen Faktoren der Wirtschaftstätigkeit eines Flughafens zusammenhängen und die Kriterien des Urteils *Altmark* nicht erfüllen würden.
- (114) Die an BSCA geleisteten Erstattungen für diese Dienstleistungen würden den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht erfüllen und eine Betriebsbeihilfe darstellen. Die Zahlungen von BSCA an die Region für die Nutzung der Infrastruktur seien geringer als das, was ein privater Investor als annehmbar erachten würde, und ein solcher Investor würde ohne eine entsprechende Rendite keine zusätzlichen Zahlungen für Dienstleistungen gewähren.
- (115) BAC betont, dass Betriebshilfen nur unter außergewöhnlichen Umständen und strengen Auflagen in benachteiligten Regionen als vereinbar angesehen werden könnten. Im Fall des Flughafens Charleroi sei keine dieser Bedingungen erfüllt und könne die Beihilfe nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden.

(iii) Beteiligung der Sowaer an der Erhöhung des Kapitals von BSCA

- (116) BAC bezweifelt, dass die Erhöhung des Kapitals von BSCA am 3. Dezember 2002 dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspricht. BAC betont ferner, dass bei der Bewertung, ob ein privater Investor die Kapitalerhöhung vorgenommen hätte, die übrigen BSCA gewährten Beihilfen nicht berücksichtigt werden dürften.

(iv) Auswirkungen auf den Wettbewerb

- (117) BAC macht geltend, dass die Beihilfen es dem Flughafen Charleroi ermöglicht hätten, seine Wettbewerbsstellung gegenüber anderen Flughäfen und anderen Verkehrsträgern wie dem Hochgeschwindigkeitszug zu stärken, weil sie es BSCA ermöglicht hätten, niedrige Flughafenentgelte zu berechnen. Die Differenz zwischen den in Brüssel und Charleroi berechneten Entgelten sei dadurch, insbesondere aufgrund der unterschiedlich hohen Passagier- und Sicherheitsentgelte, ganz erheblich. Die von BSCA erhobenen Flughafenentgelte würden im Vergleich zu Brüssel und anderen Flughäfen im Einzugsgebiet des Flughafens Charleroi (wie Eindhoven, Lille und Köln/Bonn) unter dem Marktpreis liegen.

⁽⁷⁷⁾ BAC bringt vor, dass ein privater Investor bei einem Investment von 281 Mio. EUR in die Infrastruktur von BSCA, wie es die Sowaer getätigt habe, mit einer Rendite von mindestens 14 Mio. EUR (5 %) gerechnet hätte. Die Sowaer habe jedoch nach Abzug der Körperschaftsteuer im Jahr 2009 nur eine Rendite von 0,66 % erhalten, und weder die Wallonische Region noch Sowaer hätten zwischen 2002 und 2007 weitere Einkünfte wie beispielsweise Dividenden bezogen. Von 2007 bis 2009 habe die ausgeschüttete Dividende weniger als 400 000 EUR betragen, und 2010 habe die Wallonische Region eine Dividende von 4,66 Mio. EUR bezogen. Darüber hinaus hätten die Infrastrukturaufwendungen von BSCA im Verhältnis zu den Erträgen 2009 nur 6,7 % betragen, obwohl sie normalerweise zu den höchsten Aufwendungen eines Flughafens gehören müssten. Die jährlichen Abschreibungen von BAC würden sich auf 30 % der jährlichen Erträge belaufen.

(118) BAC zufolge hat diese Differenz zwischen 2004 und 2011 zu einem Verlust von 2,5 Millionen Fluggästen geführt. Der Aufschwung des Flughafens Charleroi sei nicht nur durch das zusätzliche Fluggastaufkommen bedingt, das Brüssel nicht generiert habe, was dadurch bestätigt werde, dass das durchschnittliche jährliche Wachstum einer Stichprobe europäischer Vergleichsflughäfen zwischen 2005 und 2011 bei 20,5 % gelegen habe, während das Fluggastaufkommen in Brüssel konstant geblieben sei. Darüber hinaus gehe die Zunahme der Zahl der Flugziele und Frequenzen in Charleroi mit der Streichung oder Verringerung der Frequenzen für diese Flugziele in Brüssel einher.

(b) Im Mai 2014 nach der Veröffentlichung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften eingegangene Stellungnahme

(119) Nach Auffassung von BAC sind sowohl die Investitionsbeihilfen als auch die Betriebsbeihilfen, die BSCA gewährt wurden, staatliche Beihilfen, die nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können. Dies gelte erst recht nach dem Inkrafttreten der Luftverkehrsleitlinien.

(i) Investitionsbeihilfen

(120) Nach Ansicht von BAC stellen die BSCA gewährten Investitionsbeihilfen staatliche Beihilfen dar, die nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbart angesehen werden dürften, da sie den Zielen von gemeinsamem Interesse nicht angemessen seien (Brüssel International sei nicht überlastet gewesen) und nicht auf das unbedingt erforderliche Minimum beschränkt seien.

(ii) Betriebsbeihilfen

1. Vorliegen staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV

(121) Nach Angaben von BAC habe man sich im Einleitungsbeschluss hauptsächlich auf die unterschiedliche Behandlung bei der Finanzierung dieser Tätigkeiten in Charleroi und anderen Unternehmen desselben Mitgliedstaats und anderen Flughafen wie dem Flughafen Brüssel-National konzentriert. Die Erstattung der Kosten dieser Dienstleistungen durch die Wallonische Region an BSCA stelle eine staatliche Beihilfe und eine Diskriminierung zwischen BAC und BSCA innerhalb Belgiens dar, da BAC diese Kosten allein habe bestreiten müssen.

2. Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfemaßnahmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV

(122) Unter Randnummer 137 der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ⁽⁷⁸⁾ (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien“) heiße es, dass bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit in der Vergangenheit gewährte Betriebsbeihilfen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. Nach Auffassung von BAC sind diese Voraussetzungen bei den BSCA gewährten Betriebsbeihilfen nicht erfüllt.

a. Die Beihilfe trage nicht zur Verwirklichung eines klar definierten Ziels von gemeinsamem Interesse bei

(123) Obwohl Charleroi und Brüssel-National in demselben Einzugsgebiet im Wettbewerb zueinander stünden, hätten die BSCA gewährten Beihilfen nach Ansicht von BAC zu einer unnötigen Erweiterung der in Belgien verfügbaren Flughafenkapazitäten geführt. Die Kapazitäten von Charleroi seien erweitert worden, während die des Flughafens Brüssel nicht ausgelastet gewesen seien. Die Passagierzahlen von Charleroi und Brussels Airport seien zusammen genommen mit 25,4 Millionen im Jahr 2012 geringer gewesen als die maximale Abfertigungskapazität von Brussels Airport allein.

b. Nicht gegebene Erforderlichkeit der staatlichen Maßnahmen

(124) BAC betont, dass das jährliche Fluggastaufkommen von Charleroi im Zeitraum 2001-2002 mehr als 1 Million und im Zeitraum 2008-2009 mehr als 3 Millionen Passagiere betragen habe. Angesichts der in den Luftverkehrsleitlinien aufgestellten Kategorien hätte BSCA in dem von der Kommission betrachteten Zeitraum in der Lage sein müssen, die auf dem Flughafen Charleroi anfallenden Kosten überwiegend, wenn nicht zur Gänze, allein zu tragen.

⁽⁷⁸⁾ Siehe Fußnote 8.

- (125) Seit dem Inkrafttreten der Luftverkehrsleitlinien dürften BSCA keine Betriebsbeihilfen mehr gewährt werden, da der Schwellenwert von 3 Millionen für das jährliche Fluggastaufkommen seit 2009 weit überschritten sei.

c. Die Beihilfe sei ungeeignet und in der Höhe unangemessen

- (126) BAC zufolge hätten die von BSCA bezahlten Beträge für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur und für die von der Sowaer erbrachten Dienstleistungen sowie die Erstattungen für bestimmte Dienstleistungen durch die Wallonische Region angemessener sein können. Die BSCA gewährten Beihilfen seien nicht auf das erforderliche Minimum beschränkt worden; zudem hätten der Wallonischen Region und der Sowaer politische Maßnahmen zur Verfügung gestanden, die den Wettbewerb weniger verfälscht hätten.

d. Die Beihilfe habe negative Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel

- (127) BAC betont zunächst, dass im Wirtschaftsplan von BSCA entgegen den Empfehlungen unter Randnummer 131 der Luftverkehrsleitlinien die Auswirkungen der Ausweitung der Tätigkeit auf das Verkehrsaufkommen am Brussels Airport nicht untersucht worden sei.
- (128) Darüber hinaus weist BAC die Kommission darauf hin, dass die geprüfte Sache nicht mit der des Flughafens Groningen verglichen werden könne, in der die Kommission die Betriebsbeihilfe als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet hat, denn in jener Sache habe die Kommission anerkannt, dass der Flughafen Schiphol entlastet habe werden müssen und dass die Flughäfen ausreichend weit voneinander entfernt seien, während im vorliegenden Fall beides nicht zutreffe.
- (129) Diese Beihilfen, die es BSCA ermöglicht hätten, die Flughafenentgelte künstlich zu senken, hätten für BAC die folgenden negativen Auswirkungen gehabt: einen erheblichen Rückgang der Nutzung durch die Fluggäste und eine Verringerung der Frequenzen bzw. sogar die Streichung der auch am Flughafen Charleroi angebotenen Strecken.
- (130) Ursache für den Rückgang des Fluggastaufkommens am Flughafen Brüssel-National sei im Wesentlichen gewesen, dass BSCA dessen Kunden abgezogen habe. Während die Nutzung der meisten europäischen Flughäfen zwischen 2005 und 2013 zugenommen habe, habe die des Flughafens Brüssel-National stagniert und sei gleichzeitig das Fluggastaufkommen in Charleroi gestiegen.
- (131) Das Abziehen der Kunden erklärt BAC zufolge auch die Streichung von Flugverbindungen am Flughafen Brüssel-National und die Senkung der Frequenz bestimmter Flüge. BAC stellt insbesondere einen Zusammenhang zwischen der Streichung von Flügen am Flughafen Brüssel-National im Anschluss an die Eröffnung der gleichen Strecken am Flughafen Charleroi her.
- (132) BAC empfiehlt der Kommission, in ihrem künftigen Beschluss über diese Beihilfen entsprechend den in den neuen Leitlinien aufgestellten Schwellenwerten zu erklären, dass (i) BSCA seit dem Inkrafttreten der neuen Leitlinien keine Betriebs- und keine Investitionsbeihilfe gewährt werden dürfe und dass (ii) die Entgelte für die Flughafen-dienstleistungen in Charleroi so hoch angesetzt werden müssten, dass sie die generierten inkrementellen Kosten decken würden.

4.1.2. *Brussels Airlines*

(a) Vorliegen einer Beihilfe für BSCA

(i) Wirtschaftliche Tätigkeit

- (133) Das Unternehmen Brussels Airlines behauptet, dass Brandschutz, Instandhaltung, Sicherheit und Gefahrenabwehr sowie die mit Starts, Landungen und Infrastruktur verbundenen Dienstleistungen nicht zu öffentlichen Aufgaben, sondern zu den wirtschaftlichen Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers gehören würden und nicht diskriminierend bezuschusst werden dürften. Diese Dienstleistungen dürften nicht als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrachtet werden. Brussels Airlines bringt vor, dass andere Branchen in der Wallonischen Region ihre Feuerwehr selbst finanzieren würden und dass dies auch am Flughafen Brüssel der Fall sei. Da die Wallonische Region die Kosten für die Sicherheit am Flughafen Charleroi decke, lege BSCA diese Kosten nicht auf die Fluggesellschaften um, während dem Flughafen Brüssel kein Ausgleich dafür gewährt worden sei. Die von Brüssel abfliegenden Passagiere müssten auch das Entgelt der belgischen Zivilluftfahrtbehörde zahlen, was bei den von Charleroi abfliegenden Passagieren nicht der Fall sei.

(ii) Vorteil

- (134) Brussels Airlines ist nicht der Ansicht, dass sich die Region/Sowaer bei der Unterstützung von BSCA wie ein privater marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer verhalten haben. Die Rentabilität von BSCA scheine durch die Subventionen, Zuschüsse und Ausgleichsmaßnahmen, ohne die die Gewinnspanne stets negativ gewesen wäre, aufgebläht worden zu sein. Brussels Airlines fragt sich auch, ob die gemeinsame Rentabilität von BSCA und der Sowaer marktorientierte Praktiken widerspiegle. Brussels Airlines macht geltend, dass die Region nicht wie ein privater Investor handle, da ein solcher Investor nicht in ein strukturell defizitäres Unternehmen investieren würde.

(iii) Wettbewerbsverfälschungen

- (135) Während sich die Nutzung von Charleroi durch Passagiere auf Kurzstreckenflügen zwischen 2004 und 2012 verdreifacht habe, habe die des Flughafens Brüssel stagniert und sei 2012 so hoch wie 2004. Die Fluggesellschaft Brussels Airlines ergänzt, dass sich die Zahl ihrer Fluggäste von [...] Millionen auf [...] Millionen geändert habe. Aus diesen Feststellungen und der Tatsache, dass die Nutzung der Flughäfen insgesamt um 34 % gestiegen sei, folgert Brussels Airlines, dass das gesamte Wachstum dem Flughafen Charleroi zugute gekommen sei. Brussels Airlines stellt fest, dass von 2004 bis 2007 auch andere europäische Flughäfen ein starkes Wachstum (mehr als 20 %) verzeichnet hätten, dass sich jedoch das Wachstum von Charleroi nicht nur mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens erklären lasse, sondern auch mit einer Vielzahl von Fluggästen, die früher von Brüssel aus geflogen seien, jetzt aber den Flughafen Charleroi vorziehen würden. Brussels Airlines schätzt diesen Verlust auf [...] Mio. Fluggäste pro Jahr zugunsten des Flughafens Charleroi, entsprechend einem geschätzten Einnahmeverlust von mehr als [...] Mio. EUR jährlich.

(b) Rechtsgrundlage für die Würdigung der Vereinbarkeit der Beihilfen für BSCA

- (136) Nach Auffassung von Brussels Airlines verfügt die Kommission über keine Rechtsgrundlage für die Genehmigung einer Betriebsbeihilfe, die (i) vor dem Inkrafttreten der Luftverkehrslinien gewährt wurde und (ii) zum Zeitpunkt ihrer Gewährung mit dem Binnenmarkt unvereinbar gewesen sei. Eine rückwirkende Anwendung der Luftverkehrsleitlinien laufe den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zuwider, insbesondere wenn, wie in diesem Fall, die Voraussetzungen für die Genehmigung von Betriebsbeihilfen vergleichsweise weniger streng als früher seien.
- (137) Zum Ersten würden die Grundsätze der Rechtssicherheit und der Nichtrückwirkung außer unter außergewöhnlichen Umständen ausschließen, dass eine Rechtsvorschrift der Union vor ihrer Veröffentlichung in Kraft treten könne. Im vorliegenden Fall liegen Brussels Airlines zufolge keine außergewöhnlichen Umstände vor.
- (138) Zum Zweiten werde in der Bekanntmachung über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln vorgesehen, dass die Kommission die Vereinbarkeit einer unrechtmäßigen Beihilfe mit dem Binnenmarkt stets anhand der Kriterien beurteilen müsse, die in den zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Rechtsakten festgelegt seien. Die Kommission könne daher nicht von ihren eigenen Vorschriften abweichen, ohne gegen allgemeine Rechtsgrundsätze (Gleichbehandlung, Vertrauensschutz) zu verstoßen. Im vorliegenden Fall gebe es daher keinen triftigen Grund, diese Bekanntmachung nicht anzuwenden.
- (139) Schließlich seien Betriebsbeihilfen naturgemäß nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar. Brussels Airlines zufolge wird dieser Grundsatz in den Leitlinien von 2005 eindeutig genannt.
- (140) Brussels Airlines hält den Ansatz der Kommission in dieser Sache für inakzeptabel, zumal:
- die Kommission die betreffenden, Charleroi gewährten Maßnahmen zuvor verboten habe;
 - die Kommission den Bereich der Maßnahmen, die Gegenstand des Prüfverfahrens seien, im Ausweitungsbeschluss von 2012 ausgeweitet habe;
 - die geprüften Maßnahmen gemäß dem Ausweitungsbeschluss offenkundig mit dem Binnenmarkt unvereinbar seien.

- (141) Die geltenden beihilferechtlichen Vorschriften seien der Wallonischen Region und BSCA nach Angaben von Brussels Airlines umfassend bekannt gewesen. Das Verbot der Beihilfen laufe daher dem Grundsatz des Vertrauensschutzes nicht zuwider. Es wäre im Gegenteil besonders ungerecht, ein rechtswidriges Verhalten zu Ungunsten Dritter und insbesondere zu Ungunsten derjenigen, die sich an die Vorschriften gehalten hätten, rückwirkend zu rechtfertigen. Das Gleichgewicht der beteiligten Interessen erfordere ganz eindeutig das Verbot der betroffenen Beihilfen.
- (142) Mit der rückwirkenden Anwendung der Luftverkehrsleitlinien auf die in der Vergangenheit gewährten und offenkundig unvereinbaren Beihilfen erkenne die Kommission eine solche Unvereinbarkeit implizit an.
- (c) Vereinbarkeit der Beihilfe zugunsten von BSCA auf der Grundlage der neuen Luftverkehrsleitlinien
- (i) Ziel von allgemeinem Interesse
- (143) Brussels Airlines weist die Kommission darauf hin, dass die erwarteten positiven Auswirkungen der Beihilfepolitik wie beispielsweise die regionale Entwicklung und die Anbindung ungewiss seien.
- (144) Das Abziehen des Fluggastaufkommens von etablierten Flughäfen zu Regionalflughäfen hat nach Auffassung von Brussels Airlines weitere negative Folgen:
- Zum Ersten komme es, da Kapazitäten geschaffen würden, während andere verfügbar blieben, zu einer ineffizienten Vermehrung von Infrastruktur. Zur Stützung dieses Vorbringens betont Brussels Airlines, dass die im betrachteten Zeitraum (2000-2012) am Flughafen Brüssel-National verfügbare Kapazität ausreichend gewesen sei, um mehr Fluggäste abzufertigen. Im Jahr 2011 habe der Flughafen Brüssel beispielsweise bis zu 28 Mio. Fluggäste aufnehmen können, sei jedoch nur von 18,8 Mio. Fluggästen genutzt worden. Gleichzeitig habe Charleroi ein Fluggastaufkommen von 5,9 Mio. Fluggästen bei einer maximalen Abfertigungskapazität von 6-7 Millionen. Die Summe der Abfertigungskapazitäten der beiden Flughäfen im Jahr 2011 betrage 24,7 Millionen und liege damit unter der maximalen Kapazität des Flughafens Brüssel allein.
 - Zum Zweiten betont Brussels Airlines, dass die Entwicklung der Tätigkeit des Flughafens Charleroi zulasten der des Flughafens Brüssel-National und von Brussels Airlines negative soziale und wirtschaftliche Auswirkungen habe. Brussels Airlines vergleicht die direkte und indirekte Wertschöpfung der Flughäfen Brüssel und Charleroi von 2007 bis 2009. Die Wertschöpfung des Flughafens Charleroi belaufe sich auf 38 Mio. EUR, die des Flughafens Brüssel-National dagegen auf 358 Mio. EUR. Brussels Airlines verweist auch auf die Zahl der von den Flughäfen zwischen 2007 und 2009 direkt und indirekt geschaffenen Arbeitsplätze. Während die Zahl der Beschäftigten am Flughafen Charleroi in diesem Zeitraum um 589 VZÄ (Vollzeitäquivalente) zugenommen habe, sei sie in Brüssel um 1 057 gesunken. Obwohl die Zahl der Fluggäste am Flughafen Charleroi zwischen 2007 und 2009 im Gegensatz zu der von Brüssel-National stark gestiegen sei, habe die Zahl der direkt und indirekt Beschäftigten nicht so stark zugenommen, dass der Rückgang der Beschäftigtenzahl am Flughafen Brüssel kompensiert worden wäre.
 - Schließlich hat nach Angaben von Brussels Airlines das Abziehen der Fluggäste negative Auswirkungen auf die Rendite der etablierten Fluggesellschaften zugunsten der Low-Cost-Airlines, deren Rentabilität überwiegend durch Zuschüsse bedingt sei. Während die mittlere Rendite der AEA (Association of European Airlines) über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg gering oder sogar negativ sei (der Gewinn vor Zinsen und Steuern habe sich 2000 auf 0,9 Mrd. EUR und 2012 auf — 0,4 Mrd. EUR belaufen), sei die von Ryanair hoch (der Gewinn vor Zinsen und Steuern habe sich 2000 auf 84 Mio. EUR und 2012 auf 617 Mio. EUR belaufen). Diese Rentabilität sei allerdings durch die von den Flughäfen erhaltenen Zuschüsse erhöht worden. Ohne diese Beihilfen (die für 2011 auf 720 Mio. EUR geschätzt werden) wäre die Rentabilität von Ryanair nach Angaben von Brussels Airlines wesentlich geringer ausgefallen oder sogar negativ gewesen.
- (145) Darüber hinaus betont Brussels Airlines, dass die Betriebsbeihilfen dem Flughafen Charleroi gewährt worden seien, obwohl (i) dieser Flughafen im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen Brüssel-National liege und (ii) Letzter noch freie Kapazitäten besessen habe. Infolgedessen hätten Brussels Airlines zufolge die potenziellen Auswirkungen der Entwicklung dieses Flughafens auf das Verkehrsaufkommen des Flughafens Brüssel mit einem Wirtschaftsplan anhand von Prognosen für den Passagier- und Frachtverkehr aufgezeigt werden müssen. Eine solche Bewertung sei jedoch nie vorgenommen worden. Wenn eine solche Bewertung vorgenommen worden wäre, hätte sie einen Anstieg des Verkehrsaufkommens am Flughafen Charleroi zulasten des Verkehrsaufkommens des Flughafens Brüssel aufgezeigt. Dieses Ergebnis hätte nach Ansicht von Brussels Airlines der Realität entsprochen, d. h. einem Anstieg der Marktanteile des Flughafens Charleroi bei gleichzeitiger Abnahme der Marktanteile des Flughafens Brüssel-National und einer Verringerung der Frequenz und/oder der Streichung

mehrerer Flüge von Brussels Airlines. Brussels Airlines bekräftigt daher, dass die BSCA gewährten Betriebsbeihilfen nicht zum Erreichen eines Ziels von gemeinsamem Interesse beigetragen hätten. Diese Maßnahmen hätten ganz im Gegenteil zu einem ineffizienten Einsatz und einer Vergeudung der Mittel geführt.

(ii) Erforderlichkeit der Beihilfen

- (146) Brussels Airlines weist darauf hin, dass Betriebsbeihilfen gemäß den Luftverkehrsleitlinien nur Flughäfen mit weniger als 3 Mio. Passagieren im Jahr gewährt werden dürfen. Dieser Schwellenwert sei bereits 2009 überschritten worden. Zudem stellt Brussels Airlines fest, dass die BSCA gewährten Betriebsbeihilfen sich zwischen 2002 und 2008 nicht verändert hätten, obwohl BSCA theoretisch in der Lage hätte gewesen sein müssen, einen größer werdenden Anteil seiner Betriebskosten selbst zu decken. Darüber hinaus hätte der Flughafen Charleroi von 2009 an in der Lage gewesen sein müssen, seine Betriebskosten zu decken, und sei daher für weitere Betriebsbeihilfen nicht mehr in Frage gekommen.

(iii) Ungeeignetheit der Beihilfe

- (147) Selbst bewiesen würde, dass die Betriebsbeihilfen am Flughafen Charleroi im Jahr 2008 noch erforderlich gewesen seien, steht nach Auffassung von Brussels Airlines fest, dass die öffentliche Finanzierung von BSCA über staatliche Beihilfen als Maßnahme ungeeignet gewesen sei, da der Flughafen Charleroi nicht rentabel gewesen sei. Zudem betont Brussels Airlines, dass alle in Rede stehenden Maßnahmen ungeeignet seien, da die Wallonische Region seines Wissens nicht nach alternativen Maßnahmen gesucht habe, die den Wettbewerb weniger stark beeinträchtigt hätten.

(iv) Wettbewerbsverfälschung

- (148) Brussels Airlines weist darauf hin, dass der Flughafen Charleroi im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen Brüssel liegt und dass dieser im geprüften Zeitraum noch freie Kapazitäten besessen habe. Zudem betont Brussels Airlines, dass die Zahl der Fluggäste am Flughafen Charleroi zwar gestiegen sei, die des Flughafens Brüssel-National jedoch stagniert bzw. in den letzten Jahren sogar abgenommen habe, obwohl der Flugverkehr in allen europäischen Ländern insgesamt zugenommen habe.

4.1.3. *Board of Airline Representatives (BAR)*

(a) Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme

- (149) BAR bringt vor, dass die Kosten für die Terminaldienstleistungen (Entgelte), die Sicherheitskosten und bestimmte Kosten der Gefahrenabwehr sowie die Kosten für den Brandschutz am Flughafen Brüssel von dessen Nutzern getragen würden, während sie auf den Regionalflughäfen von den regionalen oder Flughafenbehörden übernommen würden. BAR zufolge ist dies ein wesentlicher Vorteil für die Regionalflughäfen.

(b) Nach der Veröffentlichung der Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften eingegangene Stellungnahme

(i) Zur der durch die Betriebsbeihilfen zugunsten von Brussels South Charleroi Airport (BSCA) bewirkte Wettbewerbsverfälschung

- (150) BAR erinnert kurz an die Art der in Rede stehenden Beihilfen: von der Wallonischen Region an BSCA gezahlte Betriebsbeihilfen, die „wahrscheinlich zumindest teilweise an Ryanair weitergegeben wurden“.
- (151) BAR kritisiert, dass die Kommission mit der Ankündigung, dass sie die in den Luftverkehrsleitlinien dargelegten Grundsätze „auf alle Betriebsbeihilfen ... für Flughäfen anwenden [wird], auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 ... bewilligt wurde“, den Grundsatz der Rechtssicherheit verletze und entgegen den Empfehlungen in ihrer Bekanntmachung von 2002 über die zur Beurteilung unrechtmäßiger staatlicher Beihilfen anzuwendenden Regeln handle, in der es heiße, dass die Beihilfen „anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Regeln zu beurteilen sind“. Darüber hinaus vertritt BAR die Auffassung, dass mit diesem Strategiewechsel der Kommission auch der Grundsatz der Verpflichtung zur Begründung verletzt werde, da die Kommission weder erkläre, warum die Entwicklung des Luftfahrtsektors Auswirkungen auf die Prüfung von in der Vergangenheit gewährten Betriebsbeihilfen habe, noch erläutere, warum nur Letztere betroffen seien und nicht auch die in der Vergangenheit gewährten Anlauf- oder Investitionsbeihilfen. Falls die Kommission eine in der Vergangenheit gewährte Beihilfe

für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären sollte, obwohl sie früher anders darüber entschieden habe, würde dies nach Auffassung von BAR nicht nur den genannten allgemeinen Grundsätzen, sondern auch den Grundsätzen der ordnungsgemäßen Verwaltung und des Vertrauensschutzes zuwiderlaufen.

- (152) Nach Ansicht von BAR sind die betroffenen Beihilfemaßnahmen, einschließlich der BSCA in der Vergangenheit gewährten Beihilfen, selbst bei Prüfung anhand der Bestimmungen der Luftverkehrsleitlinien aus den folgenden Gründen nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar:

- die Beihilfemaßnahmen seien nicht erforderlich: BSCA habe mit 6 Mio. Fluggästen den Schwellenwert von einer Million überschritten und müsse daher in der Lage sein, seine Betriebskosten zu tragen; Die Betriebsbeihilfen dürften in jedem Fall auch für den vorausgegangenen Zeitraum weder für vereinbar erklärt werden, da BSCA 3 Mio. Passagiere verzeichnet habe, noch für erforderlich, da BSCA in der Lage hätte sein müssen, seine Betriebskosten zu tragen.
- die Beihilfe sei früher wie jetzt wettbewerbswidrig: Da BSCA im selben Einzugsgebiet wie der Flughafen Brüssel-National liege, der über Kapazitätsreserven verfüge, hätte die Wallonische Region dies bei der Gewährung der Beihilfe berücksichtigen müssen, was jedoch nicht der Fall gewesen sei.

(ii) Ergänzende Anmerkungen zum fairen Wettbewerb

- (153) Falls BSCA der Ansicht sein sollte, dass Beihilfen für die Erbringung bestimmter öffentlicher Dienstleistungen am Flughafen genehmigt werden müssten, müssten diese nach Auffassung von BAR mit den gleichen, am Flughafen Brüssel-National erbrachten Dienstleistungen verglichen werden. BAR betont jedoch, dass bestimmte BSCA erbrachte Dienstleistungen als öffentliche Dienstleistungen betrachtet würden, während dies am Flughafen Brüssel-National nicht der Fall sei.
- (154) BAR weist nachdrücklich darauf hin, dass die Erhebung von Flughafenentgelten nicht zu einer Diskriminierung unter den Nutzern führen dürfe. Die Ermäßigungen, die Ryanair auf die Flughafengebühren gewährt würden, würden anderen an diesem Flughafen niedergelassenen Fluggesellschaften nicht gewährt, und die Flughafenentgelte am Flughafen Brüssel-National seien wesentlich höher.
- (155) BAR weist darauf hin, dass die Dienstleistungen des Flughafens Brüssel seit dessen Privatisierung ausdrücklich nicht mehr als in den öffentlichen Bereich fallend betrachtet würden. Diese Dienstleistungen würden „regulierte Tätigkeiten“ darstellen, deren Entgelte, die von den Nutzern oder Passagieren des Flughafens entrichtet würden, gemäß einer Formel überwacht würden.
- (156) Darüber hinaus weist BAR die Kommission auf mögliche Quersubventionen hin, da Ryanair sowohl in Charleroi als auch am Flughafen Brüssel-National tätig sei. Sollte dies der Fall sein, würde ganz eindeutig eine Wettbewerbsverfälschung vorliegen.

4.1.4. *Vereinigung europäischer Fluggesellschaften (AEA)*

(a) Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme

- (157) Die AEA macht geltend, dass die den Regionalflughäfen gewährten Subventionen nur zulässig seien, wenn sie allen Flughafennutzern diskriminierungsfrei zugute kämen und keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flughäfen in demselben Einzugsgebiet nach sich zögen. Die AEA räumt ein, dass Flughäfen ihre Infrastruktur anpassen könnten, um den Erfordernissen bestimmter Nutzer gerecht zu werden, solange die Grundsätze der Transparenz, des Kostenbezugs und der Diskriminierungsfreiheit erfüllt seien.

4.1.5. *Air France*

(a) Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme

- (158) Air France fordert die Kommission auf, das, was sie als den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen verfälschende Betriebsbeihilfen betrachtet, nicht zu genehmigen. Nach Auffassung von Air France müsste die Kommission einen erschöpfenden Vergleich der am Flughafen Charleroi berechneten Entgelte und der an den Flughäfen im selben Einzugsgebiet und insbesondere am Flughafen Brüssel-National berechneten Entgelte vornehmen.

- (159) Darüber hinaus ficht Air France die rückwirkende Anwendung der Luftverkehrsleitlinien auf Betriebsbeihilfen für Flughäfen, auch wenn diese Beihilfen vor der Veröffentlichung der Leitlinien gewährt worden seien, aus verschiedenen Gründen an:
- Air France zufolge begünstigt die rückwirkende Anwendung der Luftverkehrsleitlinien nicht anständige Marktteilnehmer, indem sie Verhaltensweisen legitimiere, die mit Vorschriften, die zurzeit der Gewährung der Maßnahmen gegolten haben, nicht vereinbar gewesen wären. Umgekehrt würden Marktteilnehmer, die sich an die alten Leitlinien gehalten und keine staatlichen Mittel angenommen hätten, bei diesem Ansatz abgestraft.
 - die rückwirkende Anwendung der Luftverkehrsleitlinien auf Betriebsbeihilfen für Flughäfen laufe den allgemeinen Rechtsgrundsätzen und der europäischen Rechtsprechung zuwider.
- (160) Air France behauptet, die neuen Leitlinien hätten zur Folge, dass neue Marktteilnehmer zum Nachteil der etablierten Marktteilnehmer begünstigt würden. Indem sie einer neuen Fluggesellschaft ermöglichen würden, nur die mit ihrer Tätigkeit verbundenen inkrementellen Kosten zu bezahlen, würden sie die etablierten Fluggesellschaften des Flughafens, die höhere Entgelte entrichten müssten, diskriminieren.
- (161) Schließlich weist Air France darauf hin, dass die Voraussetzung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur eines Flughafens theoretisch leicht erfüllbar zu sein scheine, dass die Praxis jedoch ganz anders aussehe und bestimmte Geschäftsmodelle bewusst benachteiligt würden.

4.1.6. BSCA

(a) Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme

- (162) BSCA fordert die Kommission auf, ihre Prüfung aufgrund des Nichtvorliegens staatlicher Beihilfen zu ihren Gunsten oder zugunsten ihrer Geschäftspartner abzuschließen.
- (163) Zunächst vertritt BSCA die Auffassung, dass aufgrund der seit Beginn des Prüfverfahrens vergangenen Zeit ein berechtigtes Vertrauen seitens von BSCA und seiner Nutzer habe entstehen können. Die Kommission sei bereits bei ihrer ersten Prüfung, die zu der Entscheidung von 2004 geführt habe, von dem von der Wallonischen Region und BSCA 1991 im Rahmen des Konzessionsvertrags und seiner späteren Änderungen eingeführten Mechanismus unterrichtet worden. BSCA ficht daher die Ausweitung des Bereichs der von der Kommission geprüften Maßnahmen an.
- (164) BSCA weist die Kommission auf die Bedeutung der Regionalflughäfen für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung, die Anbindung der Region und den Tourismus hin. Die Liberalisierung des Luftverkehrs habe einen neuen Fluggasttypus hervorgebracht, der eher Städtetrips und Kurzreisen aus familiären Gründen buche, und neue Low-Cost-Geschäftsmodelle, die dieser neuen Nachfrage gerecht würden. BSCA ist der Ansicht, aus diesem Grund nur in sehr geringem Maße im Wettbewerb mit dem Flughafen Brüssel-National zu stehen. Im Hinblick hierauf betont BSCA die mehr als begrenzten Auswirkungen der früheren Eröffnung einer Flugverbindung zwischen Dublin und dem Flughafen Charleroi auf den Flughafen Brüssel-National ⁽⁷⁹⁾. BSCA begründet seinen Erfolg mit der von den wallonischen Behörden in den letzten Jahren betriebenen dynamischen Politik, der Flexibilität ihrer Infrastruktur und der Dynamik der Teams des Flughafens.
- (165) Im Hinblick auf die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse weist BSCA darauf hin, seit 1991 gemäß Artikel 25 der Leistungsbeschreibung zu dem mit den wallonischen Behörden geschlossenen Vertrag einen Ausgleich für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu erhalten. BSCA ficht die Würdigung der Kommission in ihrem Beschluss vom 21. März 2012 an und bestreitet den nichtwirtschaftlichen Charakter dieser Tätigkeiten. Nach Auffassung des Flughafenbetreibers handelt es sich dabei zum einen um eine Abkehr der Kommission von ihrer bisherigen Entscheidungspraxis und zum anderen um eine Missachtung der internationalen und europäischen Vorschriften im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr im Verkehrssektor. BSCA weist die Kommission darauf hin, dass ihm diese Dienstleistungen von allgemeinem Interesse von der Verwaltung im Interesse einer ordnungsgemäßen und flexiblen Handhabung übertragen worden seien. Die Ausgleichszahlung der wallonischen Behörden sei begrenzt und kostenbasiert und verschaffe BSCA keinen Gewinn. Ein Kontrollsystem sei eingerichtet, um jede Überkompensation zu vermeiden.
- (166) Zur Kapitalerhöhung habe die Kommission bei der ersten Prüfung keine Bedenken geäußert; im Übrigen sei sie mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar. Der Flughafenbetreiber ergänzt, dass diese Kapitalerhöhung auf der Grundlage eines glaubwürdigen und realistischen Wirtschaftsplans

⁽⁷⁹⁾ Entscheidung 2004/393/EG, Erwägungsgrund 300.

beschlossen worden sei und durch die Erfordernisse im Rahmen der beträchtlichen Ausweitung seiner Geschäftstätigkeit gerechtfertigt gewesen sei. BSCA betont im Hinblick hierauf, dass die Kommission bereits 2004 festgestellt habe, dass die für 2003 erwarteten Ergebnisse die im Wirtschaftsplan von 2001 geschätzten übertroffen hätten. Auch die Anzahl der über BSCA reisenden Fluggäste sowie das Betriebsergebnis von 2011 würden über den Schätzungen dieses Wirtschaftsplans liegen. Die Ausweitung der Tätigkeiten von BSCA in Partnerschaft mit Ryanair habe es der Sowaer ermöglicht, von den von BSCA erwirtschafteten guten Ergebnissen zu profitieren und 2009 einen Teil seiner Aktien mit erheblichem Gewinn zu veräußern.

4.2. Stellungnahmen der Beteiligten zu den Maßnahmen zugunsten von Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (167) Die Fluggesellschaft Britannia hält es für normal, dass Flughäfen in Abhängigkeit von dem Fluggastaufkommen, das ihnen die Fluggesellschaften verschaffen, Marketingunterstützung und Ermäßigungen gewähren, vor allem dann, wenn es sich um noch nicht gut etablierte Flughäfen handle. Diese Vorteile müssten jedoch verhältnismäßig, realistisch und befristet sein. Britannia äußert Bedenken hinsichtlich der Ungleichheit, die in diesem Fall zwischen den im Wettbewerb stehenden Luftfahrtunternehmen geschaffen werde. Die Flughafengebühren seien uneinheitlich und unrealistisch, und das, obwohl Rollbahnen, Terminals und Sicherheitseinrichtungen von Billigfluggesellschaften genauso genutzt würden wie von anderen Luftfahrtunternehmen.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (168) SAS erinnert daran, dass die Liberalisierung des europäischen Luftraums zu einem verschärften Wettbewerb zwischen den traditionellen Luftfahrtunternehmen geführt und auch die Gründung neuer Luftfahrtunternehmen mit neuen Unternehmenskonzepten ermöglicht habe. Grundlegend sei, dass dieser Wettbewerb mit dem Acquis im Bereich der Rechtsvorschriften vereinbar sei und transparent und diskriminierungsfrei angewandt werde.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (169) KLM erklärt, dass Billigfluggesellschaften und traditionelle Luftfahrtunternehmen unterschiedliche Produkte anbieten würden und dass jeder sowohl auf kommerzieller als auch auf operationeller Ebene seine ‚Daseinsberechtigung‘ habe. Billigfluggesellschaften würden im Allgemeinen große Flughäfen mit ihrer bisweilen schwerfälligen Logistik und den hohen Nutzungskosten meiden; sie würden sich für regionale Plattformen entscheiden, die ihnen einen schnellen und kostengünstigen Turnaround ermöglichen würden. Diese Entwicklungen sollten nicht in Frage gestellt werden, dürften aber Beihilfen nicht rechtfertigen. Nach Ansicht von KLM gehen die Ryanair in Charleroi gewährten Vorteile weit über das hinaus, was im Rahmen von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zulässig ist; dass Ryanair als Gegenleistung eine bestimmte Zahl von Flugzeugen auf dem Flughafen Charleroi stationiere, ändere daran nichts.

4.2.4. *Air France*

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (170) Air France vertritt die Auffassung, dass die Ermäßigung der Abgaben für Ryanair und ihre Übernahme durch die Wallonische Region und BSCA einen Nachteil für die Wettbewerber von Ryanair, die innergemeinschaftliche Strecken befliegen, darstellen würden. Durch die Ermäßigung des Landeentgelts könne Ryanair seine Betriebskosten senken und dadurch nicht nur bei Flügen von oder nach Charleroi, sondern im gesamten Ryanair-Streckennetz wettbewerbsfähiger als seine Konkurrenten sein. Die von der Wallonischen Region zugesicherte Entschädigung wird ebenfalls als Vorteil angesehen, der Ryanair stabile Betriebsbedingungen garantiere, während die „Praxis der Nutzung einer beliebigen Flughafenplattform zeigt, dass das Geschäfts- und Regelungsumfeld nie starr ist. So können die Flughafenengebühren ganz einfach angehoben werden, wenn sich der Betreiber gezwungen sieht, bestimmte Maßnahmen zu finanzieren, etwa, um andere Luftfahrtunternehmen aufzunehmen, die sich in Charleroi niederlassen möchten; im Übrigen können sich auch Änderungen der Umweltmaßnahmen auf die Nutzungsbedingungen eines Flughafens auswirken.“

4.2.5. Austrian Airlines

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (171) Nach Ansicht von Austrian Airlines hat der Markteintritt der Billigfluggesellschaften zu einem Subventionswettbewerb zwischen Flughäfen und Regionen, die von diesen Luftfahrtunternehmen angeflogen werden wollen, geführt. Durch diese Entwicklungen werde der Grundsatz der Vergütung für die Bereitstellung von Infrastruktur infrage gestellt, obwohl es sich dabei um eine der Grundregeln der zivilen Luftfahrt handle. Die gewährten Beihilfen seien nicht degressiv gestaffelt, seien unabhängig vom Erfolg Ryanairs auf den bedienten Strecken und kämen nur einem einzigen Luftfahrtunternehmen zugute, was eine Diskriminierung bewirke. Austrian Airlines betont abschließend, dass „Kooperationen“ wie die zwischen Ryanair und der Wallonischen Region zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zwischen Fluggesellschaften führen würden und mit dem reibungslosen Funktionieren des Luftverkehrsbinnenmarktes unvereinbar seien.

4.2.6. Verein der Anlieger und Einwohner der Gemeinden in der Nähe des Flughafens Charleroi-Gosselies (ARACH)

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (172) Der Verein ist besorgt, dass die Ryanair gewährten finanziellen Beihilfen zu einem „hemmungslosen Ausbau des Flughafens“ an einem stadtnahen Standort führen könnten und „dass für die umstrittenen öffentlichen Beihilfen, die einem privaten Unternehmen gewährt werden, wir als Bürger und Steuerzahler aufkommen, denn es handelt sich um eine missbräuchliche Verwendung von Haushaltsmitteln der Wallonischen Region“.

4.2.7. Beteiligter A

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (173) Der Beteiligte A äußert sich „sehr besorgt“ zu den von den Gebietskörperschaften gewährten Beihilfen, die die Wettbewerbsbedingungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern beeinflussen würden. „So erhält die Fluggesellschaft Ryanair öffentliche Zuschüsse für die Verbindung Charleroi-London, während der Eurostar, der von der SNCB, der britischen Eisenbahn und der SNCF gemeinsam betrieben wird, leer ausgeht. Die beiden Verkehrsmittel stehen aber auf der Strecke Brüssel-London im direkten Wettbewerb. Die Eisenbahnbetreiber müssen selbst Werbung für die Verbindung machen, Wagen und Triebfahrzeuge anschaffen und die Maut für Infrastruktur und Tunnel zahlen. Eine Gleichbehandlung der Wettbewerber ist daher nicht gegeben.“

4.2.8. Beteiligter B

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (174) Der Beteiligte B macht geltend, dass die Ryanair gewährten Vorteile dessen Kostenstruktur entlasten würden und es ihm ermöglichen würden, günstiger anzubieten. Die Wettbewerbsbedingungen würden dadurch unabhängig davon, ob diese Fluggesellschaften von Charleroi oder Brüssel-National aus fliegen würden, und unabhängig von den bedienten Strecken beeinträchtigt. Der Wettbewerb zwischen den sogenannten Billigfluggesellschaften dürfe nicht nur streckenbezogen analysiert werden. Für viele Fluggäste seien Ziele wie Venedig oder Barcelona austauschbar. Der Wettbewerb finde somit auf allen Strecken statt.
- (175) Das Unternehmen erklärt, dass die direkten Kosten beim Abflug ab Brüssel 32,14 EUR je Fluggast betragen würden, für Ryanair beim Abflug ab Charleroi dagegen nur 5 EUR ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Dieser Beteiligte bemerkt, dass zwar die Bodenabfertigungsdienste für Ryanair gegenüber denen für andere Luftfahrtunternehmen eingeschränkt seien, aber sehr viele Bodenabfertigungsdienste dennoch bei allen Luftfahrtunternehmen notwendig seien. Da der Markt für Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen Brüssel-National für den Wettbewerb geöffnet sei, dürften die Abfertigungskosten am Flughafen Brüssel-National eigentlich nicht

⁽⁸⁰⁾ Direkte Kosten je Flugzeug und Rotation ab Brüssel-National; sie setzen sich aus den Landgebühren, den Passagierentgelten, den sonstigen Entgelten und den Bodenabfertigungskosten zusammen. Bei einem geplanten Fluggastaufkommen von 1 700 000 Passagieren in 2003 ergibt sich eine Kostendifferenz von 23 Mio. EUR.

wesentlich höher als am Flughafen Charleroi sein. Die Abfertigungskosten seien auf kleinen Flughäfen in der Regel höher als auf großen, da die Unternehmen im Allgemeinen die kritische Größe, um Größenvorteile zu erzielen, nicht erreichen würden. Dieser Beteiligte schätzt, dass Ryanair im Jahr 2003 gegenüber den tatsächlichen Bodenabfertigungskosten und Landgebühren 17 Mio. EUR eingespart hat. Weiterhin habe sich herausgestellt, dass BSCA die Auswirkungen der Richtlinie 96/67/EG des Rates ⁽⁸¹⁾ nicht berücksichtigt habe. Der Flughafen dürfte die Zahl von zwei Millionen Fluggästen relativ schnell erreichen, und BSCA müsste beim Erreichen dieser Schwelle die Richtlinie anwenden und den Markt der Bodenabfertigungsdienste für andere Unternehmen öffnen.

- (177) BSCA habe nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber gehandelt, sondern aus politischen und sozialen Gründen auf Anweisung der Wallonischen Region. Der 15-Jahres-Vertrag werde für BSCA wahrscheinlich kein rentables Geschäft sein; es dürfte weiterhin betriebliche Probleme verzeichnen. Die Aussicht auf eine Kapitalrendite könne durch den Weggang von Ryanair vereitelt werden ⁽⁸²⁾.
- (178) BSCA würde Beiträge der Wallonischen Region erhalten, gleich ob es sich um die 65 % des Flughafengebührenaufkommens oder um die unentgeltliche Bereitstellung der Infrastruktur handle, während die Wallonische Region einen Beitrag an die Sowaer zahle. Grundsätzlich müsse jede Zahlung der Wallonischen Region auf den Ausgleich der Kosten der von BSCA übernommenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beschränkt sein, und diesbezüglich sei die Situation unklar.
- (179) Nach Ansicht dieses Unternehmens, das zugibt, in einigen Fällen ebenfalls Marketing-Vorteile für die Aufnahme neuer Flugverbindungen erhalten zu haben, nie jedoch Ermäßigungen auf die Flughafengebühren oder die Bodenabfertigungsentgelte, gehen die Ryanair in Charleroi gewährten Vergünstigungen weit über das branchenübliche Maß hinaus. Es ist jedoch der Ansicht, bei der Niederlassung auf dem Flughafen Brüssel-National zu einer Zeit, als die Konkurrenz der Sabena sehr stark gewesen sei, ebenso hohe Geschäftsrisiken eingegangen zu sein.
- (180) Die Tatsache, dass auch einige andere Flughafenbetreiber Ryanair Vorteile gewähren würden, sei bei der Prüfung, ob sich der Flughafen Charleroi wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten habe, nicht relevant. Das Unternehmen verweist auf das Urteil *Steinike & Weinlig* ⁽⁸³⁾.

4.2.9. Brussels International Airport Company, jetzt Brussels Airport Company (im Folgenden „BAC“)

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2002 eingegangene Stellungnahme)

- (181) Nach Auffassung von BAC hat sich BSCA nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten, da sich die gewährten Vorteile vom Umfang her von den von anderen Flughäfen gewährten Vorteilen unterscheiden würden ⁽⁸⁴⁾. Die Tatsache, dass Ryanair auch von anderen Flughäfen Vorteile erhalte, sei in jedem Fall nicht relevant, da es sich dabei ebenfalls um staatliche Beihilfen handeln könne.
- (182) Der Beteiligte weist die Kommission auf mehrere Faktoren hin, die bei der Prüfung der möglichen Rentabilität von BSCA berücksichtigt werden müssten und seiner Ansicht nach mittelfristige Gewinne ausschließen würden:
- (183) Das Kapital von BSCA sei im Dezember 2002 von der Wallonischen Region um 4 Mio. EUR aufgestockt worden;

— BSCA „erhält für den Zeitraum 2001-2006 eine Befreiung in Höhe von 50 % der an die Wallonische Region abzuführenden Entgelte. Dieser Vorteil macht eine Million Euro pro Jahr aus, die BSCA jedoch ab 2007 zurückzahlen muss“;

⁽⁸¹⁾ Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. L 272 vom 25.10.1996, S. 36). Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003 zur Anpassung der Bestimmungen über die Ausschüsse zur Unterstützung der Kommission bei der Ausübung von deren Durchführungsbefugnissen, die in Rechtsakten vorgesehen sind, für die das Verfahren des Artikels 251 des EG-Vertrags gilt, an den Beschluss 1999/468/EG des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁽⁸²⁾ Das Unternehmen führt als Beispiel den Flughafen Shannon in Irland an. Shannon habe Ryanair eine gewisse Zeit lang Vorteile gewährt, die dann eingestellt worden seien. Ryanair habe daraufhin beschlossen, seine Aktivitäten auf einen anderen Flughafen zu verlagern, und Shannon habe die erwartete angemessene Kapitalrendite nicht erzielt.

⁽⁸³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 22. März 1977, *Steinike & Weinlig/Deutschland*, C-78/76, Slg. 1977, 595, ECLI:EU:C:1977:52. „Verletzt ein Mitgliedstaat eine Verpflichtung, die ihm nach dem Vertrag im Zusammenhang mit dem in Artikel 92 enthaltenen Verbot obliegt, so kann dies nicht damit gerechtfertigt werden, dass andere Mitgliedstaaten dieser Verpflichtung ebenfalls nicht nachkommen. Die Auswirkungen mehrfacher Wettbewerbsverzerrungen auf den Handelsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten heben sich nicht gegenseitig auf, sondern kumulieren sich, wodurch die schädlichen Folgen für den gemeinsamen Markt vergrößert werden.“ (Randnr. 24).

⁽⁸⁴⁾ Die von Frankfurt-Hahn und London-Stansted berechneten Entgeltsätze seien höher und die Ermäßigungen geringer, obwohl Ryanair von London aus 49 und von Frankfurt-Hahn aus 15, von Charleroi aus dagegen nur 9 Ziele anfliege.

- die Kommission müsse die Kosten der Ausbauarbeiten am Flughafen Charleroi von schätzungsweise 95 Mio. EUR sowie die Finanzierungsmodalitäten berücksichtigen. Falls diese Arbeiten nicht von BSCA übernommen würden, müssten die Bedingungen für die Bereitstellung dieser Infrastruktur zugunsten von BSCA durch die Wallonische Region geprüft werden. Der Beteiligte bezweifelt, dass der Flughafen beim derzeitigen Zustand seiner Infrastruktur in der Lage ist, genügend Fluggäste aufzunehmen, um eine ausgeglichene Finanzlage von BSCA zu gewährleisten;
- die Wallonische Region stelle BSCA kostenlos das erforderliche Material und Personal für alle Sicherheitsaufgaben am Flughafen Charleroi zur Verfügung, d. h. für die Kontrolle der Fluggäste und ihres Gepäcks vor dem Boarding, während *„die Kosten für die Gefahrenabwehr normalerweise von den Flughafenutzern getragen werden, entweder über ein Sicherheitsentgelt, das an den Flughafenbetreiber gezahlt wird, oder über eine Gebühr, falls diese Dienste von Behörden wahrgenommen werden“*.

4.2.10. Beteiligter C

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme)

- (184) Der Beteiligte C vertritt die Auffassung, dass die BSCA und Ryanair von der Wallonischen Region gewährten Vorteile den Wettbewerb beeinträchtigen und dass die Flughäfen Charleroi und Brüssel-National auf demselben Markt tätig sind.
- (185) Der Beteiligte C kritisiert die Beziehungen zwischen der Wallonischen Region, BSCA und Ryanair und die Unterschiede, die sich daraus bei den in Brüssel und Charleroi von den Fluggesellschaften erhobenen Entgelten ergeben. Im Besonderen würden i) die Instandhaltungsentgelte nicht auf die Nutzer umgelegt, sondern von der Wallonischen Region ausgeglichen, ii) die Landeentgelte Ryanair begünstigen, [...].
- (186) Der Beteiligte C macht zudem geltend, dass Ryanair für Dienstleistungen, die zum normalen Flughafenbetrieb gehören würden, wie Brandschutz, Erweiterung und Bau von Infrastruktur und Passagierentgelte, nicht zahle.

4.2.11. Brussels Airlines

(a) Vorliegen einer Beihilfe

(i) Selektiver Vorteil

- (187) Nach Auffassung von Brussels Airlines wurde Ryanair gegenüber anderen Fluggesellschaften ein selektiver Vorteil gewährt.
- (188) Die von der Region und der Sowaer gewährten Beihilfen zugunsten von BSCA würden dessen Betriebskosten senken und es ihm ermöglichen, den Fluggesellschaften, darunter Ryanair, niedrigere Entgelte zu berechnen, sodass auch die Betriebskosten dieser Fluggesellschaft gesenkt würden. Da die Wallonische Region die Kosten für die Sicherheit am Flughafen Charleroi decke, müsse BSCA diese Kosten nicht auf die Fluggesellschaften umlegen, während dem Flughafen Brüssel-National kein Ausgleich dafür gewährt werde. Nach Ansicht von Brussels Airlines muss bei der Würdigung der Geschäftsbeziehung zwischen BSCA und Ryanair das gesamte finanzielle Unterstützungspaket der Region zugunsten von BSCA berücksichtigt werden.
- (189) Ryanair habe auch direkte finanzielle Maßnahmen erhalten, beispielsweise eine Anlaufbeihilfe und Beiträge zu den Marketingtätigkeiten. Brussels Airlines stellt sich die Frage nach der Vereinbarkeit dieser Beihilfen mit den in den Leitlinien von 2005 vorgesehenen Bedingungen und nach der Erfüllung der Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und Transparenz.
- (190) Brussels Airlines vertritt die Auffassung, dass aufgrund der kumulativen Wirkung aller Maßnahmen nicht davon ausgegangen werden kann, dass sich BSCA wie ein privater Investor verhalten hat, und fordert die Kommission auf, die Maßnahmen nicht separat, sondern gemeinsam zu prüfen.

1. Benchmarking

- (191) Brussels Airlines zufolge lagen die Entgelte, die BSCA Ryanair im betrachteten Zeitraum berechnet hat, deutlich unter den von anderen Fluggesellschaften auf vergleichbaren Flughäfen gezahlten Entgelten.

- (192) Zum Vergleich zieht Brussels Airlines die Flughafenentgelte einer Reihe anderer Flughäfen heran, die im selben Einzugsgebiet wie Charleroi liegen (Eindhoven, Lille und Köln) oder eine ähnliche Größe haben (Marseille, Porto und Bologna), und folgert daraus, dass die am Flughafen Charleroi erhobenen Flughafenentgelte nicht denen entsprechen, die ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber berechnen würde.
- (193) Brussels Airlines hält zudem den Flughafen Brüssel für eine gute Vergleichsgröße, um den diskriminierenden Charakter der Flughafenentgelte zu bewerten, denn die beiden Flughäfen würden im selben Einzugsgebiet liegen und mit demselben wirtschaftlichen Umfeld konfrontiert sein. Darüber hinaus könne der Flughafen Brüssel seine Fixkosten auf eine größere Zahl von Fluggesellschaften umlegen, womit das Vorbringen entkräftet werde, dass die vom Flughafen Brüssel berechneten Entgelte zwangsläufig aufgrund seiner Größe höher seien. Ein Vergleich fördere einen großen Unterschied zwischen der Höhe der Flughafenentgelte in Brüssel und Charleroi zutage, auch unter Berücksichtigung der aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsmodelle der Fluggesellschaften am Flughafen Brüssel-National erbrachten zusätzlichen Dienstleistungen.

2. Deckung der Kosten

- (194) BSCA beweist Brussels Airlines zufolge nicht, bei der Entscheidung über die betreffenden Verträge (von 2001 mit den anschließenden Änderungen) in der Lage gewesen zu sein, die aus diesen Verträgen erwachsenden Kosten während der gesamten Laufzeit zu decken und dabei mittelfristig einen angemessenen Gewinn zu erwirtschaften. BSCA habe sich daher nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten.
- (195) Brussels Airlines macht geltend, dass die Gewinnspanne von BSCA deutlich unter der anderer Flughäfen der Union liege. In den Jahren 2006 und 2007 habe die durchschnittliche Gewinnspanne mehrerer Flughäfen der Union zwischen 7 % und 9 % gelegen. Die unter Berücksichtigung der Zuschüsse berichtigten Gewinnspannen von BSCA/der Sowaer seien eindeutig negativ und entsprächen daher nicht den vorgenannten Werten, was auf nicht marktorientierte Praktiken schließen lasse.
- (196) Brussels Airlines stellt die Frage, ob sich die Ryanair gewährte Ermäßigung von 50 % auf diese Entgelte mit Größenvorteilen rechtfertigen lassen. Die Passagierentgelte, die PRM-Umlage und die Bodenabfertigungsentgelte würden nicht oder in extrem geringer Höhe berechnet, obwohl es sich um Kosten handle, die normalerweise von den Fluggesellschaften getragen würden.
- (197) Brussels Airlines zufolge müssten die Investitions- und Betriebskosten, die von BSCA nicht getragen worden seien, bei der Würdigung der Beihilfe für Ryanair berücksichtigt werden.
- (198) Brussels Airlines fragt sich, ob BSCA die geschätzten Einnahmen und Kosten des Flughafens für die gesamte Laufzeit der Verträge mit Ryanair ausreichend prognostiziert habe.
- (199) Als Gegenleistung für die Entgeltermäßigungen habe Ryanair BSCA kein Fluggastaufkommen zusichern können, das Einnahmen in gleicher Höhe und im Verhältnis zu den Ryanair gewährten Vorteilen hätte generieren können.
- (200) Nach Auffassung von Brussels Airlines sind die in Rede stehenden Maßnahmen daher nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbare staatliche Beihilfen, mit denen Ryanair ein selektiver Vorteil verschafft wird.

(ii) Wettbewerbsverfälschungen

- (201) Brussels Airlines macht geltend, dass sich die Beihilfen nachteilig auf die vom Flughafen Brüssel-National aus operierenden Fluggesellschaften auswirken würden. Die Beihilfen würden es BSCA ermöglichen, niedrigere Entgelte zu berechnen und dadurch die Kosten der vom Flughafen Charleroi aus fliegenden Fluggesellschaften zu senken. Diese Fluggesellschaften könnten die Preise ihrer von anderen Flughäfen aus operierenden Wettbewerber unterbieten. Infolgedessen habe sich der europäische Markt für Direktverbindungen von Belgien aus nach Charleroi verlagert. Nur das Fluggastaufkommen von Charleroi sei in diesem Segment gestiegen. Am Flughafen Brüssel-National habe das Passagieraufkommen den letzten Jahren stagniert, während es überall sonst in Europa gestiegen sei. Mit anderen Worten sei der Anstieg des lokalen Fluggastaufkommens in vollem Umfang Charleroi zugute gekommen.
- (202) Brussels Airlines erinnert daran, am Flughafen Brüssel-National niedergelassen zu sein, dessen Einzugsgebiet nahezu deckungsgleich mit dem von Charleroi sei. Brussels Airlines stehe daher in direktem Wettbewerb mit

Ryanair, denn beide seien im selben Einzugsgebiet tätig und würden denselben Kundenkreis ansprechen. Auf dem Markt der Union würden Brussels Airlines und Ryanair die gleiche Art von Dienstleistung (Direktflüge) anbieten und dieselben Zielorte anfliegen. 60 der von Brussels Airlines angeflogenen Ziele würden auch von Ryanair angeflogen. Von 46 Zielorten stehe Brussels Airlines bei 16 Zielorten auf demselben Flughafen und bei 12 Zielorten auf einem Flughafen im selben Einzugsgebiet im Wettbewerb mit Ryanair.

- (203) Die Konsequenz dieser Situation sei, dass Brussels Airlines einige Flugverbindungen, die auch von Ryanair angeboten würden, habe streichen müssen (sieben seit 2007) und die Flugfrequenz auf bestimmten Verbindungen habe senken müssen (bei 14 Zielorten). Der Marktanteil von Brussels Airlines sei von 2004 bis 2012 von [...] % auf [...] % gesunken. Seine Marktanteile würden weiter sinken, und dies zugunsten von Charleroi, dessen Marktanteile von [...] auf [...] % gestiegen seien.

(b) Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (204) Nach Ansicht von Brussels Airlines tragen die meisten Ryanair gewährten Beihilfen nicht zum Erreichen eines Ziels von gemeinsamem Interesse bei. Zudem seien die Beihilfen auf eine solche Weise angewandt worden, dass sie zu einer Wettbewerbsverfälschung führten, die den gemeinsamen Interessen zuwiderlaufe. Die Ryanair gewährten Beihilfen sind daher nach Auffassung von Brussels Airlines nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar.

4.2.12. BSCA

(Nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 eingegangene Stellungnahme)

- (205) BSCA zufolge stellt der geschäftliche Rahmen mit Ryanair keineswegs eine Beihilfe zugunsten von Ryanair dar. Die aufgrund dieser Partnerschaft erzielten Ergebnisse würden die Rentabilität des Geschäftsmodells beweisen. Darüber hinaus bringt BSCA vor, dass es sein Geschäft vollkommen unabhängig ohne direktes oder indirektes Eingreifen der wallonischen Regierung betreibe; dies gelte insbesondere für die Vertragsverhandlungen mit den Fluggesellschaften.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair macht geltend, dass die Verträge zwischen Ryanair, BSCA und der Wallonischen Region aus drei Gründen keine Beihilfeelemente enthalten würden: es gelte der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers, es habe keine Selektivität vorgelegen, und der Wettbewerb werde durch die Verträge nicht verfälscht.

4.2.14. TBI

- (207) Nach Auffassung von TBI sind die auf dem Flughafen Charleroi geschlossenen Verträge den Vereinbarungen, die TBI insbesondere in Stockholm Skavsta mit Ryanair und anderen Billigfluggesellschaften getroffen habe, ähnlich. Die Gewährung von Rabatten auf Landegebühren und Bodenabfertigungspreise sei eine gängige Geschäftspraxis, um Fluggesellschaften zu gewinnen, die in der Lage seien, ein hohes Fluggastaufkommen zu bringen. Beiträge in Form einer Übernahme von Hotel-, Personalausbildungs- oder Marketingkosten müssten den getätigten Investitionen und dem Risiko, das ein Luftfahrtunternehmen eingehen, gegenübergestellt werden. Von den Marketingbeiträgen profitiere der Flughafen durch die Verbesserung seines Images und durch steigende Fluggastzahlen. TBI biete derartige Beiträge vor allem dann an, wenn eine Fluggesellschaft eine neue Flugverbindung einrichte oder die Frequenz auf einer bestimmten Strecke erhöhe.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Nach Ansicht von HRL Morrison hätte auch ein privater Investor den Ansatz des Flughafens Charleroi wählen können. Dieser würde seinem Angebot bestimmte maßgebende Faktoren zugrunde legen, und zwar das Fluggastaufkommen, das eine Fluggesellschaft dem Flughafen verschaffen könne, den Wunsch, sich vertraglich langfristig zu binden, die spezifischen Erfordernisse der Fluggesellschaft, den Flugplan und dessen Übereinstimmung mit der Flughafentätigkeit (bestehender Verkehr) sowie den Bedarf im Hinblick auf Terminalressourcen und Bodenabfertigungsdienste. Er würde die erwarteten Gewinne aus dem Vertrag mit Ryanair unter dem Strich (und nicht für die

einzelnen Komponenten) berechnen. Die Gewinne aus einem solchen Geschäft müssten über einen Zeitraum von rund 20 Jahren betrachtet werden, mit einem richtigen Durchstarten der Tätigkeiten nach drei bis fünf Jahren. Ein Vertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren sei für die Aktionäre von Morrison wirtschaftlich vertretbar, wenn es rund fünf Jahre nach der Vertragsunterzeichnung zu einer Kapitalrendite komme.

5. ÄUSSERUNGEN BELGIENS

5.1. Äußerungen Belgiens zu den Maßnahmen zugunsten von BSCA

5.1.1. Nichtvorliegen staatlicher Beihilfen zugunsten von BSCA

5.1.1.1. Stellungnahme Belgiens nach dem Ausweitungsbeschluss von 2012

(a) Bereitstellung der Infrastruktur durch die Sowaer

(i) Hauptvorbringen Belgiens: Das Investitionsprogramm sei von der wallonischen Regierung vor dem 12. Dezember 2000 genehmigt worden

(209) Belgien zufolge wurde das Investitionsprogramm von der wallonischen Regierung im Juli 2000 beschlossen und im November 2000 bestätigt, d. h. vor dem Urteil *Aéroports de Paris* ⁽⁸⁵⁾ (im Folgenden „Urteil ADP“). Seit diesem Urteil gelten für die Finanzierung von Flughäfen die Beihilfevorschriften des AEUV.

(210) Die Rahmenvereinbarung vom 20. Juli 2000 mit den Bedingungen für die Entwicklung der Regionalflughäfen und den damit verbundenen Umweltmaßnahmen stelle die in der wallonischen Regierung getroffene Vereinbarung dar, mit der sich die Region verpflichtet habe, einen Teil ihres Haushalts für den Ausbau ihrer eigenen Infrastruktur des Flughafens Charleroi aufzuwenden. Mit der Entscheidung vom 8. November 2000 werde die Entscheidung vom 20. Juli 2000 zur Umsetzung der zuvor festgelegten Rahmenvereinbarung in ein mehrjähriges Investitionsprogramm vollstreckt. Die beiden Entscheidungen müssten daher gemeinsam betrachtet werden, da die zweite die erste insbesondere im Hinblick auf den konkreten Zeitplan für die Durchführung der beschlossenen finanziellen Maßnahmen ergänze und präzisiere.

1. Widerlegung einiger von der Kommission im Ausweitungsbeschluss von 2012 dargelegter Sachverhalte

a. Zur Frage des Nichtvorliegens von Zusagen gegenüber Dritten

(211) Im Rahmen dieser Entscheidungen sei kein Drittbegünstigter festzustellen, da die Region damit Investitionen für sich selbst festlege. Daher sei auch die Formulierung dieser beiden Entscheidungen weniger formalistisch als im Rahmen eines Beihilfebewilligungsbeschlusses zugunsten eines Dritten. Bei der Bewilligung einer Beihilfe zugunsten eines Dritten hätte die Region den Grundsatz und die Höhe der Investitionen auf die gleiche Weise, ohne zusätzliches Verfahren, angenommen, allerdings ein Schreiben zur Bekanntgabe der Regierungsentscheidung versandt, was im vorliegenden Fall unnötig gewesen sei.

(212) Dieser fehlende Formalismus beinhaltet jedoch Belgien zufolge keine Unverbindlichkeit dieser Entscheidungen. Auch wenn die Region Empfängerin der Entscheidungen sei, entstehe mit der Annahme einer Entscheidung der Regierung eine Zusage seitens der Regierung. Der Umstand, dass diese Zusage einseitig sei, sei im vorliegenden Fall unerheblich, denn jede finanzielle Maßnahme, ungeachtet ihrer Empfänger, werde immer mit einem einseitigen Verwaltungsakt der bewilligenden Behörde beschlossen, für dessen Aufrechterhaltung, Änderung oder Widerruf sie zuständig bleibe.

(213) Deshalb sei kein förmliches Bewilligungsschreiben an ein begünstigtes Unternehmen abgefasst worden, während gemäß dem Urteil *Fleuren Compost* ⁽⁸⁶⁾ dieses Schreiben als die rechtlich verbindliche Entscheidung betrachtet werden müsse, mit der sich die zuständige Behörde verpflichte, die Beihilfe zu gewähren, und infolgedessen das Beihilfebewilligungsdatum darstelle. Da kein solches Dokument vorliege, sei das einzig mögliche Datum das Datum der Entscheidungen der Regierung über die Gewährung (Grundsatz, Höhe und Zeitplan) der Investitionen.

⁽⁸⁵⁾ Urteil vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris*/Kommission, T-128/98, Slg. 2000, II-3929, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Urteil vom 14. Januar 2004, *Fleuren Compost BV*/Kommission, T-109/01, Slg. 2004, II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, Randnr. 18.

b. Zur Frage der Unwiderruflichkeit, Verbindlichkeit und Endgültigkeit der Entscheidungen von 2000

- (214) Der Kommission zufolge seien die Entscheidungen vom 20. Juli und 8. November 2000 später wesentlich geändert worden und daher nicht unwiderruflich, verbindlich und endgültig.
- (215) Belgien zufolge muss in diesem Punkt zwischen Entscheidungen über neue Investitionen, die neuen Projekten entsprechen, und Entscheidungen zur Ausführung/konkreten Umsetzung der zuvor beschlossenen Investitionen, gegebenenfalls mit gewissen Anpassungen, unterschieden werden.
- (216) Im vorliegenden Fall bestätigt Belgien bezüglich der Verbindlichkeit und Unwiderruflichkeit der Entscheidungen von Juli und November 2000, dass im Anschluss keine neue Finanzierungsentscheidung getroffen wurde. Die einzigen Entscheidungen, die von Wallonien und der Sowaer im Anschluss getroffen worden seien, hätten die Anwendung und Ausführung der Finanzierungsmaßnahmen gemäß den Regierungsentscheidungen von Juli und November 2000 bezweckt.
- (217) Die späteren Anpassungen der festgesetzten Beträge der Investitionen seien daher keine neuen Investitionsentscheidungen, sondern die aufgrund der allgemeinen Entwicklung der Lage notwendige Anpassung dessen, was bereits im Juli und November 2000 bewilligt worden sei. So hätten einige der in der Rahmenvereinbarung und im Finanzierungsprogramm vorgesehenen Beträge im Anschluss Neubewertet werden müssen, insbesondere aufgrund von gestiegenen Rohstoffpreisen, der Detaillierung der erforderlichen Investitionen im Zuge der Fachplanungen, der technischen Auflagen im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen oder des Ergebnisses der durchgeführten Ausschreibungen. Diese technischen oder Haushaltsanpassungen können nach Auffassung Belgiens keine wesentlichen Änderungen darstellen.
- (218) So habe die Regierung in dem Bewusstsein um die Grenzen der Schätzung derartiger Investitionen von vornherein vorgesehen, dass bestimmte Positionen (wie der Bau eines neuen Terminals) „in Abhängigkeit von der tatsächlichen Tätigkeit des Flughafens“ oder in dem Maße, wie sie „durch den tatsächlichen Bedarf des Flughafens bedingt“ seien, möglicherweise Neubewertet werden müssten. Da sich die Tätigkeit und der tatsächliche Bedarf des Flughafens im Rahmen einer Vereinbarung und eines Investitionsprogramm mit mehrjähriger Laufzeit zwangsläufig verändern würden, sei es logisch und normal gewesen, dass die Regierung bestimmte Positionen unter dem Vorbehalt der ständigen Veränderung dieser Faktoren beziffert habe.
- (219) Tatsächlich sei die Regierung bereits bei der Annahme der Rahmenvereinbarung am 20. Juli 2000 und bei der Annahme des Investitionsprogramms vom 8. November 2000 bestrebt gewesen, ihre Zusagen festzulegen und zu beziffern, wenn auch unter dem Vorbehalt späterer Detaillierungen. Durch die nach diesen Entscheidungen vorgenommenen Anpassungen könne die Verbindlichkeit der zu diesem Zeitpunkt von der Regierung getroffenen Zusage nicht infrage gestellt werden.
- (220) Falls bestimmte Anpassungen so erheblich gewesen sein sollten, dass es sich tatsächlich um neue Investitionen gehandelt hätte und nicht mehr um eine spätere Korrektur einer bereits gewährten Investition, was nicht der Fall sei, so dürfe hilfsweise nur diese Investition, allein betrachtet, als nach den Entscheidungen vom 20. Juli und 8. November 2000 gewährt betrachtet werden.
- (221) Eine Neubewertung dieser Investition kann Belgien zufolge nur dann als neue Investition angesehen werden, wenn die Änderung nicht nur den Umfang, sondern auch die Art der beschlossenen Investition betrifft. Diese Änderung müsse dergestalt sein, dass behauptet werden könne, dass das zum Zeitpunkt der Entscheidungen von Juli und November 2000 geplante Projekt keinen Bezug zu dem konkret finanzierten und anschließend realisierten Projekt habe, unabhängig von der legitimen Veränderung der allgemeinen Situation. So könne beispielsweise eine „Aufstockung“ der Investition, die nicht durch eine nachträgliche Anpassung an den tatsächlichen Bedarf des Flughafens gerechtfertigt sei, sondern beschlossen worden sei, um zusätzliche Infrastrukturen zu den im Juli und November 2000 ursprünglich vorgesehenen zu beschaffen, nur in Höhe des Aufstockungsbetrags als neue Investition betrachtet werden, die außerhalb der Rahmenvereinbarung und des Investitionsprogramms von 2000 beschlossen worden sei.
- (222) Auch wenn sich im vorliegenden Fall gezeigt habe, dass einige Positionen zu niedrig angesetzt worden seien oder nicht fristgerecht realisierbar gewesen seien, seien doch grundsätzlich alle getätigten Investitionen in den Entscheidungen von Juli und November 2000 vorgesehen worden. Dass die Beträge im Anschluss geändert worden seien, sei durch neue Umstände bedingt gewesen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung nicht oder kaum vorhersehbar gewesen seien.

2. Vorbringen Belgiens auf der Grundlage der Analyse der Entscheidungen von 2000

- (223) Belgien zufolge bestätigt die Analyse der Entscheidungen vom 20. Juli 2000 und vom 8. November 2000 die Rechtsverbindlichkeit der darin enthaltenen Zusagen.

a. Entscheidung der wallonischen Regierung vom 20. Juni 2000 zur Genehmigung der Rahmenvereinbarung

- (224) Die Rahmenvereinbarung und das Investitionsprogramm seien echte Entscheidungen mit einer verbindlichen Zusage der Regierung. Dass die Entscheidung als „Rahmenvereinbarung“ bezeichnet worden sei, habe die Kommission im Übrigen in einer früheren Entscheidung nicht gehindert, die Entscheidung als rechtsverbindlich zu betrachten und das Datum der Unterzeichnung als Datum der Bewilligung einer Beihilfe anzusehen ⁽⁸⁷⁾.
- (225) Belgien zufolge ist die Rahmenvereinbarung von Juli 2000 weit mehr als eine Grundsatzvereinbarung, da die Kontierung der Investitionen konkret vorgesehen werde. Die Budgetzuordnung sei bereits festgelegt gewesen, und auch die Kosten der Investitionen seien bereits bewertet worden, sodass die Ausgaben dem Haushalt sofort hätten belastet werden können.
- (226) Darüber hinaus habe die Regierung angegeben, dass ein „spezieller Finanzierungsmechanismus“ eingerichtet werden müsse. Dies bestätige, dass die Regierung bereits die Einrichtung einer neuen staatlichen Stelle geplant habe, die für die Flughafeninfrastruktur zuständig sein sollte.
- (227) Der Wirtschaftsplan der Sowaer, der von der Regierung am 23. Mai 2001 genehmigt worden sei, bestätige die Umsetzung der Regierungsentscheidungen von Juli und November 2000 durch die Sowaer und beziehe sich auf die Rahmenvereinbarung vom 20. Juli 2000, was jeden Zweifel an den von Wallonien getroffenen Zusagen ausschließe.
- (228) Diese Vorgehensweise sei im Übrigen für den Grundsatz der Genehmigung des Investitionsprogramms, um den es hier gehe, unerheblich. Die Gründung der Sowaer sei lediglich eine Maßnahme zur Durchführung der Entscheidung von Juli und November 2000, da sie lediglich das Finanzvehikel Walloniens sei. Während der konkrete Finanzierungsmechanismus zur Umsetzung der von der Region beschlossenen Investitionen nach den Entscheidungen von Juli und November 2000 noch habe bestimmt werden müssen, hätten die Zusagen der wallonischen Behörden festgestanden und seien für den zu wählenden Finanzierungsmechanismus verbindlich.

b. Entscheidung der wallonischen Regierung vom 8. November 2000 zur Durchführung der Rahmenvereinbarung vom 20. Juli 2000 und zur Genehmigung des mehrjährigen Investitionsprogramms für den Flughafen Charleroi

- (229) Am 8. November 2000 habe die wallonische Regierung eine Entscheidung zur Durchführung ihrer Entscheidung vom 20. Juli 2000 angenommen. Dabei habe sie das „mehrjährige Investitionsprogramm 2000-2004 für den Flughafen Charleroi und den zugehörigen Wirtschaftsplan“ genehmigt. Jede in der von der Regierung genehmigten Mitteilung beschriebene Investition sei bewertet worden, und ihre Kosten seien präzise bestimmt worden.
- (230) Abschließend sei das Investitionsprogramm 2001-2010 bezüglich des Flughafens Charleroi sehr wohl vor dem 12. Dezember 2000, dem Datum der Verkündung des Urteils *Aéroports de Paris*, beschlossen worden.

(ii) Hilfsvorbringen Belgiens: Die Finanzierung der Infrastruktur entspreche dem Grundsatz des privaten Kapitalgebers

- (231) Nach Auffassung Belgiens ist die Finanzierung der Infrastruktur des Flughafens Charleroi in jedem Fall mit dem Grundsatz des privaten Kapitalgebers vereinbar.
- (232) Zum Beweis dafür legte Belgien eine Übersicht über die Zahlungsströme in Verbindung mit den Investitionen in das neue Terminal und das Parkhaus zwischen 2002 und 2036 vor ⁽⁸⁸⁾. Von diesen Investitionsbeträgen seien nur 89,7 % der Investitionen für das Parkhaus und 28,1 % der Investitionen für das neue Terminal berücksichtigt worden, da die übrigen Investitionen für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten bestimmt gewesen seien. Im Übrigen

⁽⁸⁷⁾ Entscheidung 2004/393/EG, Erwägungsgrund 300.

⁽⁸⁸⁾ Siehe Anhang 3 der am 23. Mai 2012 übermittelten Stellungnahme Belgiens.

sei Belgien davon ausgegangen, dass die staatliche Finanzierung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und im weiteren Sinne der für diese Tätigkeiten bestimmten Infrastrukturen nach dem europäischen Beihilferecht zulässig sei. Belgien folgert daraus, dass die Rentabilität der Finanzierung dieser Infrastruktur — ohne den BSCA von der Region gewährten Ausgleich für den Teil der Entgelte, der mit Infrastruktur für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse verbunden sei — fast 2 % beträgt. Die Infrastruktur sei daher nicht unter Wert bereitgestellt worden.

(b) Leistungen der Sowaer zugunsten von BSCA

- (233) Belgien betont, dass ein erheblicher Teil der Kosten für umfangreiche Instandhaltung und Reparaturen die für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten bestimmte Infrastruktur betreffe.

(c) Finanzierung eines Teils der Kosten von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse durch die Region

- (234) Der Grundsatz der buchhalterischen Trennung zur Ermittlung der unter den Ausgleich fallenden Kosten sei bereits 1991 in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung berücksichtigt worden.

(i) In der Hauptsache: Finanzierung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten

1. Brandschutz

- (235) Der Brandschutz ist Belgien zufolge insofern keine wirtschaftliche Tätigkeit, als es sich um hoheitliche Aufgaben handelt.

2. Verkehrssicherheit am Boden

- (236) Belgien zufolge fallen auch die Leistungen in Verbindung mit der Verkehrssicherheit am Boden unter hoheitliche Aufgaben.

- (237) So habe die Kommission selbst in ihrer Entscheidung vom 23. Juli 2008 zum Flughafen Leipzig Halle anerkannt, dass Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit nichtwirtschaftliche Tätigkeiten sind ⁽⁸⁹⁾. Aus der von den deutschen Behörden vorgelegten und in Erwägungsgrund 58 dieser Entscheidung wiedergegebenen Liste der mit der Betriebssicherheit zusammenhängenden Infrastruktur gehe nun aber hervor, dass diese Infrastruktur für die Verkehrssicherheit am Boden unverzichtbar sei. Dazu gehörten: die unterbrechungsfreie Stromversorgung der Vorfeldflächen, die Umspannstation, die Befeuerung der Start- und Landebahn, die Befeuerung der Vorfeldflächen usw. Dieser Standpunkt der Kommission sei im Übrigen vom Gericht im Urteil *Freistaat Sachsen/Kommission* ⁽⁹⁰⁾ im Rahmen einer Klage auf Nichterklärung der genannten Entscheidung der Kommission bestätigt worden.

- (238) Aus der Beschreibung der Dienstleistungen in Verbindung mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit in Nachtrag Nr. 5 zur Konzessionsvereinbarung vom 9. Juli 1991 und zur Leistungsbeschreibung vom 10. März 2006 gehe nun aber hervor, dass die betreffenden Kosten, d. h. die laufende Instandhaltung des Flughafengeländes, die technische Instandhaltung der Gebäude, der Rollbahnen, der Zufahrten und der Fahrzeuge, kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und Befeuerung der Start- und Landebahn, Mäharbeiten, die Gummiabriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung und der Winterdienst sehr wohl Dienstleistungen in Verbindung mit der Betriebssicherheit entsprächen, die von der Kommission in ihrer Entscheidung über den Flughafen Leipzig Halle als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten anerkannt worden seien.

3. Gefahrenabwehr

- (239) Nach Auffassung Belgiens sind Tätigkeiten in Verbindung mit der Gefahrenabwehr hoheitliche Aufgaben, die traditionell vom Staat wahrgenommen werden. Belgien führt zur Stützung seines Vorbringens europäische Verordnungen und die Entscheidung der Kommission im Fall des Flughafens Leipzig ⁽⁹¹⁾ an.

⁽⁸⁹⁾ Entscheidung 2008/948/EG, Erwägungsgrund 182.

⁽⁹⁰⁾ Urteil vom 24. März 2011, *Freistaat Sachsen/Kommission*, T-443/08 und T-455/08, Slg. 2011, II-01311, Randnr. 225.

⁽⁹¹⁾ Siehe Fußnote 89.

4. Tracking und Erfassung der Flüge, Flugplanung und Einwinken

- (240) Nach Auffassung Belgiens sind die Aufgaben des Trackings und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und des Einwinkens wesentliche Faktoren für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und daher hoheitliche Aufgaben, da sie maßgebliche Komponenten der Sicherheit eines Flughafens seien.

5. Schlussfolgerungen zur Finanzierung der von BSCA auf Verlangen der Wallonischen Region erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse

- (241) Aus den vorstehenden Ausführungen gehe hervor, dass alle in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung definierten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, für welche die Region einen Ausgleich an BSCA zahle, nichtwirtschaftliche Dienstleistungen seien, die gemäß der Entscheidungspraxis der Kommission und der europäischen Rechtsprechung vom Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgenommen seien.
- (242) Belgien betont, dass diese Dienstleistungen zuvor von der wallonischen Verwaltung übernommen worden seien, und zwar die Dienstleistungen im Bereich Brandschutz und Instandhaltung bis 1991 und die Gefahrenabwehr und die Dienstleistungen des Trackings und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und des Einwinkens bis 2008.
- (243) Mit der Erbringung dieser Dienstleistungen übernehme BSCA lediglich Pflichten, die gemäß den ICAO-Vorschriften oder europäischen Verordnungen der öffentlichen Hand obliegen würden.

(ii) Hilfsweise: Finanzierung wirtschaftlicher Tätigkeiten von allgemeinem Interesse entsprechend dem Urteil *Altmark*

- (244) Falls die Kommission einige der oben genannten Tätigkeiten als wirtschaftliche Tätigkeiten ansehen sollte, müsste sie Belgien zufolge feststellen, dass es sich bei den Finanzierungen dieser Tätigkeiten um Ausgleichsleistungen handelt, die nach den im Urteil *Altmark* ⁽⁹²⁾ aufgestellten Kriterien keine Beihilfen darstellen. Denn diese Ausgleichsleistungen würden die in der Rechtsprechung *Altmark* aufgestellten Kriterien erfüllen, die es ermöglichen, das Vorliegen einer Beihilfe auszuschließen.

1. Bestehen klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

- (245) Belgien zufolge wird mit den geprüften Tätigkeiten, die mit der Gefahrenabwehr und der Sicherheit der Zivilluftfahrt und der Flughafentätigkeiten zusammenhängen, ein allgemeines Interesse verfolgt. Die Verpflichtungen von BSCA im Rahmen der Sicherheits- und Gefahrenabwehraufgaben würden in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Konzessionsvereinbarung vom 9. Juli 1991 definiert. Diese Bestimmung besage, dass diese Dienstleistungen „vom Konzessionsinhaber im allgemeinen Interesse erbracht werden“. Aus dieser Bestimmung gehe hervor, dass Wallonien dem Konzessionsinhaber die Erbringung dieser Dienstleistungen übertragen und ihn damit betraut habe.

2. Objektiv und transparent aufgestellte Parameter des Ausgleichs

- (246) Die Parameter des Ausgleichs seien in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung, der das Führen einer getrennten Betriebsrechnung durch BSCA für die in jenem Artikel vorgesehenen Tätigkeiten vorsehe, objektiv und transparent aufgestellt worden.
- (247) Kosten, die einer Dienstleistung von allgemeinem Interesse nicht in voller Höhe zuzurechnen seien, würden anteilig im Verhältnis zu den dafür eingesetzten personellen Ressourcen oder den dafür genutzten Flächen oder auf der Grundlage anderer objektiver Kriterien, die von der Region genehmigt werden müssten, angerechnet.
- (248) Seit 2006 sei der Ausgleich für die Dienstleistungen des Brandschutzes und der Instandhaltung und seit 2010 der für die Dienstleistungen der Gefahrenabwehr, der Flugplanung und des Einwinkens auf einen bestimmten — vorbehaltlich der Anwendung der Indexierung — in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung festgelegten Betrag begrenzt. Der Betrag der Ausgleichszahlung könne die von BSCA für diese Dienstleistungen tatsächlich bestritten Kosten auf keinen Fall übersteigen.

⁽⁹²⁾ Urteil vom 24. Juli 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, Slg. 2003, I-7447, ECLI:EU:C:2003:415.

- (249) Demnach seien zuvor und detailliert Parameter für den Ausgleich definiert worden, sodass das zweite Kriterium des Urteils *Altmark* erfüllt sei.

3. Begrenzung des Ausgleichs auf die entstandenen Kosten

- (250) Belgien zufolge kann eine Überkompensation durch verschiedene Mechanismen vermieden werden:
- vor der Deckelung des Ausgleichs hätten die genaue Festlegung der von Wallonien übernommenen Kosten sowie der Grundsatz der buchhalterischen Trennung es ermöglicht, jede Überkompensation zu vermeiden. Im Übrigen sei ein Kontrollmechanismus vorgesehen worden, um zum einen den von BSCA vorgelegten Haushaltsplan und zum anderen das Nichtvorliegen einer Überkompensation nach der Freigabe der Ausgleichszahlung zu überprüfen;
 - seit 2006 könne der Betrag für die Dienstleistungen des Brandschutzes, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit 5 774 000 EUR mit jährlicher Indexierung nicht übersteigen;
 - der Ausgleich für die Dienstleistungen in den Bereichen Gefahrenabwehr, Flugplanung und Einwinken sei seit 2010 auf die Kosten dieser Dienstleistungen im Jahr 2009 gedeckelt worden, die jährlich indexiert würden.
- (251) Darüber hinaus sei in Artikel 25 vorgesehen, dass der erhaltene Betrag die tatsächlich entstandenen Kosten auf keinen Fall übersteigen dürfe und dass im Fall einer Überkompensation automatisch ein Haushaltsausgleichsmechanismus zulasten des Haushalts des Folgejahres zur Anwendung komme. Belgien erinnert daran, dass ein Haushaltsplan vorab von BSCA aufgestellt und von der wallonischen Verwaltung geprüft werde. Letztere führe zudem jedes Jahr Vor-Ort-Kontrollen durch, um sicherzustellen, dass BSCA die Bestimmungen von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung einhalte.

4. Vergleich mit einem gut geführten und angemessen ausgestatteten ähnlichen Unternehmen

- (252) Ein Vergleich von BSCA mit einem angemessen ausgestatteten und gut geführten Unternehmen ist nach Auffassung Belgiens nicht notwendig, denn es handle sich ganz offensichtlich um ein angemessen ausgestattetes und gut geführtes Unternehmen.
- (253) BSCA erfülle die geltenden internationalen Rechnungslegungsvorschriften, und alle in der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vom 20. Dezember 2011 aufgeführten Kennzahlen würden die effiziente Führung dieses Unternehmens zeigen. Im Rahmen der teilweisen Privatisierung von BSCA im Jahr 2009 hätten dadurch im Übrigen private Investoren angezogen werden können.
- (254) Dass BSCA ein gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen sei, lasse sich in erster Linie an der seit 2000 konstanten Verbesserung der finanziellen Ergebnisse ablesen. Im Jahr 2000 habe BSCA einen Umsatz von 7 578 000 EUR verzeichnet, 2010 dagegen 81 387 000 EUR. Im Übrigen sei offensichtlich, dass der Flughafen Charleroi, wenn BSCA kein gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen wäre, zwischen 1997 und 2011 keinen so beachtlichen Anstieg seines Fluggastaufkommens hätte verzeichnen können (von 211 065 auf 5 901 007 Fluggäste).
- (255) Schließlich gehe aus dem eingerichteten Finanzierungsmechanismus hervor, dass der an BSCA gezahlte Ausgleich per definitionem bei allen ihr übertragenen Dienstleistungen unter dem Marktpreis liege, da er für die Dienstleistungen des Brandschutzes, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit seit 2006 und für die Dienstleistungen der Gefahrenabwehr seit 2010 gedeckelt sei.

(d) Erhöhung des Kapitals von BSCA durch die Sowaer im Jahr 2002

- (256) Belgien zufolge hat die Kommission bis zum Ausweitungsbeschluss von 2012 nie Bedenken zur Kapitalerhöhung von BSCA geäußert. Sie habe im Gegenteil explizit anerkannt, dass es sich um einen dem Grundsatz des privaten Kapitalgebers entsprechenden Vorgang gehandelt habe (siehe Erwägungsgrund 132 der Entscheidung von 2004).
- (257) Die neuesten Zahlen würden beweisen, dass BSCA Gewinne erwirtschaftet habe, die es ermöglicht hätten, allein im Jahr 2010 6 505 595 EUR an seine öffentlichen und privaten Aktionäre auszuschütten. Die Ergebnisse der letzten fünf Jahre sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

ERGEBNISRECHNUNG (in Mio. EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Lieferungen und Leistungen	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Gewinn des Geschäftsjahres	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Kapitalrendite	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Die von der Sowaer durchgeführte Kapitalerhöhung sei durch einen internen Zinsfuß (IRR) von 26,09 % gekennzeichnet, was vergleichbar mit der Schätzung von Deloitte & Touche aus dem Jahr 2003 sei und damit die Glaubwürdigkeit dieser Analyse bestätige. Angesichts der vorstehenden Ausführungen sei festzustellen, dass dieses Investment zweifelsohne von einem privaten Kapitalgeber getätigt worden wäre.
- (259) Die Würdigung der Kapitalerhöhung durch die Kommission, der zufolge *„diese Bedenken dadurch untermauert werden, dass BSCA die Kosten der bereitgestellten Infrastruktur und der verschiedenen, von der Sowaer erbrachten Dienstleistungen nicht getragen hat“*, sei darüber hinaus rechtsfehlerhaft. So müsse die Kommission die erforderlichen Kriterien auf jede Maßnahmenart einzeln anwenden, um ihre Rechtmäßigkeit zu würdigen und für jede der Maßnahmen zu beurteilen, ob eine Beihilfe vorliegt, und, falls ja, ob die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist oder nicht. Die Philosophie einer Kapitalerhöhung für BSCA sei getrennt von der Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur zu betrachten, und dies erst recht vor dem damaligen Hintergrund. Die Kommission könne die beiden Maßnahmenarten daher nicht zusammenfassen, um die Gesamtrentabilität zu überprüfen.

5.1.1.2. Äußerungen Belgiens zu den nach dem Ausweitungsbeschluss von 2012 eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten zum Nichtvorliegen einer Beihilfe zugunsten von BSCA

(a) Von BSCA gezahlte Konzessionsabgabe

- (260) In Erwiderung auf die Bemerkungen von BAC zu den von BSCA für die Nutzung der Infrastruktur gezahlten Abgaben teilt Belgien mit, dass einige der von BAC genannten Abgaben bei Charleroi nicht relevant seien, und zwar insbesondere:
- die „slot coordination fee“, da am Flughafen Charleroi keine Überlastung gegeben sei,
 - die „terminal navigation charge“, die bei Regionalflughäfen mit weniger als 50 000 gewerblichen Flugbewegungen nicht verpflichtend sei.
- (261) Im Übrigen werde von BSCA als Betreiber der Infrastruktur für die Bodenabfertigungsunternehmen, einschließlich von BSCA als Handler, entgegen den Behauptungen von BAC sehr wohl ein Entgelt für die zentralisierten Infrastrukturen vorgesehen. Ein solches Entgelt sei in dem von BSCA mit Ryanair geschlossenen Vertrag enthalten.
- (262) Das von der belgischen Verwaltung vorgegebene Entgelt in Höhe von 18 Cent je abfliegenden Fluggast falle in die Zuständigkeit des Staates und nicht in die von BSCA.
- (263) Die PRM-Umlage sei anhand der tatsächlich von BSCA getragenen Kosten ermittelt worden. Im Hinblick hierauf brauche man nur die Größe der Infrastruktur des Flughafens Charleroi mit der von Brüssel zu vergleichen, um zu verstehen, dass die Abwicklung dieser Dienstleistung für Personen mit eingeschränkter Mobilität in Charleroi geringere Kosten als in Brüssel verursache, allein schon aufgrund der zurückzulegenden Kilometer zum Erreichen des Flugzeugs oder zum Verlassen des Terminals.
- (264) Darüber hinaus räumt Belgien ein, dass es stimme, dass BSCA derzeit kein Entgelt für die Gefahrenabwehr berechne. Diese unter hoheitliche Befugnisse fallende Aufgabe sei Gegenstand einer Ausgleichszahlung Walloniens, aber dieser Ausgleich sei im Rahmen des Konzessionsvertrags zwischen BSCA und Wallonien gedeckelt worden und die über die Höchstgrenze hinausgehenden Kosten seien von BSCA zu tragen. BSCA sei jedoch in keiner Weise verpflichtet, diese Kosten über ein Entgelt auf die Fluggäste umzulegen.

- (265) Was die Abstellentgelte betreffe, so sei die Angabe in der von BAC übermittelten Tabelle falsch. Darin heiße es, dass am Flughafen Charleroi keine Abstellentgelte berechnet würden, was falsch sei, denn in der am Standort von BSCA veröffentlichten Entgeltordnung werde ganz klar ein Entgelt in Höhe von 1,98 EUR pro Tag (24 Stunden) und Tonne angegeben.

(b) Finanzierung der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse

- (266) Mehrere Beteiligte, die Stellungnahmen einreichten, hauptsächlich Brussels Airlines und BAC, hätten sich zur Finanzierung der von BSCA für Wallonien erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse geäußert und bestritten, dass bestimmte von BSCA erbrachte Dienstleistungen, und zwar Sicherheit, Gefahrenabwehr, Brandschutz, Verkehrssicherheit am Boden und Flughafensicherheit, Tätigkeiten darstellen könnten, die vom Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgenommen seien.

(i) Bemerkung zum Vergleich zwischen dem Flughafen Charleroi und BAC

- (267) Brussels Airlines und BAC behaupten, dass die Kosten für diese Dienstleistungen am Brussels Airport nicht von den zuständigen Behörden, im vorliegenden Fall dem Staat, getragen würden, und scheinen daraus das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe zugunsten des Flughafens Charleroi abzuleiten.
- (268) Hierzu sei darauf hinzuweisen, dass nicht alle Flughäfen in Belgien derselben Behörde unterliegen; während Regionalflughäfen in den Zuständigkeitsbereich der Region fallen würden, in der sie liegen, falle der Brussels Airport in den Zuständigkeitsbereich des Staates ⁽⁹³⁾. Die Zuständigkeit jeder Behörde für die ihr unterstehenden Flughäfen sei bei der Regionalisierung der Verwaltung der Flughäfen (mit Ausnahme von Brussels Airport) mit der Kooperationsvereinbarung zwischen dem belgischen Staat, handelnd für die Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.) ⁽⁹⁴⁾, und den Regionen ⁽⁹⁵⁾ eindeutig bestätigt worden. Darin heiße es: „Die Regionen sind ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes in vollem Umfang für die ihnen übertragenen Zuständigkeiten verantwortlich. Von diesem Zeitpunkt an sind sie befugt, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, für die sie daher die volle Verantwortung tragen“.
- (269) Der Flughafen Charleroi unterliege daher den Rechtsvorschriften der Wallonie, während der Brussels Airport den Regelungen des Staates unterliege. Im vorliegenden Fall habe sich die Wallonische Region im Rahmen ihrer Regulierungsbefugnis entschieden, einen Teil der Kosten bestimmter Dienstleistungen zu finanzieren. Der Umstand, dass gleiche Dienstleistungen in einem Fall von einer Behörde und in einem anderen Fall vom Betreiber übernommen würden, habe jedoch keine Auswirkungen auf ihre Einstufung als wirtschaftliche oder nichtwirtschaftliche Tätigkeiten.
- (270) In der Region Flandern würden im Übrigen bestimmte der hier geprüften Dienstleistungen direkt von der Regionalverwaltung erbracht und daher direkt von der Region getragen. Dies sei insbesondere bei allen Kosten für Dienstleistungen der Gefahrenabwehr und Flughafensicherheit auf den Flughäfen Antwerpen und Oostende der Fall, und zwar unabhängig vom Verkehrsaufkommen dieser Flughäfen.

(ii) Brandschutz

- (271) Was speziell die Brandschutzdienste anbelange, behauptet Brussels Airlines, dass andere in der Wallonie ansässige und der Seveso-Richtlinie ⁽⁹⁶⁾ unterliegende Unternehmen, beispielsweise Total in Feluy und Brussels Airport, die Kosten für ihren Brandschutz selbst tragen müssten, da diese Dienstleistungen nicht von der Region Flandern/dem Staat finanziert würden.
- (272) Dieser Vergleich mit den der Seveso-Richtlinie unterliegenden Unternehmen ist Belgien zufolge irrelevant, denn aus der Formulierung dieser Richtlinie gehe hervor, dass sie von den Mitgliedstaaten verlange, den in den Anwendungsbereich ⁽⁹⁷⁾ fallenden Unternehmen aufzugeben, selbst Brandschutzmaßnahmen zu ergreifen. Die Verpflichtung, Brandschutzdienste auf einem Flughafen zu organisieren, werde dagegen durch ein internationales Abkommen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation auferlegt und obliege unmittelbar den Mitgliedstaaten.

⁽⁹³⁾ Artikel 6, § 1^{er}, X, 7^o der Loi de réforme institutionnelle (Gesetz über die institutionelle Reform, M.S. 15. August 1980, S. 9434).

⁽⁹⁴⁾ Jetzt Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9. März 1990, S. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (ABl. L 10 vom 14.1.1997, S. 13), sogenannte Seveso-Richtlinie.

⁽⁹⁷⁾ Bei Flughäfen sei dies nicht der Fall.

- (273) Im Übrigen hätten sowohl die Europäische Kommission als auch das Gericht bestätigt, dass Brandschutzdienste hoheitliche Aufgaben seien, die vom Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgenommen werden könnten.

(iii) Verkehrssicherheit am Boden und Flughafensicherheit

- (274) Brussels Airlines bestreite ferner die Einstufung der Instandhaltungsleistungen, die im vorliegenden Fall der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit entsprächen, als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten. Diesbezüglich weist Brussels Airlines lediglich darauf hin, dass derartige Dienstleistungen zur Verwaltung eines Flughafens gehören würden und daher wirtschaftlicher Art seien.

- (275) Dass die Verwaltung eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstelle, sei inzwischen erwiesen. Einige Tätigkeiten seien jedoch vom Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ausgenommen, weil sie hoheitliche Befugnisse darstellen würden oder naturgemäß nichtwirtschaftlich seien, und dies auch dann, wenn sie — wie Brussels Airlines anmerkt — zur Verwaltung eines Flughafens unverzichtbar seien. So sei es beispielsweise offensichtlich, dass die Verwaltung eines Flughafens (wirtschaftliche Tätigkeit) beinhalte, einen Zolldienst vorzusehen, um die Identität der Fluggäste zu kontrollieren; allerdings sei festzustellen, dass ein solcher Dienst zu den traditionell dem Staat vorbehaltenen Befugnissen gehöre und dass es sich um eine nichtwirtschaftliche Tätigkeit handle. Der Umstand, dass die mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen für die Verwaltung eines Flughafens wesentlich seien, mache sie nicht zu wirtschaftlichen Tätigkeiten.

- (276) Nun habe die Kommission aber in ihrer vorgenannten Entscheidung zum Flughafen Leipzig Halle festgestellt, dass *„im vorliegenden Fall bestimmte Kosten in den Bereich der öffentlichen Aufgaben fallen. Diese Kosten beziehen sich auf Sicherheits- und Polizeifunktionen, Maßnahmen des Brandschutzes und der öffentlichen Sicherheit, die betriebliche Sicherheit, den Deutschen Wetterdienst und die deutsche Flugsicherung“* ⁽⁹⁸⁾. In seiner Stellungnahme zum Beschluss von 2012 über die Ausweitung des förmlichen Prüfverfahrens habe Belgien darauf hingewiesen, dass aus derselben Entscheidung hervorgehe, dass „Tätigkeiten der Betriebssicherheit“ alles umfassen würden, was für die Verkehrssicherheit am Boden und die Flughafensicherheit erforderlich sei, d. h. die Stromversorgung, die Befeuerung der Start- und Landebahn, die Befeuerung der Vorfeldflächen usw. Hier gehe es nun aber genau um die Instandhaltung dieser verschiedenen Funktionen.

(iv) Gefahrenabwehr und Sicherheit ganz allgemein

- (277) Schließlich bestreite Brussels Airlines die Einstufung der Dienstleistungen im Bereich der allgemeinen Sicherheit und Gefahrenabwehr als „nichtwirtschaftlich“. Im vorliegenden Fall habe es den Anschein, dass Brussels Airlines auch das Tracking, die Erfassung und die Flugplanung sowie das Einwinken als mit der Sicherheit verbundene Dienstleistungen eingestuft habe.

- (278) Brussels Airlines bestreite insbesondere, dass die mit dem Tracking und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und dem Einwinken verbundenen Dienste unter die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁹⁹⁾ fallen würden, die der *„Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen“* entspreche.

- (279) Die wallonischen Behörden hätten jedoch nie die Auffassung vertreten, dass die Tätigkeiten des Trackings und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und des Einwinkens mit der Gefahrenabwehr des Flughafens verbunden seien. Sie vertreten im Gegenteil die Auffassung, dass diese Tätigkeiten wesentlich für die Sicherheit eines Flughafens sind, und verweisen hierzu auf ihre Erläuterungen in der Antwort auf den Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens.

- (280) Was die Bemerkung von BAC anbelange, dass die vom Flughafen Brüssel aus fliegenden Fluggesellschaften ein Entgelt für die von Belgocontrol erbrachten Dienstleistungen des Trackings, der Erfassung und der Planung der Flüge entrichten müssten, so handle es sich wiederum um ein Vorbringen, das sich auf die Finanzierungsquelle einer Dienstleistung stütze, die nicht ausreiche, um eine Dienstleistung als nichtwirtschaftlich einzustufen.

- (281) Im Übrigen weist Belgien darauf hin, dass die Unentgeltlichkeit bestimmter von Belgocontrol auf Regionalflughäfen erbrachter Dienstleistungen bereits in der genannten Kooperationsvereinbarung von 1989 festgelegt worden sei, die Folgendes vorgesehen habe: *„die Regionen können die Unterstützung der zentralen Dienste der*

⁽⁹⁸⁾ Erwägungsgrund 182.

⁽⁹⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1).

(S.N.V.A.) im Bereich der Anwendung der internationalen Vorschriften und Empfehlungen im Bereich der Zivilluftfahrt unentgeltlich in Anspruch nehmen“⁽¹⁰⁰⁾. Diese kostenlose Leistungserbringung sei auf das Tätigkeitsniveau der wallonischen Flughäfen von 1989 begrenzt; alle darüber hinausgehenden Dienstleistungen würden von Wallonien getragen.

- (282) Sowohl aus den Leitlinien von 2005 als auch aus den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union für Flugsicherungsdienste gehe hervor, dass diese Dienstleistungen nichtwirtschaftliche Tätigkeiten seien, die daher nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fallen würden. Dabei handle es sich um eine der Modalitäten der Regionalisierung der Verwaltung aller Flughäfen außer Brussels Airport.
- (283) Aus den vorstehenden Ausführungen geht nach Auffassung Belgiens hervor, dass keine der Bemerkungen von Brussels Airlines und BAC geeignet sei, infrage zu stellen, dass die Aufgaben in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden, der Flughafensicherheit, der Gefahrenabwehr, des Trackings und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und dem Einwinken nichtwirtschaftliche Tätigkeiten darstellen würden.

5.1.1.3. Äußerungen Belgiens zu den nach der Veröffentlichung der neuen Luftverkehrsleitlinien eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten

- (284) Belgien äußerte sich insbesondere zu den Verfälschungen des Wettbewerbs durch die Maßnahmen zugunsten von BSCA, von denen in den nach der Veröffentlichung der neuen Luftverkehrsleitlinien eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten die Rede war.
- (285) Die Beteiligten (BAC und Brussels Airlines) seien der Auffassung, dass die Beihilfen es BSCA ermöglicht hätten, „künstlich niedrige“ Entgelte zu berechnen, und dass es dadurch zu einer erheblichen Differenz zwischen den Entgelten von BSCA und denen anderer Flughäfen gekommen sei. Diese Praxis habe einen Rückgang des Fluggastaufkommens am Flughafen Brüssel-National zur Folge gehabt.
- (286) Belgien bestreitet einige der von Brussels Airlines vorgelegten Zahlen. Bezüglich des Vergleichs der Entgeltordnungen von BAC und BSCA betont Belgien beispielsweise, dass Brussels Airlines Entgelte einbeziehe, die nicht die Fluggesellschaften, sondern die Bodenabfertigung betreffen würden. Die von BSCA berechneten ähnlichen Kosten seien in der von Brussels Airlines vorgelegten Tabelle nicht enthalten. Gleiches gelte für weitere, vom belgischen Staat vorgegebene Kosten.
- (287) Die gleiche Vorsicht müsse Belgien zufolge bei den Tabellen walten, die den Vergleich zwischen verschiedenen Flughäfen betreffen. So habe Brussels Airlines in der Spalte „passenger charges or fee“ für den Flughafen Marseille Provence ein Entgelt von 13,47 EUR angegeben, das nach Angaben Belgiens in Wirklichkeit einer „von Staat vorgegebenen Sicherheitsgebühr und nicht einem Entgelt zulasten des Fluggastes im Sinne des Flughafenentgelts“ entspreche.
- (288) Zum Nichtvorliegen einer Beeinträchtigung des Handels verweist Belgien die Kommission bezüglich der Unterschiede zwischen den Flughäfen Brüssel-National und Charleroi auf seine Stellungnahme vom 23. Mai 2012 und auf sein Schreiben vom 12. Dezember 2012.
- (289) Hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf die am Flughafen Brüssel-National niedergelassenen Fluggesellschaften betont Belgien mehrere Sachverhalte:
- Brussels Airlines habe die Flüge zu einigen Zielorten wie Palermo, Krakau und Sevilla eingestellt. Dies sei zwar richtig, aber diese Flugverbindungen seien später ab 2014 wieder aufgenommen worden;
 - während BAC betont, dass die Flüge nach Nador und Tanger (Marokko) ab dem Flughafen Brüssel-National reduziert worden seien, weil Jetairfly diese Ziele vom Flughafen Charleroi ebenfalls anfliege, weist Belgien darauf hin, dass auch die Fluggesellschaft Air Arabia vom Flughafen Brüssel-National zu diesen Zielorten fliege;
 - hinsichtlich der Flüge nach Istanbul betont Belgien, dass der Flughafen Brüssel-National die Frequenz der Flüge zu diesem Zielort erhöht habe, nachdem die Fluggesellschaft Pegasus, die die Türkei anfliege, nach Charleroi umgezogen sei;
 - schließlich betont Belgien, dass auch am Flughafen Charleroi die Frequenz einiger Flüge gesenkt oder Flüge gestrichen worden seien, weil bestimmte Flüge von Fluggesellschaften nach Brüssel-National verlegt worden seien. So habe Charleroi beispielsweise drei Flüge pro Woche nach Casablanca an den Flughafen Brüssel-National verloren, weil die Fluggesellschaft Air Arabia diese Flüge nach Brüssel verlegt habe.

⁽¹⁰⁰⁾ Artikel 5.1.

- (290) Belgien weist darauf hin, dass Ryanair seit kurzem auch von Brüssel-National aus fliege, was beweise, dass das hohe Entgeltniveau Ryanair nicht an dieser weiteren Entwicklung gehindert habe. Dennoch bekräftigt Belgien erneut, dass der Wettbewerb zwischen den Flughäfen Charleroi und Brüssel-National begrenzt sei und sich auf ganz bestimmte Segmente wie Charter und Low Cost konzentriere.
- (291) Zudem kritisiert Belgien, dass davon ausgegangen werde, dass der Erfolg des Flughafens Charleroi allein mit der Geschäftsstrategie von BSCA bezüglich seiner Entgelte zu erklären sei. Dabei werde außer Acht gelassen, dass ein vollkommen neuer Markt für Billigflüge entstanden sei, der einer neuen Nachfrage gerecht werde. Hierzu erinnert Wallonien daran, dass 40 % der Fluggäste von Charleroi vor einigen Jahren zum ersten Mal geflogen seien, was beweise, dass sie dem Flughafen Brüssel-National nicht abgespenstig gemacht worden seien.

5.1.2. Vereinbarkeit der Beihilfen zugunsten von BSCA

5.1.2.1. Stellungnahme Belgiens zur Vereinbarkeit der Maßnahmen zugunsten von BSCA auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien

- (292) Falls die Kommission wider Erwarten zu dem Schluss gelangen sollte, dass BSCA Beihilfen erhalten habe, müssten diese Beihilfen Belgien zufolge ⁽¹⁰¹⁾ als Betriebsbeihilfen angesehen werden, die im Rahmen der Luftverkehrsleitlinien genehmigt werden könnten. Voraussetzung für die Genehmigung derartiger Beihilfen seien nach Randnummer 137 der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften der Beitrag zu einem definierten Ziel von gemeinsamem Interesse, die Erforderlichkeit der Beihilfe, die Geeignetheit der Beihilfe als politisches Instrument, das Vorliegen eines Anreizeffekts und das Nichtbestehen negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb.

(a) Beitrag zu einem Ziel von gemeinsamem Interesse

- (293) Die Entwicklung der Flughäfen der Wallonischen Region sei im Rahmen einer bereits 1989 eingeführten Gesamtstrategie zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der betreffenden Regionen zu betrachten. Zum Nachweis der Verfolgung dieses Ziels lege die Wallonie verschiedene Unterlagen und Studien vor.
- (294) Aus den von der Wallonischen Region und BSCA 2000-2001 in Auftrag gegebenen Studien gehe hervor, dass der Flughafen Brüssel-National die Überlastungsgrenze bereits damals erreicht habe, sodass der Flughafen Charleroi zum Ziel der Vermeidung einer Überlastung habe beitragen können.
- (295) Im Übrigen würden die verschiedenen, im Auftrag der Wallonischen Region und von BSCA durchgeführten Studien zeigen, dass am Flughafen Charleroi in den Low-Cost-Segmenten eine wirkliche Nachfrage bestanden habe. Diese Nachfrage werde durch seinen Erfolg bestätigt, sodass es unter Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte des Einzugsgebiets im Zentrum Europas gerechtfertigt gewesen sei, den Flughafen Charleroi auszubauen.
- (296) Der Ausbau des Flughafens Charleroi habe gezeigt, dass es sich nicht um eine Finanzierung unrentabler Tätigkeiten gehandelt habe, da er die Rentabilitätsschwelle bereits 2004 habe erreichen können. In dem 2001 aufgestellten Wirtschaftsplan von BSCA sei die Rentabilität erst für 2005, d. h. ein Jahr später, prognostiziert worden, was beweise, dass dieser Plan vorsichtig und angemessen sei.
- (297) Die Untersuchung der parallelen Entwicklung des Fluggastaufkommens am Flughafen Brüssel-National und am Flughafen Charleroi zeige, dass etwaige Auswirkungen von Charleroi auf Brüssel-National marginal gewesen seien. Gebremst worden sei die Entwicklung von Brüssel-National durch den Konkurs der Sabena im November 2001 und nicht durch den gleichzeitigen Ausbau des Flughafens Charleroi. In einer von BSCA im Jahr 2010 erstellten Studie werde festgestellt, dass 40 % dieser Fluggäste erstmals das Flugzeug nähmen, was beweise, dass ein erheblicher Teil des Fluggastaufkommens nicht dem Flughafen Brüssel abgespenstig gemacht worden sei. Ein weiterer wesentlicher Teil der Passagiere bestehe aus Reisenden, die kurze Städtetrips buchen würden, die sie ohne attraktive Preise nicht unternehmen würden. Bis vor kurzem sei das Low-Cost-Segment am Flughafen Brüssel-National nicht oder kaum entwickelt worden. So habe easyJet die ersten Flüge vom Flughafen Brüssel-National aus erst 2007 eröffnet.

⁽¹⁰¹⁾ Antwort 15 des Schreibens Belgiens vom 24. Februar 2014.

(b) Notwendigkeit der Beihilfe

- (298) Mutmaßliche Beihilfen, die die Kommission feststellen sollte, seien mit Sicherheit notwendig gewesen, um dieses Ziel der wirtschaftlichen und regionalen Entwicklung zu erreichen.

(c) Geeignetheit der Beihilfe

- (299) Die finanzielle Übernahme der Kosten von Aufgaben von allgemeinem Interesse, die BSCA von der Region übertragen worden seien, habe das zum Erreichen des genannten Ziels von allgemeinem Interesse am besten geeignete Mittel dargestellt. Es gebe keine anderen politischen oder Beihilfeinstrumente zur Verwirklichung dieses Ziels.

(d) Anreizeffekt

- (300) Im Übrigen sei ein Anreizeffekt gegeben, da es ohne diese Finanzierung weder möglich gewesen wäre, den Ausbau der Tätigkeiten des Flughafens zu gewährleisten, noch, diese Größe zu erreichen, die es ermöglicht habe, die Mobilität der europäischen Bürger zu verbessern und dank der Flughafentätigkeiten die wirtschaftliche und regionale Entwicklung sicherzustellen. Belgien verweist die Kommission auf die Zahl der Fluggäste, die von BSCA im Betrachtungszeitraum abgefertigt worden seien. Im Übrigen sei der Flughafen Charleroi damals ein Flughafen der Kategorie D gewesen, der den Wettbewerb nicht verfälschen könne. Darüber hinaus erfülle er die Ziele der Luftverkehrsleitlinien, d. h. die Gewährleistung der langfristigen Rentabilität der Regionalflughäfen.

(e) Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

- (301) Schließlich sei die Beihilfe verhältnismäßig. Der für die Aufgaben von allgemeinem Interesse gemäß Artikel 25 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Dienstleistungsvereinbarung zwischen der Wallonischen Region und BSCA gewährte Ausgleich sei so gedeckelt, dass bei einer Überschreitung der Höchstgrenze, was bei dem für den Brandschutz und die Verkehrssicherheit am Boden bestimmten Teil des Ausgleichs der Fall sei, die Kosten von BSCA finanziert werden müssten. Die mutmaßliche Beihilfe im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen durch die Sowaer beziehe sich auf einen marginalen Betrag.
- (302) Angesichts der geringen Höhe des Beihilfeanteils im Rahmen dieser Ausgleichszahlungen für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, der von der Kommission infrage gestellt werden könne, und des Ziels dieser Dienstleistungen müsse die Voraussetzung der Verhältnismäßigkeit als erfüllt angesehen werden.

(f) Nichtvorliegen von negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb

- (303) Hinsichtlich des Nichtvorliegens oder Vermeidens negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb müsse sich die Kommission bei der Bewertung dieser Voraussetzung in die Zeit der Bewilligung der öffentlichen Finanzierung zurückversetzen. Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass zum Zeitpunkt der Gewährung ungebührliche Auswirkungen auf den Wettbewerb vorgelegen hätten. Wie von der Europäischen Kommission festgestellt worden sei, sei die Entwicklung des Flughafens Charleroi nicht zulasten anderer Flughäfen gegangen. Diese Tätigkeiten würden auf der Entstehung eines neuen Marktes in einem besonderen Segment beruhen, das am Flughafen Brüssel zuvor nicht oder kaum entwickelt gewesen sei.
- (304) In zwei Studien unabhängiger Experten, und zwar Roland Berger International Management Consultant und GTM, sei festgestellt worden, dass die Kapazitätsgrenze des Flughafens Brüssel-National bald erreicht sei und dass keine Überschneidungen zwischen den Kundengruppen der beiden Flughäfen vorliegen würden. Die den Flughafen Brüssel nutzenden Fluggesellschaften hätten damals kein Interesse am Flughafen Charleroi gehabt, während Ryanair, der Hauptnutzer des Flughafens Charleroi, zur damaligen Zeit keine Strategie gehabt habe, sich an großen Flughäfen niederzulassen.
- (305) Im Übrigen habe die Rahmenvereinbarung der Wallonischen Region vom 20. Juli 2000, die mit der Entscheidung vom 8. November 2000 ausgeweitet worden sei, das Ziel enthalten, *„eine Politik zu betreiben, die eine effiziente Zusammenarbeit mit den Betreibern des Flughafens Brüssel-National ermöglicht“* ⁽¹⁰²⁾.
- (306) Darüber hinaus sei der Flughafen Charleroi aufgrund der restriktiven gesetzlich vorgeschriebenen Öffnungszeiten benachteiligt. Im Jahr 2000 sei der Flughafen von 7.00 Uhr morgens bis 22.00 Uhr abends geöffnet gewesen. Diese Zeiten seien geringfügig auf 6.30 Uhr bis 23.00 Uhr ausgeweitet worden, um stationierte Flugzeuge aufnehmen zu können.

⁽¹⁰²⁾ Von der wallonischen Regierung am 8. November 2000 genehmigte Mitteilung, S. 2.

- (307) Im Übrigen habe der Flughafen Charleroi den Studien von GTM und Roland Berger zufolge unter einem schlechten Image gelitten. Die Infrastruktur sei beengt, klein und unausgelastet gewesen. Der Flughafen habe nur eine Linienflugverbindung und einige Charterflüge im Sommer geboten. Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass der Flughafen Charleroi zum damaligen Zeitpunkt in der Lage gewesen sei, dem Flughafen Brüssel-National Konkurrenz zu machen.
- (308) Schließlich sei der Flughafen Brüssel-National im Hinblick auf die Infrastruktur (mehrere Terminals, mehrere Start- und Landebahnen) und die Erreichbarkeit durch die Lage in Hauptstadtnähe und die Bahnanbindung, über die Charleroi nicht verfüge, privilegiert gewesen.

5.1.2.2. *Stellungnahme Belgiens zur Vereinbarkeit der Bereitstellung der Infrastruktur auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV*

- (309) Diese Stellungnahme bezog sich auf die Vereinbarkeit:
- der Bereitstellung der Infrastruktur auf der Grundlage der Leitlinien von 2005 (die durch die Luftverkehrsleitlinien von 2014 ersetzt wurden);
 - der Finanzierung eines Teils der Kosten der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV.
- (310) Belgien vertritt die Auffassung, dass die Finanzierung eines Teils der Kosten der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit den folgenden Rechtsvorschriften vereinbar ist:
- Artikel 106 Absatz 2 AEUV für den Zeitraum vor dem 19. September 2005,
 - Entscheidung der Kommission vom 28. November 2005 für den Zeitraum vom 19. Dezember 2005 bis zum 31. Januar 2012;
 - Rahmen vom 20. Dezember 2011 für den Zeitraum nach dem 31. Januar 2012.
- (311) Falls die Kommission die Auffassung vertreten sollte, dass keine der Voraussetzungen des Urteils *Altmark* erfüllt sei, müsste nach Auffassung Belgiens der Ausgleich für die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse auf der Grundlage der Entscheidung vom 28. November 2005 ⁽¹⁰³⁾ genehmigt werden.
- (312) Die Vereinbarkeit der vor dem 19. Dezember 2005, d. h. vor dem Inkrafttreten der Entscheidung vom 28. November 2005, gewährten Maßnahmen beruhe unmittelbar auf Artikel 106 Absatz 2 AEUV. Aus der Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission ⁽¹⁰⁴⁾ gehe hervor, dass sich die Tatbestandsmerkmale von Artikel 106 Absatz 2 AEUV von denen der Entscheidung vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 AEUV auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse als Ausgleich gewährt werden ⁽¹⁰⁵⁾, nicht trennen lassen. Die Vereinbarkeit der vor dem 19. Dezember 2005 gewährten Maßnahmen könne daher gemeinsam mit denen, die später gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV gewährt wurden, anhand der grundlegenden Tatbestandsmerkmale der Entscheidung vom 28. November 2005 geprüft werden.
- (313) Was die seit dem 19. Dezember 2005 gewährten Maßnahmen anbelange, so würden diese in den Anwendungsbereich der Entscheidung vom 28. November 2005 fallen, falls sie Ausgleichsleistungen für öffentliche Dienstleistungen zugunsten von Unternehmen entsprechen, deren durchschnittlicher Nettojahresumsatz in den beiden Geschäftsjahren vor dem der Leistungsgewährung weniger als 100 000 000 EUR betragen hat, und einen jährlichen Betrag von 30 000 000 EUR nicht übersteigen ⁽¹⁰⁶⁾. Nun habe aber BSCA nie einen Jahresumsatz von mehr als 100 000 000 EUR erwirtschaftet. Im Übrigen ist nach Auffassung Belgiens

⁽¹⁰³⁾ Entscheidung 2005/842/EG 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 (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Beschluss der Kommission vom 28. Oktober 2009 über die Finanzierung der öffentlichen Brüsseler Iris-Krankenhäuser durch die öffentliche Hand, NN 54/2009, Website *Europa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Siehe Fußnote 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission, häufig gestellte Fragen zur 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, und des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden, SEC (2007) 1516 final, S. 6.

offensichtlich, dass der Ausgleich für etwaige Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, die von der Kommission als wirtschaftlich eingestuft werden sollten, weit vom Erreichen des Höchstbetrags 30 000 000 EUR entfernt wäre. Dieser Ausgleich falle demnach ganz offenkundig in den Anwendungsbereich der Entscheidung vom 28. November 2005.

- (314) Nach der Entscheidung vom 28. November 2005 sind die in ihren Anwendungsbereich fallenden Maßnahmen vereinbar, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind.

(a) Öffentlicher Auftrag

- (315) Belgien vertritt die Auffassung, das Vorliegen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nachgewiesen zu haben, als es „bewiesen“ habe, dass die erste Voraussetzung des Urteils *Altmark* erfüllt sei (siehe Abschnitt 5.1.1.1(c)(ii)). Darüber hinaus seien die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs sowie die Vorkehrungen zur Vermeidung einer Überkompensation erläutert worden, als Belgien bewiesen habe, dass die dritte und vierte Voraussetzung des Urteils *Altmark* erfüllt seien.

(b) Ausgleichszahlung

- (316) Belgien weist darauf hin, dass die Maßnahme der Wallonischen Region für die Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit seit 2006 und für die Dienstleistungen in Verbindung mit der Gefahrenabwehr, der Flugplanung und dem Einwinken seit 2010 gedeckelt sei. Die Erfüllung dieser Voraussetzung könne anhand der Kostenrechnung von BSCA nachgewiesen werden.

(c) Buchhalterische Trennung

- (317) Die buchhalterische Trennung werde durch die Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung gewährleistet, der vorsehe: „Der Konzessionsnehmer führt für die Dienstleistungen eine gesonderte Betriebsrechnung. Diese kann von der Konzessionsbehörde jederzeit vor Ort geprüft werden“. Im Übrigen werde sie durch das Dokument in Anhang 8 bestätigt.

(d) Vermeidung von Überkompensation durch Kontrolle

- (318) Die Wallonische Region habe in Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung die Möglichkeit, die den Dienstleistungen von allgemeinem Interesse vorbehaltenen Bücher jederzeit zu kontrollieren. Die wallonische Verwaltung nehme jedes Jahr eine Vor-Ort-Prüfung vor, um die Belege für die Forderungsanmeldung von BSCA im Hinblick auf den Erhalt der Ausgleichsleistung für die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu überprüfen.

(e) Schlussfolgerung

- (319) Aus den vorstehenden Ausführungen gehe hervor, dass die Finanzierung der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, die von der Kommission als wirtschaftlich eingestuft werden sollten, auf der Grundlage der Entscheidung vom 28. November 2005 für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden könne.

5.2. Äußerungen Belgiens zu den Maßnahmen zugunsten von Ryanair

- (320) Nach dem Einleitungsbeschluss von 2002 und dem Ausweitungsbeschluss von 2012 legte Belgien Stellungnahmen vor, die beweisen sollen, dass die in diesem Beschluss geprüften Maßnahmen zugunsten von Ryanair keine staatlichen Beihilfen darstellen.

5.3. Äußerungen Belgiens zur Verjährungsfrist

- (321) Den Äußerungen zufolge, die Belgien nach der Annahme des Ausweitungsbeschlusses von 2012 abgab, sei für den Fall, dass die Finanzierung der Dienstleistungen von allgemeinem Interesse eine staatliche Beihilfe darstelle, diese Beihilfe gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽¹⁰⁷⁾ (im Folgenden „Verfahrensverordnung“) verjährt.

⁽¹⁰⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

- (322) Gemäß dieser Bestimmung beginne die Frist an dem Tag, an dem die rechtswidrige Beihilfe den Empfängern gewährt werde. Gemäß den Rechtsvorschriften der Union ⁽¹⁰⁸⁾ und der Entscheidungspraxis der Kommission ⁽¹⁰⁹⁾ müsse die Kommission eine Maßnahme anhand der Vorschriften würdigen, die zum Bewilligungszeitpunkt gegolten haben, „d. h. zum Zeitpunkt des rechtlich verbindlichen Aktes, auf dessen Grundlage der Begünstigte den Beihilfeanspruch erwirbt“. Die Rechtsprechung der Union bestätige, dass als Bewilligungszeitpunkt einer Beihilfe „die rechtlich verbindliche Entscheidung für die Genehmigung einer Beihilfe durch die zuständigen (nationalen) Instanzen“ ⁽¹¹⁰⁾ gelte. Der Akt werde nun aber vom dem Tag an rechtlich verbindlich, an dem der Staat in Anwendung des einzelstaatlichen Rechts verpflichtet sei, seine Zusage auf der Grundlage der betreffenden Entscheidung durchzuführen. Vorher würde es sich nur um Absichtserklärungen handeln ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Aus den vorstehenden Ausführungen gehe hervor, dass der Tag, an dem der Ausgleich für die von BSCA erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse gewährt wurde, der 9. Juli 1991 sei, d. h. der Zeitpunkt der Konzessionsvereinbarung und der Leistungsbeschreibung, die die Rechtsgrundlage für diesen für die Region verbindlichen Ausgleich darstellen würden. Seit diesem Zeitpunkt obliege die Zahlung dieses Ausgleichs trotz der Annahme mehrerer Bestimmungen, die den Grundsatz der Erstattungspflicht der Region nicht berühren würden, der Wallonischen Region. Nur einige nichtwirtschaftliche Dienstleistungen gemäß Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 seien von dieser Verjährung nicht betroffen. Der Ausgangspunkt der Zehnjahresfrist sei demzufolge der 9. Juli 1991.
- (324) Die Frist von zehn Jahren sei für die von BSCA erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem Interesse durch keine Maßnahme der Kommission gemäß Artikel 15 der Verfahrensverordnung unterbrochen worden und demzufolge im Juli 2001 abgelaufen. Ungeachtet der fehlenden Formalisierung dieses Ausgleichs in der Vereinbarung für den Zeitraum 2000-2001 hätten die Parteien, d. h. die Wallonie und BSCA, immer die Absicht gehabt, ihn unbefristet weiterzuführen, was durch die Übernahme dieser Kosten für diesen Zeitraum bestätigt werde und durch den Nachtrag von 2002 konkretisiert worden sei, sodass der Beginnzeitpunkt der Verjährungsfrist nicht infrage gestellt sei.
- (325) Die Verjährungsfrist hätte lediglich durch das Schreiben der Kommission vom 24. April 2002, das insbesondere Fragen zur Finanzierung von BSCA enthalte und daher indirekt die Übernahme der Kosten für die Dienstleistungen von allgemeinem Interesse betreffen könnte, unterbrochen werden können. Nach diesem Auskunftsersuchen seien von den wallonischen Behörden ausführliche Erläuterungen übermittelt worden, und die Kommission habe die Rechtmäßigkeit dieser Finanzierung zu keiner Zeit infrage gestellt.
- (326) Aus den vorstehenden Ausführungen gehe hervor, dass die Rückforderungsbefugnis der Kommission für den Fall, dass der für Dienstleistungen von allgemeinem Interesse gezahlte Ausgleich eine staatliche Beihilfe darstellen sollte, was nicht der Fall sei, nach Artikel 15 der Verfahrensverordnung verjährt wäre.

5.4. Äußerungen Belgiens zur Verletzung des Vertrauensschutzgrundsatzes

- (327) Nach dem Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte sich Belgien zur Anwendung des Vertrauensschutzgrundsatzes auf den von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Ausgleich.
- (328) Gemäß der beihilferechtlichen Rechtsprechung des Gerichtshofs sei die Kommission verpflichtet, von Amts wegen die außerordentlichen Umstände zu berücksichtigen, die gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verfahrensverordnung rechtfertigen, dass sie auf die Anordnung der Rückforderung von rechtswidrig gewährten Beihilfen verzichtet, wenn diese Rückforderung gegen einen allgemeine Grundsatz des Unionsrechts wie den Vertrauensschutz der Begünstigten verstoßen würde.
- (329) Wie Generalanwalt Philippe Léger zusammengefasst habe, sei dieser Grundsatz verletzt, wenn die drei folgenden Voraussetzungen erfüllt seien: *„Zunächst liegt eine Handlung oder ein Verhalten der Gemeinschaftsbehörden vor, das geeignet ist, dieses Vertrauen zu begründen ... Des Weiteren war der Betroffene nicht in der Lage, die Änderung des anfänglichen Verhaltens der Gemeinschaftsbehörden vorherzusehen ... Schließlich rechtfertigt das mit dem Gemeinschaftsrechtsakt verfolgte Interesse nicht die Verletzung des berechtigten Vertrauens des Betroffenen ...“*

⁽¹⁰⁸⁾ Siehe Erwägungsgrund 10 der Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 vom 15. Dezember 2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen (ABl. L 379 vom 28.12.2006, S. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Entscheidung der Kommission vom 1. August 2006 — Leitlinien für den Abschluss (2000-2006) der Strukturfondsinterventionen, KOM(2006) 3424, nicht veröffentlicht, Website europa.com.

⁽¹¹⁰⁾ Urteil vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost BV/Kommission, T-109/01, Slg. 2004, II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, Randnr. 74.

⁽¹¹¹⁾ Urteil vom 15. Februar 2001, Österreich/Kommission, C-99/98, Slg. 2001, I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, Randnrn. 34, 35 und 38.

- (330) Nach Auffassung Belgiens sind insbesondere bei dem von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Zuschuss die drei im vorangehenden Erwägungsgrund genannten Voraussetzungen erfüllt.
- (331) Die Kommission habe den von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Zuschuss im Rahmen der ersten Prüfungen untersucht und in ihrer Entscheidung von 2004 keine Einwendungen dagegen erhoben. In der Entscheidung von 2004 habe die Kommission ausdrücklich angegeben, dass sie „die rechtmäßige Möglichkeit der wallonischen Behörden, die Kosten für Unterhaltung/Brandschutz weiterhin zu übernehmen“⁽¹¹²⁾, nicht bestreite. Die damals von BSCA übernommenen Instandhaltungsleistungen seien nun aber wie folgt definiert gewesen: „Der Konzessionsinhaber muss im Rahmen der Konzession für die Nutzung von öffentlichem Gut auch die Instandhaltung der Grundstücke, Gebäude und Einrichtungen, Anlagen und Fahrzeuge, die Bestandteil der Konzession sind oder zur Verfügung gestellt werden, übernehmen, damit diese immer für ihren Verwendungszweck geeignet sind“. Zudem habe die Kommission in dem gleichen Sinne unter Erwägungsgrund 352 derselben Entscheidung von 2004 festgestellt: „Für einen Teil ihrer Aufwendungen erhalten Flughäfen, ob öffentlich oder privat, Ausgleichszahlungen für die Durchführung von Aufgaben von allgemeinem Interesse zur Gewährleistung der Sicherheit oder Betriebssicherheit oder Beiträge zu Kosten, die wirtschaftlich nicht rentabel, aber für den Betrieb dieser Plattformen erforderlich sind. Dabei kann es sich um Leistungen zur Flugverkehrskontrolle oder zur Brandbekämpfung oder um polizeiliche Leistungen handeln.“
- (332) Im Übrigen betont Belgien, dass dieser Aspekt der Entscheidung von 2004 von der Aufhebung durch das Gericht nicht betroffen gewesen sei.
- (333) Belgien folgert daraus, dass die drei in Erwägungsgrund 329 genannten Voraussetzungen erfüllt sind.
- (334) Erstens sei mit der Entscheidung der Kommission von 2004 und der fehlenden Missbilligung dieses Punkts durch das Gericht „zuvor eine Lage geschaffen [worden], die ein berechtigtes Vertrauen hervorrufen konnte“. So habe BSCA präzise Zusicherungen erhalten, dass die Übernahme der Kosten von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse keine staatliche Beihilfe darstellen könne, da die Entscheidung von 2004 keinen Beschwerdepunkt hierzu enthalten habe. Verstärkt werde dieser Vertrauensschutz im Übrigen durch die einschlägige Entscheidungspraxis der Kommission, insbesondere zur Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten, wie unlängst in der Entscheidung zum Flughafen Leipzig/Halle.
- (335) Zweitens sei BSCA „nicht in der Lage [gewesen], die Änderung des anfänglichen Verhaltens der Gemeinschaftsbehörden vorherzusehen“. So sei es für BSCA in keiner Weise vorhersehbar gewesen, dass die Kommission 2012 eine Maßnahme überprüfen würde, zu der sie 2004 keine Bedenken geäußert habe und die vom Gericht 2008 nicht infrage gestellt worden sei.
- (336) Drittens überwiege das Interesse der Union nicht das des Betroffenen BSCA „an der Aufrechterhaltung einer Lage, die er als dauerhaft ansehen durfte“. Denn Belgien zufolge würde ein Beschluss der Kommission zur Anordnung der Rückforderung der Zuschüsse, die BSCA als Gegenleistung für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse erhalten habe, BSCA erheblich schaden.
- (337) Abschließend sind Belgien zufolge diese Ausgleichszahlungen, die zur Sicherstellung der Gefahrenabwehr und Sicherheit des Flughafengeländes und der Flughafentätigkeit grundlegend seien, nach der Entscheidung von 2004 beibehalten und ausgeweitet wurden, und dies insbesondere aufgrund des berechtigten Vertrauens, das durch die Haltung der Kommission, dass die Finanzierung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 AEUV darstelle, hervorgerufen worden sei. Falls die Kommission die in Rede stehenden Zuschüsse als staatliche Beihilfen ansehen sollte, dürfe sie ihre Rückforderung in Anbetracht des berechtigten Vertrauens, das sie bei BSCA hervorgerufen habe, in Anwendung von Artikel 15 der Verfahrensverordnung nicht anordnen.

6. WÜRDIGUNG DER MASSNAHMEN

- (338) 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.

⁽¹¹²⁾ Erwägungsgrund 214 der Entscheidung von 2004.

- (339) Eine Maßnahme ist somit als staatliche Beihilfe anzusehen, wenn alle nachstehenden Tatbestandsmerkmale erfüllt sind: 1) der oder die Empfänger sind Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, 2) die betreffende Maßnahme verschafft dem Empfänger einen selektiven Vorteil, 3) die Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zuzurechnen und 4) die Maßnahme könnte den Wettbewerb verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (340) In diesem Kapitel wird die Kommission beurteilen, ob die in Kapitel 3 beschriebenen Maßnahmen Beihilfen zugunsten von BSCA und/oder von Ryanair darstellen können. Anschließend wird sie sich mit der Vereinbarkeit der genannten Beihilfen mit dem Binnenmarkt und mit der Anwendung der Verjährungsfrist und des Vertrauensschutzgrundsatzes befassen.

6.1. Vorliegen staatlicher Beihilfen zugunsten von BSCA

6.1.1. Begriff des Unternehmens im Sinne von Artikel 107 AEUV

- (341) Um nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV als staatliche Beihilfe angesehen zu werden, muss eine Beihilfe bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen.
- (342) Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs umfasst der Begriff des Unternehmens jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ⁽¹¹³⁾. Des Weiteren geht aus der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs hervor, dass eine wirtschaftliche Tätigkeit jede Tätigkeit ist, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten ⁽¹¹⁴⁾.
- (343) In seinem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* stellte der Gerichtshof fest, dass der Betrieb eines Flughafens, der in der Bereitstellung von Flughafendienstleistungen für Luftverkehrsgesellschaften besteht, eine wirtschaftliche Tätigkeit bildet.
- (344) In seinem Urteil in der Rechtssache *Flughafen Leipzig-Halle* ⁽¹¹⁵⁾ bestätigte das Gericht, dass der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit gegen Entgelt darstellt, von der die Tätigkeit des Baus einer Flughafeninfrastruktur nicht losgelöst werden kann ⁽¹¹⁶⁾. Sobald ein Flughafenbetreiber wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, ist er unabhängig von seiner Rechtsform und der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, sodass für ihn die Regeln des AEUV für staatliche Beihilfen gelten ⁽¹¹⁷⁾. Das Gericht bestätigte auch, dass die mit dem Bau oder Ausbau von Flughafeninfrastruktur verfolgten regional-, wirtschafts- oder verkehrspolitischen Ziele entgegen ihrer Wirkung nicht relevant seien, um zu bestimmen, ob es sich um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt.
- (345) Ob für eine bestimmte Dienstleistung ein Markt existiert, kann davon abhängen, wie diese Dienstleistung in dem betreffenden Mitgliedstaat organisiert wird ⁽¹¹⁸⁾. Die EU-Beihilfevorschriften finden nur dann Anwendung, wenn die betreffende Tätigkeit in einem Marktumfeld ausgeübt wird. Die wirtschaftliche Natur bestimmter Dienstleistungen kann sich daher von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterscheiden. Des Weiteren kann sich die Einstufung einer bestimmten Dienstleistung aufgrund politischer Entscheidungen oder wirtschaftlicher Entwicklungen ändern.

⁽¹¹³⁾ Urteil Pavlov u. a., verbundene Rechtssachen C-180/98 bis C-184/98, Slg. 2000, I-6451, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Urteil vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, 118/85, Slg. 1987, 2599, ECLI:EU:C:1987:283, Randnr. 7; Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, Slg. 1998, I-3851, ECLI:EU:C:1998:303, Randnr. 36; verbundene Rechtssachen C-180/98 bis C-184/98, Pavlov u. a., ECLI:EU:C:2000:428, Randnr. 75.

⁽¹¹⁵⁾ Urteil *Leipzig-Halle*, oben angeführt, Randnr. 102 ff.

⁽¹¹⁶⁾ Urteil vom 24. März 2011, verbundene Rechtssachen Flughafen Leipzig-Halle GmbH und Mitteldeutsche Flughafen AG/Kommission, T-455/08, und Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt/Kommission, T-443/08, ECLI:EU:T:2011:117 (im Folgenden „Urteil Leipzig-Halle“), noch nicht veröffentlicht, Randnrn. 93, 95, 100 und 119. Siehe auch Urteil vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris*/Kommission, T-128/98, Slg. 2000, II-3929, ECLI:EU:T:2000:290, bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, C-82/01P, Slg. 2002, I-9297, ECLI:EU:C:2002:617, und durch das Urteil vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg. 2008, II-3643, ECLI:EU:T:2008:585, Randnr. 88.

⁽¹¹⁷⁾ Urteil vom 17. Februar 1993, verbundene Rechtssachen Poucet/AGV, C-159/91, und Pistre/Cancava, C-160/91, Slg. 1993, I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ Ibidem.

- (346) Bis zum Urteil ADP bestand die Entscheidungspraxis der Kommission demnach darin, die Tätigkeit des Ausbaus und der Verwaltung von Flughafeninfrastruktur nicht als wirtschaftliche Tätigkeit zu betrachten, die in den Geltungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt ⁽¹¹⁹⁾. Nach dem Urteil ADP stellte die Kommission fest, dass diese Tätigkeit aufgrund der zunehmenden Liberalisierung des Marktes zu einer wirtschaftlichen Tätigkeit geworden ist. Wie auch unter den Randnummern 28 und 29 der Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften ⁽¹²⁰⁾ (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien“) angegeben, „müssen Betrieb und Bau von Flughafeninfrastruktur ab dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* (12. Dezember 2000) als der Beihilfenkontrolle unterliegend betrachtet werden. Aufgrund der vor dem Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* bestehenden Unsicherheit konnte der Staat hingegen zu Recht davon ausgehen, dass die Finanzierung von Flughafeninfrastruktur keine staatliche Beihilfe darstellte, sodass derartige Maßnahmen nicht bei der Kommission angemeldet werden mussten. Daraus folgt, dass die Kommission Finanzierungsmaßnahmen, die vor dem Urteil in der Rechtssache „*Aéroports de Paris*“ bewilligt wurden, nicht mehr auf der Grundlage der Beihilfenvorschriften infrage stellen kann.“
- (347) Daher muss bestimmt werden, ob die BSCA gewährten Maßnahmen für den Betrieb und den Bau von Flughafeninfrastruktur vor oder nach dem 12. Dezember 2000, dem Datum des Urteils ADP, gewährt wurden.
- (348) Wie in den Erwägungsgründen 34 und 35 der Luftverkehrsleitlinien ausgeführt, sind zudem auch nach dem Urteil ADP nicht alle Tätigkeiten eines Flughafens notwendigerweise wirtschaftlicher Art. So bestätigte der Gerichtshof, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art gehören ⁽¹²¹⁾. Auf einem Flughafen werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung, Polizei, Zoll, Brandbekämpfung, zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderliche Tätigkeiten und Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft.
- (349) Abschließend müssen die Maßnahmen ermittelt werden, die BSCA nach dem 12. Dezember 2000 gewährt wurden, und Maßnahmen für Tätigkeiten, für die normalerweise aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse der Staat zuständig ist, ausgenommen werden.

6.1.1.1. *Bereitstellung der Grundstücke und Infrastruktur des Flughafens Charleroi, einschließlich der im Rahmen des Investitionsprogramms errichteten Infrastruktur, und Erbringung von bestimmten Dienstleistungen, insbesondere umfangreichen Reparaturen, als Gegenleistung für eine Konzessionsabgabe*

- (350) In diesem Abschnitt wird die Kommission Folgendes prüfen:
- Wurde die Maßnahme, einschließlich der Bereitstellung von neuer, gemäß dem Investitionsplan errichteter Infrastruktur, vor oder nach dem Urteil ADP gewährt?
 - Welche Investitionen und Dienstleistungen der Sowaer müssen aufgrund ihrer nichtwirtschaftlichen Art von der Prüfung ausgenommen werden?
- (a) Wurde die Maßnahme, einschließlich der Bereitstellung von neuer, gemäß dem Investitionsplan errichteter Infrastruktur, vor oder nach dem Urteil ADP gewährt?
- (351) Wie in den Erwägungsgründen 344 ff. ausgeführt, kann der Bau von Flughafeninfrastruktur im Prinzip nicht von der wirtschaftlichen Tätigkeit des Betriebs des Flughafens losgelöst werden.
- (352) Hinsichtlich des Baus der Infrastruktur des Flughafens Charleroi, der Gegenstand des mehrjährigen Investitionsplans war, vertreten die belgischen Behörden jedoch die Auffassung, dass dieser Investitionsplan vor dem 12. Dezember 2000, dem Datum des Urteils ADP, beschlossen wurde. Das in Abschnitt 5.1.1(a)(i) dargelegte Vorbringen Belgiens zielt im Wesentlichen darauf ab, die Tragweite und Richtigkeit der vorläufigen

⁽¹¹⁹⁾ Urteil vom 12. Dezember 2000, *Aéroports de Paris/Kommission*, T-128/98, Slg. 2000, II-3929, ECLI:EU:T:2000:290.

⁽¹²⁰⁾ See Fußnote 8.

⁽¹²¹⁾ Urteil SAT/Control, C-364/92, Slg. 1994, I-43, ECLI:EU:C:1994:7, Randnr. 30, und Urteil Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07, Slg. 2009, I-2207, ECLI:EU:C:2009:191, Randnr. 71.

Würdigung der Kommission in deren Ausweitungsbeschluss von 2012 zu entkräften, der zufolge die Rahmenvereinbarung vom 20. Juli 2000 und die Entscheidung der wallonischen Regierung vom 8. November 2000 (im Folgenden „Entscheidungen von 2000“) für die Region keine Zusage gegenüber einem Dritten beinhalten und nicht unwiderruflich, verbindlich und endgültig sind.

- (353) Die Kommission vertritt allerdings aus den im Folgenden genannten Gründen die Auffassung, dass die Bereitstellung der Infrastruktur für BSCA, einschließlich der neuen und dank des Investitionsprogramms beschlossenen und errichteten Infrastruktur, und die Erbringung bestimmter Dienstleistungen gegen Entgelt nicht mit den Entscheidungen von 2000, sondern mit der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 gewährt wurde.
- (354) Das für die Bewilligung einer etwaigen Beihilfemaßnahme als relevant betrachtete Datum ist das Datum des verbindlichen Rechtsakts, mit dem die Behörden sich verpflichten, dem Empfänger die fragliche Maßnahme zu gewähren ⁽¹²²⁾.
- (355) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission Folgendes fest:
- Empfänger der mutmaßlichen Beihilfe ist BSCA;
 - die Behörden, die die Beihilfe gewährt haben, sind die Region und/oder die Sowaer. Denn wie in Erwägungsgrund 39 dieses Beschlusses angegeben und von Belgien ⁽¹²³⁾ eingeräumt wurde, ist die Sowaer das von der Region gegründete und ihrer alleinigen Kontrolle unterstehende Instrument zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur der wallonischen Region und zur Bereitstellung dieser Infrastruktur für die Betreiber der betreffenden Flughäfen. Die Sowaer könnte ebenso wie die Region eine staatliche Beihilfe gewähren.
- (356) Vor der Vereinbarung zwischen der Sowaer und BSCA von 2002 hatte BSCA von der Region oder der Sowaer keine Zusage bezüglich der Durchführung des Investitionsprogramms erhalten.
- (357) Belgien räumt ein, dass kein förmliches Beihilfebewilligungsschreiben an BSCA erstellt wurde. Dennoch wird mit den Entscheidungen von 2000 nach Auffassung Belgiens, obwohl die Region selbst der Empfänger ist, eine Zusage seitens der Regierung begründet. Dass diese Zusage einseitig sei, sei im vorliegenden Fall unerheblich. Jede finanzielle Maßnahme, ungeachtet ihrer Empfänger, werde immer mit einem einseitigen Verwaltungsakt der gewährenden Behörde beschlossen, für dessen Aufrechterhaltung, Änderung oder Widerruf diese Behörde zuständig bleibe.
- (358) Die Kommission stellt fest, dass die Entscheidungen von 2000 nicht veröffentlicht oder BSCA zugestellt wurden. Die Region konnte das Investitionsprogramm vor der Unterzeichnung der Vereinbarung Sowaer/BSCA mit einer neuen einseitigen Entscheidung jederzeit ändern oder sogar vollständig auf dieses Programm verzichten, ohne dass die Rechte von BSCA von einer solchen Entscheidung berührt worden wären.
- (359) Wie im Ausweitungsbeschluss von 2012 angegeben, enthielt dieses Investitionsprogramm im Übrigen Unsicherheiten bezüglich des Finanzierungsmechanismus und der Beträge. So konnten Letztere abhängig vom geänderten Bedarf angepasst werden. So sollte das neue Nordterminal anpassbar sein und sein Bau „*unbedingt schrittweise und in Abhängigkeit von der Entwicklung der tatsächlichen Tätigkeit des Flughafens und des dadurch bedingten betrieblichen Bedarfs erfolgen*“. Zudem wurde die damals in Betracht gezogene Finanzierungsmethode — d. h. über eine Maßnahme der Société Régionale Wallonne du Transport — letztendlich zugunsten der Finanzierung durch die Sowaer aufgegeben, die ein neues Instrument war, das erst bei ihrer Gründung am 1. Juli 2001 mit Finanzmitteln in Höhe von nur 75 Mio. EUR ausgestattet wurde.
- (360) Mit der Aufnahme des Investitionsprogramms in die Vereinbarung Sowaer/BSCA hatte sich die Sowaer jedoch gegenüber BSCA verpflichtet: So muss sie BSCA gegen eine Konzessionsabgabe Grundstücke und Infrastruktur, einschließlich der gemäß dem Investitionsprogramm noch zu errichtenden Infrastruktur, bereitstellen und bestimmte Dienstleistungen erbringen; andernfalls würde sie ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht nachkommen.

⁽¹²²⁾ Fußnote 29 der Luftverkehrsleitlinien. Siehe auch Urteil vom 12. Dezember 1996, Compagnie nationale Air France/Kommission, T-358/94, Slg. 1996, II-2109, ECLI:EU:T:1996:194, Randnr. 79, Urteil vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost BV/Kommission, T-109/01, Slg. 2004, II-127, ECLI:EU:T:2004:4, Randnr. 74, Urteil vom 2. Dezember 2008, Nuova Agricast Srl/Kommission, verbundene Rechtssachen T-362/05 und T-363/05, Slg. 2008, II-297, ECLI:EU:T:2008:541, Randnr. 80, Urteil vom 30. November 2009, Frankreich und France Telecom/Kommission, T-427/04 und T-17/05, Slg. 2009, II-4315, ECLI:EU:T:2009:474, Randnr. 321.

⁽¹²³⁾ Siehe Erwägungsgrund 228 dieses Beschlusses.

- (361) Die Kommission vertritt im Übrigen die Auffassung, dass die Zusage der Sowaer, ein Investitionsprogramm durchzuführen und bestimmte Dienstleistungen zu erbringen, gemeinsam mit der Verpflichtung von BSCA, eine Konzessionsabgabe zu zahlen, geprüft werden muss. Solange die Höhe der von BSCA als Gegenleistung zu zahlenden Abgabe nicht bekannt ist, kann nicht bestimmt werden, ob die Vorhaben der Region, BSCA Infrastruktur, einschließlich der gemäß dem Investitionsprogramm errichteten neuen Infrastruktur, bereitzustellen und bestimmte Dienstleistungen zu erbringen, eine Beihilfe darstellen.
- (362) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Maßnahme, die darin besteht, BSCA Infrastruktur, einschließlich von neuer Infrastruktur, zu deren Ausführung sich die Sowaer verpflichtet, bereitzustellen und bestimmte Dienstleistungen gegen Entgelt zu erbringen, mit der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 gewährt wurde. Sie wurde somit nach dem ADP-Urteil gewährt.
- (363) Zudem ist darauf hinzuweisen, dass das in die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 aufgenommene Investitionsprogramm mit der Entscheidung der wallonischen Regierung vom 3. April 2003 wesentlich geändert wurde. Denn in Anwendung der Entscheidung vom 3. April 2003 genehmigte die wallonische Regierung eine Überarbeitung des Investitionsprogramms ⁽¹²⁴⁾, die zu einem Anstieg der Investitionen um 57,8 Mio. EUR von 93 auf fast 151 Mio. EUR führte, davon 33 Mio. für das neue Terminal. Die Kommission hält diese Überarbeitung des Investitionsprogramms für eine wesentliche Änderung und damit für eine neue Maßnahme, die potenziell eine neue Beihilfe zugunsten von BSCA darstellt und zu der bereits mit der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 gewährten mutmaßlichen Beihilfe hinzukommt. Da sie auf einer Entscheidung vom 3. April 2003 beruht, stellt diese Maßnahme eine neue Maßnahme dar, die nach dem ADP-Urteil angenommen wurde und daher den beihilferechtlichen Vorschriften unterliegt.
- (b) Investitionen und Dienstleistungen der Sowaer, die aufgrund ihrer nichtwirtschaftlichen Art von der Prüfung auszunehmen sind
- (364) Wie in den Erwägungsgründen 34 und 35 der Luftverkehrsleitlinien ausgeführt, sind nicht alle Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise wirtschaftlicher Art. So bestätigte der Gerichtshof, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art gehören ⁽¹²⁵⁾. Zu diesen Tätigkeiten gehören insbesondere die Bereiche Gefahrenabwehr, Flugsicherung, Polizei und Zoll ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass Investitionen und umfangreiche Reparaturen für Vermögenswerte im Zusammenhang mit der Flugsicherung (z. B. dem Kontrollturm), der Brandbekämpfung, der Gefahrenabwehr (verstanden als Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen), der Polizei und dem Zoll nichtwirtschaftliche Tätigkeiten sein können. Da im vorliegenden Fall die Flugsicherungsdienste, die Brandbekämpfung, die Gefahrenabwehr, die Polizei und der Zoll nicht nach wirtschaftlichen Erwägungen organisiert sind, vertritt die Kommission die Auffassung, dass es sich bei Investitionen und umfangreichen Reparaturen, die Vermögenswerte für diese Dienste betreffen, nicht um wirtschaftliche Tätigkeiten handelt. Im Besonderen kann die Einzäunung des Teils des Flughafengeländes, in den man nach den Polizeikontrollen gelangt, und des Teils des Geländes, auf dem die Flugzeuge stehen, insoweit als nichtwirtschaftlich betrachtet werden, als sie der Gefahrenabwehr dient.
- (366) Ebenso betrachtet die Kommission Investitions- und Instandhaltungskosten für Gebäude und Ausrüstungen, die sowohl für wirtschaftliche als auch für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt werden, anteilig im Verhältnis zur ihrer Nutzung für eine nichtwirtschaftliche Tätigkeit als nichtwirtschaftlich. Zum Beispiel können 7 % der Investitionskosten des neuen Terminals als nichtwirtschaftlich betrachtet werden, da 7 % der Terminalfläche von der Polizei, vom Zoll, von der Fluggast- und Gepäckkontrolle und von den für die Flughafensicherheit zuständigen Mitarbeitern des öffentlichen Dienstes der Wallonischen Region genutzt werden.
- (367) Die Investitionen und umfangreichen Reparaturen am System ILS der Kategorie III ⁽¹²⁷⁾ sowie an der Befeuerung der Start- und Landebahnen betrachtet die Kommission dagegen als wirtschaftlich. Denn diese Kosten sind keiner hoheitlichen Befugnis zuzuordnen, sondern hängen mit dem gewerblichen Betrieb der Infrastruktur zusammen, der darin besteht, sie den Fluggesellschaften unter zufriedenstellenden Sicherheitsbedingungen bereitzustellen. Im

⁽¹²⁴⁾ Siehe Fußnote 37.

⁽¹²⁵⁾ Siehe Fußnote 121.

⁽¹²⁶⁾ Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien.

⁽¹²⁷⁾ Funknavigationssystem zur Unterstützung beim Landen bei schlechtem Wetter.

Besonderen ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit am Boden (auch bei den Starts und Landungen) fester Bestandteil des gewerblichen Betriebs des Flughafens und demzufolge wirtschaftlich. In dem unlängst angenommenen Beschluss der Kommission zum Flughafen Marseille ⁽¹²⁸⁾ wurde die Betriebssicherheit im Übrigen vom Bereich der „nichtwirtschaftlichen“ Tätigkeiten ausgenommen.

- (368) Die Kommission vertritt auch die Auffassung, dass Investitionen in die Brandmeldeanlage der Parkhäuser für die Fluggäste wirtschaftlicher Art sind. Denn diese Kosten sind keiner hoheitlichen Befugnis zuzuordnen, sondern stehen in Zusammenhang mit dem gewerblichen Betrieb des Parkhauses für die Fluggäste.
- (369) Gemäß Randnummer 36 der Luftverkehrsleitlinien muss die Kommission zudem überprüfen, dass die öffentliche Förderung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten strikt auf den Ausgleich der durch sie entstehenden Kosten begrenzt ist und nicht für wirtschaftliche Tätigkeiten verwendet werden kann ⁽¹²⁹⁾. Andernfalls würde ihre Finanzierung unter die beihilferechtlichen Vorschriften fallen.
- (370) Die Investitionen und umfangreichen Reparaturen werden von Sowaer direkt übernommen. Die Finanzierung dieser Kosten kann daher nicht Gegenstand eines Zuschusses an BSCA sein, den BSCA für wirtschaftliche Tätigkeiten verwenden könnte.
- (371) Schließlich muss die Kommission gemäß Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien überprüfen, dass die Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führen kann. Andernfalls würde ihre Finanzierung unter die beihilferechtlichen Vorschriften fallen.
- (372) Nach Angaben Belgiens führt die Sowaer die Investitionen und umfangreichen Reparaturen bei den Flughäfen, für die sie zuständig ist, d. h. bei den Flughäfen der Wallonischen Region, auf nicht diskriminierende Weise durch.
- (373) Wie in Erwägungsgrund 26 dieses Beschlusses angegeben, wurden den belgischen Regionen die erforderlichen Zuständigkeiten für die Einrichtung und den Betrieb der öffentlichen Flughäfen auf ihrem Gebiet, mit Ausnahme des Nationalflughafens Brüssel, übertragen. In Anbetracht dieses Rechtsrahmens vertritt die Kommission die Auffassung, dass die relevante Ebene für die Würdigung des Vorliegens von Diskriminierungen bei der Finanzierung der Investitionen und Dienstleistungen der Sowaer nicht der Staat, sondern die Region ist. Da die Sowaer die Investitionen und umfangreichen Reparaturen für die beiden größten wallonischen Flughäfen (Lüttich und Charleroi) diskriminierungsfrei ausführt, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass keine ungerechtfertigte Diskriminierung zwischen Flughäfen vorliegt.
- (374) Die in Erwägungsgrund 365 beschriebene Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten ist daher nicht als staatliche Beihilfe einzustufen und wird demzufolge von der weiteren Prüfung ausgenommen.

6.1.1.2. Von der Region für bestimmte mit der Flughafentätigkeit verbundene Dienstleistungen gezahlter Zuschuss

- (375) Wie in Abschnitt 5.1.1.1(c)(i) angegeben, vertritt Belgien die Auffassung, dass die von der Region bezuschussten Aufgaben zu hoheitlichen Befugnissen gehören und daher keine wirtschaftliche Tätigkeit darstellen.
- (376) Um einzuschätzen, inwieweit sich der Zuschuss auf nichtwirtschaftliche Tätigkeiten bezieht und von der beihilferechtlichen Prüfung ausgenommen werden muss, muss daher auch hier die in Abschnitt 6.1.1.1(b) beschriebene Würdigung vorgenommen werden.

(a) Brandschutz und Gefahrenabwehr

- (377) Wie in Erwägungsgrund 365 angegeben, vertritt die Kommission im vorliegenden Fall die Auffassung, dass die Tätigkeiten des Brandschutzes und der Gefahrenabwehr ⁽¹³⁰⁾ keine wirtschaftlichen Tätigkeiten sind.

⁽¹²⁸⁾ Beschluss (EU) 2016/1698 der Kommission vom 20. Februar 2014 über die von Frankreich durchgeführten Maßnahmen SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) zugunsten des Flughafens Marseille Provence und der den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften (ABl. L 260 vom 27.9.2016, S. 1).

⁽¹²⁹⁾ Urteil vom 18. März 1997, *Cali & Figli/Servizi Ecologici Porto di Genova*, C-343/95, Slg. 1997, I-1547, ECLI:EU:C:1997:160; Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003 in der Sache N309/2002 und Entscheidung der Kommission vom 16. Oktober 2002 in der Sache N438/2002 Subventionen zugunsten der belgischen Hafenverwaltungen für die Durchführung hoheitlicher Aufgaben.

⁽¹³⁰⁾ Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 „bezeichnet der Ausdruck ... ‚Luftsicherheit‘ die Kombination von Maßnahmen sowie von personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen“. Die gemeinsamen Normen im Bereich der Luftsicherheit beruhen auf den Empfehlungen des Dokuments 30 der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz und sind im Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 festgelegt.

(i) Anwendung von Randnummer 36 der Luftverkehrsleitlinien

- (378) Gemäß Randnummer 36 der Luftverkehrsleitlinien muss die Kommission selbst dann, wenn eine Tätigkeit als nichtwirtschaftlich angesehen wird, überprüfen, dass die öffentliche Förderung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten strikt auf den Ausgleich der durch sie entstehenden Kosten begrenzt ist und nicht für wirtschaftliche Tätigkeiten verwendet werden kann ⁽¹³¹⁾. Andernfalls würde ihre Finanzierung unter die beihilferechtlichen Vorschriften fallen.

1. Brandschutz

- (379) Im Hinblick auf den Brandschutz stellt die Kommission fest, dass BSCA in Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung zur Vereinbarung Region/BSCA von 1991 im Hinblick auf die Übernahme der Brandschutz- und Instandhaltungsdienste durch die Region eine separate Betriebsrechnung führt, die von der Konzessionsbehörde jederzeit geprüft und kontrolliert werden kann.
- (380) Zudem erfolgt die Erstattung der mit den Brandschutz- und Instandhaltungsleistungen verbundenen Ausgaben in Anwendung von Artikel 3.2.3 der Vereinbarung Region/BSCA, geändert durch Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002, in zwölf Tranchen, wobei die Zahlung der zwölften Tranche nach Erhalt und Genehmigung eines auszugswweisen Berichts des Jahresabschlusses von BSCA erfolgt, in dem die bestrittenen Kosten nach dem Schema belegt werden, das auch für den Haushaltsvoranschlag verlangt wird, d. h. anhand der in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung definierten Rubriken.
- (381) Für den Zeitraum nach dem 10. März 2006 sieht der mit Nachtrag Nr. 5 vom 10. März 2006 aufgenommene Artikel 25.7 der Leistungsbeschreibung schließlich vor, dass der Betrag des Ausgleichs für den Brandschutz, die Verkehrssicherheit am Boden und die Flughafensicherheit die tatsächlichen, von BSCA bestrittenen Kosten nicht übersteigen darf und dass jede Überkompensation im Haushaltsplan des darauffolgenden Jahres verrechnet wird.
- (382) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass diese Bestimmungen ausreichen, um darauf zu schließen, dass der von der Region gezahlte Ausgleich für die mit dem Brandschutz verbundenen Kosten seit dem Nachtrag Nr. 3 von 2002 zur Vereinbarung Region/BSCA verhältnismäßig war und nicht verwendet wurde, um wirtschaftliche Tätigkeiten zu bezuschussen.

2. Gefahrenabwehr

- (383) Die Gefahrenabwehr wurde zu den Tätigkeiten hinzugefügt, für die BSCA in Anwendung des Nachtrags Nr. 6 vom 15. Januar 2008 einen Ausgleich erhält. Die Aufgaben der Gefahrenabwehr sind definiert als *„die Gesamtheit der Maßnahmen sowie der personellen und materiellen Ressourcen, die dazu dienen, die Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen“* ⁽¹³²⁾. Die Dienstleistungen in Verbindung mit der Gefahrenabwehr umfassen „Gepäck- und Fluggastkontrollen, Fernüberwachung, Rundgänge und Patrouillen, Zugangskontrolle und die Ausgabe von Besucherausweisen“ ⁽¹³³⁾.
- (384) Artikel 25.7 der Leistungsbeschreibung mit den Änderungen durch Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 sieht vor: *„Der Betrag des finanziellen Ausgleichs zur Deckung der Ausgaben für die Erbringung dieser Dienstleistungen darf die von BSCA bestrittenen tatsächlichen Kosten, nach Abzug der eventuell von den Nutzern für diese Dienstleistungen erhobenen Entgelte, nicht übersteigen. Jede Überkompensation dieser Kosten wird im Haushaltsplan des darauffolgenden Jahres verrechnet“*.
- (385) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass diese Bestimmungen ausreichen, um darauf zu schließen, dass der Ausgleich für die mit der Gefahrenabwehr verbundenen Kosten verhältnismäßig war und nicht verwendet wurde, um wirtschaftliche Tätigkeiten zu bezuschussen.

(ii) Anwendung von Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien

- (386) Gemäß Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien muss die Kommission überprüfen, dass die Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führt. Andernfalls würde ihre Finanzierung unter die beihilferechtlichen Vorschriften fallen.

⁽¹³¹⁾ Siehe Fußnote 129.

⁽¹³²⁾ Anhang, der fester Bestandteil von Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung Region/BSCA ist.

⁽¹³³⁾ Artikel 25.2 der Leistungsbeschreibung mit den Änderungen durch Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 zur Vereinbarung Region/BSCA.

- (387) Nach Angaben Belgiens werden die nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten der beiden wallonischen Flughäfen (Lüttich und Charleroi) von der Region auf nicht diskriminierende Weise finanziert.
- (388) Wie in Erwägungsgrund 26 dieses Beschlusses angegeben, wurden den belgischen Regionen die erforderlichen Zuständigkeiten für die Einrichtung und Bewirtschaftung der öffentlichen Flughäfen auf ihrem Gebiet, mit Ausnahme des Flughafens Brüssel-National, übertragen. In Anbetracht dieses Rechtsrahmens vertritt die Kommission die Auffassung, dass die relevante Ebene für die Würdigung des Vorliegens von Diskriminierungen bei der Finanzierung bestimmter nichtwirtschaftlicher Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit nicht der Staat, sondern die Region ist. Da die nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten der beiden größten wallonischen Flughäfen (Lüttich und Charleroi) von der Region diskriminierungsfrei finanziert werden, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass keine ungerechtfertigte Diskriminierung zwischen den Flughäfen vorliegt.

- (389) Die Ausgleichszahlung für die mit dem Brandschutz und der Gefahrenabwehr verbundenen Tätigkeiten von BSCA ist daher nicht als staatliche Beihilfe einzustufen und wird von der weiteren Prüfung ausgenommen.

(b) Instandhaltung/Verkehrssicherheit am Boden

- (390) In diesem Abschnitt wird die Kommission prüfen, ob die folgenden Dienstleistungen aufgrund ihrer nichtwirtschaftlichen Art nicht unter die beihilferechtlichen Vorschriften fallen:

- die „Instandhaltungsleistungen“ gemäß den Artikeln 12 und 19 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Vereinbarung Region/BSCA,
- die „Dienstleistungen in Verbindung mit der Verkehrssicherheit am Boden“ gemäß Artikel 25 der Leistungsbeschreibung, geändert durch Nachtrag Nr. 5 vom 10. März 2006.

- (391) Wie in Erwägungsgrund 71 angegeben, wird die Instandhaltungsleistung in den Artikeln 12 und 19 der Leistungsbeschreibung definiert als „technische Instandhaltung der Gebäude, Rollbahnen, Zufahrten und Fahrzeuge usw.“⁽¹³⁴⁾ sowie „Instandhaltung der Grundstücke, Gebäude und Gebäudeausrüstungen und mobilen Anlagen, die Bestandteil der Konzession sind oder ihm zur Verfügung gestellt werden, damit diese immer für ihren Verwendungszweck geeignet sind“⁽¹³⁵⁾.

- (392) Wie in den Erwägungsgründen 73 und 74 angegeben, wurden Artikel 3.2.2 der Vereinbarung Region/BSCA und Artikel 25 der Leistungsbeschreibung durch Nachtrag Nr. 5 vom 10. März 2006 geändert. In Anwendung dieser Änderungen zahlt die Region BSCA einen Ausgleich für die Kosten der Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit. Artikel 25 der Leistungsbeschreibung in der geänderten Fassung sieht vor: „Die mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen beinhalten die laufende Instandhaltung des Flughafengeländes, die technische Instandhaltung der Gebäude, der Rollbahnen, der Zufahrten und der Fahrzeuge, kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und der Befeuern der Start- und Landebahn, Mäharbeiten, die Gummiabriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung, den Winterdienst und alle sonstigen Dienstleistungen, die die Verkehrssicherheit am Boden, die Flughafensicherheit und die Sicherheit der Infrastruktur mit Ausnahme der Ladenlokale auf dem Flughafengelände gewährleisten“.

- (393) Die Kommission stellt fest, dass die Definition der „mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen“, für die BSCA seit dem 10. März 2006 einen Ausgleich erhält, weitgehend deckungsgleich mit der Definition der „Instandhaltungsleistungen“ ist, für die BSCA vor dem 10. März 2006 einen Ausgleich erhielt. Diese Dienstleistungen werden daher gemeinsam geprüft, um zu bestimmen, ob sie wirtschaftliche Dienstleistungen darstellen.

- (394) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass diese Dienstleistungen, gleich ob es sich um die laufende Instandhaltung des Flughafengeländes, die Instandhaltung der Gebäude, der Rollbahnen, der Zufahrten und der Fahrzeuge, kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und der Befeuern der Start- und Landebahn, die Mäharbeiten, die Gummiabriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung, den Winterdienst oder sonstige Dienstleistungen handelt, die die Verkehrssicherheit am Boden, die Flughafensicherheit und die Sicherheit der Infrastrukturen gewährleisten, nicht unter hoheitliche Befugnisse fallen. Im Besonderen

⁽¹³⁴⁾ Siehe Fußnote 50.

⁽¹³⁵⁾ Siehe Fußnote 52.

haben diese Dienstleistungen nichts mit der Gefahrenabwehr zu tun. Sie hängen mit dem gewerblichen Betrieb des Flughafens zusammen, der bedingt, dass das Flughafengelände einschließlich der Rollbahnen angemessen instand gehalten wird, um das Starten und Landen von Flugzeugen unter zufriedenstellenden Sicherheitsbedingungen zu ermöglichen. Mit diesen Dienstleistungen sind daher keine hoheitlichen Befugnisse verbunden.

- (395) Belgien zufolge (siehe Erwägungsgrund (237)) hat die Kommission in ihrer Entscheidung vom 23. Juli 2008 zum Flughafen Leipzig Halle anerkannt, dass Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit nichtwirtschaftliche Tätigkeiten seien ⁽¹³⁶⁾. Aus der von den deutschen Behörden vorgelegten Liste der mit der Betriebssicherheit zusammenhängenden Infrastruktur gehe nun aber hervor, dass eben diese Infrastrukturen für die Verkehrssicherheit am Boden unverzichtbar seien. Dies betreffe: die unterbrechungsfreie Stromversorgung der Vorfeldflächen, die Umspannstation, die Befeuerung der Start- und Landebahn, die Befeuerung der Vorfeldflächen usw. Belgien zufolge ist dieser Standpunkt der Kommission vom Gericht in seinem Urteil vom 24. März 2011 ⁽¹³⁷⁾ im Rahmen einer Klage auf Nichterklärung der genannten Entscheidung der Kommission bestätigt worden.
- (396) Die Kommission bestreitet aus den folgenden Gründen, dass sich aus den Erwägungsgründen 182 und 183 der Entscheidung zum Flughafen Leipzig Halle ableiten lässt, dass die Kommission in der Vergangenheit die Auffassung vertreten hat, dass mit der Instandhaltung und Verkehrssicherheit vergleichbare Aufgaben, wie sie in der Vereinbarung Region/BSCA festgelegt sind, unter öffentliche Aufgaben fallen.
- (397) Erstens sind die in der Vereinbarung Region/BSCA definierten Instandhaltungs- und Verkehrssicherheitskosten wesentlich umfassender als die Kosten der Betriebssicherheitsinvestitionen, um die es in der Entscheidung zum Flughafen Leipzig Halle ging. So umfassen Letztere die unterbrechungsfreie Stromversorgung des Vorfeldes, die Umspannstation, die Hochspannungskabel und die Befeuerung der Start- und Landebahn. Die Instandhaltungs- und Verkehrssicherheitskosten gemäß der Definition in der Vereinbarung Region/BSCA *„beinhalten die laufende Instandhaltung des Flughafengeländes, die technische Instandhaltung der Gebäude, der Rollbahnen, der Zufahrten und der Fahrzeuge, kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und der Befeuerung der Start- und Landebahn, Mäharbeiten, die Gummiabriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung, den Winterdienst und alle sonstigen Dienstleistungen, die die Verkehrssicherheit am Boden, die Flughafensicherheit und die Sicherheit der Infrastruktur mit Ausnahme der Ladenlokale auf dem Flughafengelände gewährleisten“*.
- (398) Zweitens stellt die Kommission fest, entgegen dem Vorbringen Belgiens nicht den Schluss gezogen zu haben, dass die in der Entscheidung Leipzig Halle genannten Betriebssicherheitsaufgaben zu hoheitlichen Aufgaben gehören. Gemäß Erwägungsgrund 182 dieser Entscheidung *„kann festgestellt werden, dass im vorliegenden Fall bestimmte Kosten in den Bereich der öffentlichen Aufgaben fallen“* (Unterstreichung hinzugefügt). In Erwägungsgrund 183 dieser Entscheidung stellt die Kommission fest, dass diese Kosten, *„solange diese ... in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen“*, nicht als staatliche Beihilfe gelten (Unterstreichung hinzugefügt). Sie gibt an: *„Selbst wenn die Kommission der von Deutschland vorgebrachten Argumentation, dass die Kosten in keinsten Weise als staatliche Beihilfe zu gelten hätten, folgen würde, bliebe die abschließende Bewertung des vorliegenden Falls davon unberührt“* (Unterstreichung hinzugefügt). In den betreffenden Erwägungsgründen hat die Kommission somit den Standpunkt Deutschlands, dem zufolge bestimmte Aufgaben einschließlich der Betriebssicherheitsaufgaben hoheitliche Aufgaben seien, weder bestätigt noch widerlegt, sondern angegeben, dazu nicht Stellung beziehen zu müssen, da es sich, selbst wenn die Maßnahme eine Beihilfe darstellen würde, um eine zulässige Beihilfe handeln würde.
- (399) Drittens stellt die Kommission fest, dass das Gericht in dem Urteil über die Entscheidung der Kommission zum Flughafen Leipzig Halle entgegen dem Vorbringen Belgiens diesen angeblichen Standpunkt der Kommission in Randnummer 225 seines Urteils nicht bestätigt hat. So hat das Gericht die Erwägungsgründe 182 und 183 der Entscheidung der Kommission aufgegriffen, um deren Standpunkt darzulegen, und abschließend mitgeteilt, dass es nach Ansicht der Kommission in dieser Frage (d. h. ob der von den deutschen Stellen vorgebrachten Argumentation, dass die Kosten in keiner Weise als staatliche Beihilfe zu gelten hätten, gefolgt werden müsse) zu keiner abschließenden Bewertung habe kommen müssen.
- (400) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die „Instandhaltungsleistungen“ gemäß der Definition in den Artikeln 12 und 19 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Vereinbarung Region/BSCA und die „Dienstleistungen in Verbindung mit der Verkehrssicherheit am Boden“ gemäß der Definition in Artikel 25 der Leistungsbeschreibung geändert durch Nachtrag Nr. 5 vom 10. März 2006, wirtschaftliche Dienstleistungen darstellen. Ihre Finanzierung unterliegt daher den beihilferechtlichen Vorschriften.

⁽¹³⁶⁾ Siehe Fußnote 89.

⁽¹³⁷⁾ Siehe Fußnote 90.

(c) Tracking und Erfassung der Flüge, Flugplanung und Einwinken

- (401) In diesem Abschnitt wird die Kommission prüfen, ob die folgenden Dienstleistungen, deren Ausführung BSCA übertragen wurde und für die BSCA in Anwendung des Nachtrags Nr. 6 vom 15. Januar 2008 einen Ausgleich erhält, aufgrund ihrer nichtwirtschaftlichen Art von den beihilferechtlichen Vorschriften ausgenommen werden können:
- das Tracking und die Erfassung der Flüge ⁽¹³⁸⁾ und die Flugplanung ⁽¹³⁹⁾,
 - das Einwinken ⁽¹⁴⁰⁾.
- (402) Belgien zufolge (siehe Erwägungsgrund 240) sind die Aufgaben des Trackings und der Erfassung der Flüge, der Flugplanung und des Einwinkens wesentliche Aspekte der Sicherheit der zivilen Luftfahrt und daher hoheitliche Aufgaben, da sie maßgebliche Komponenten der Sicherheit eines Flughafens seien.
- (403) Nach Ansicht der Kommission handelt es sich bei den Aufgaben, für die dieser Ausgleich gezahlt wird, um Tätigkeiten, die von der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafenbetreibers BSCA nicht zu trennen sind. Diese Aufgaben können weder den Aufgaben der Gefahrenabwehr, verstanden als Schutz vor unrechtmäßigen Eingriffen, noch einer anderen, unter hoheitliche Befugnisse fallenden Aufgabe zugeordnet werden.
- (404) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass das Tracking und die Erfassung der Flüge, die Flugplanung und das Einwinken wirtschaftliche Dienstleistungen sind. Ihre Finanzierung unterliegt daher den beihilferechtlichen Vorschriften.

6.1.1.3. *Von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung*

- (405) Da die Kapitalerhöhung, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens ist, von der Sowaer zugunsten von BSCA im Jahr 2002 gezeichnet wurde, d. h. nach dem ADP-Urteil ⁽¹⁴¹⁾, muss sie von der Kommission beihilferechtlich geprüft werden (siehe Erwägungsgrund 346).

6.1.2. *Selektiver Vorteil*

- (406) Um zu würdigen, ob staatliche Maßnahmen eine Beihilfe darstellen, muss bestimmt werden, ob dem begünstigten Unternehmen mit diesen Maßnahmen ein Vorteil verschafft wird, den es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils kann ausgeschlossen werden, wenn die in Rede stehenden Maßnahmen wirtschaftliche Transaktionen darstellen, die von öffentlichen Einrichtungen oder öffentlichen Unternehmen unter normalen Marktbedingungen ausgeführt werden ⁽¹⁴²⁾. In diesem Fall geht es darum zu bestimmen, ob sich ein privater Wirtschaftsbeteiligter, der sich von Rentabilitätsaussichten leiten lässt, in einer vergleichbaren Lage — unabhängig von allen sozialen oder regionalpolitischen Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik — ebenso wie die die Maßnahme gewährende Stelle an den Transaktionen beteiligte hätte (im Folgenden „Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags“). Das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils kann auch ausgeschlossen werden, wenn die in Rede stehenden Maßnahmen finanzielle Ausgleichsleistungen darstellen, die den betreffenden Unternehmen gewährt werden, um ihnen die Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu ermöglichen, sofern diese Ausgleichsleistungen die Voraussetzungen des Urteils *Altmark* ⁽¹⁴³⁾ kumulativ erfüllen. Im Folgenden wird die Kommission die betroffenen Maßnahmen nacheinander anhand der Voraussetzungen des Urteils *Altmark* und des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags prüfen.

⁽¹³⁸⁾ Das Tracking und die Erfassung der Flüge bestehen darin, die Flugdaten in die Datenbank der wallonischen Verwaltung einzugeben (Anzahl der Passagiere, Flugzeugkennzeichen, Name des Piloten, Flugzeugtyp, Art des Flugs, Herkunft, Gewicht des Flugzeugs usw.).

⁽¹³⁹⁾ Die Flugplanung betrifft die Mitteilungen, die Flugpläne, die Slots, die Funkansagen und die Verwaltung der Flugzeugparkpositionen.

⁽¹⁴⁰⁾ Das Einwinken umfasst zwei Aufgaben: (i) das Einwinken in die Parkposition, das vom Einwinker bei jedem gelandeten Flugzeug vorgenommen wird, und (ii) das „Follow-me“, d. h. das Lotsen des Flugzeugs mit einem Fahrzeug, das nur bei Piloten zum Einsatz kommt, die den Flughafen nicht kennen (Geschäftsreiseluftfahrt), oder bei Großraumflugzeugen mit dem Code D.

⁽¹⁴¹⁾ See Fußnote 85.

⁽¹⁴²⁾ Urteil SFEI u. a., C-39/94, Slg. 1996, I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, Randnr. 60; Urteil Spanien/Kommission, C-342/96, Slg. 1999, I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, Randnr. 41.

⁽¹⁴³⁾ Siehe Fußnote 92.

6.1.2.1. Anwendung der Kriterien des Urteils *Altmark*

- (407) Zunächst ist das Vorbringen Belgiens in Abschnitt 5.1.1.1(c)(ii) zu prüfen, dem zufolge der Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit den Flughafentätigkeiten — sofern ein Teil dieser Dienstleistungen wirtschaftlicher Art ist — in Anwendung des Urteils *Altmark* ⁽¹⁴⁴⁾ keinen Vorteil für BSCA darstelle.
- (408) Wie in Abschnitt 6.1.1 ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass ein Teil der Dienstleistungen, für die der Zuschuss gezahlt wird, nichtwirtschaftlicher Art ist (beispielsweise die Brandbekämpfung und die Gefahrenabwehr), sodass der Anteil des Zuschusses, mit dem die Kosten dieser Dienstleistungen ausgeglichen werden, von der Prüfung ausgenommen wird.
- (409) Einen anderen Teil der Dienstleistungen, für die der Ausgleich gezahlt wird, wie die Instandhaltung und die Reparatur der gewerblich betriebenen Infrastruktur oder aber das Einwinken, hält die Kommission dagegen für wirtschaftliche Dienstleistungen.
- (410) Belgien hat nach Auffassung der Kommission bei der Einstufung dieser Dienstleistungen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einen offenkundigen Ermessensfehler begangen. Denn wie unter Randnummer 47 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ⁽¹⁴⁵⁾ angegeben, umfasst eine „besondere Dienstleistungsaufgabe“ allgemein die Erbringung von Dienstleistungen, die ein Unternehmen, wenn es im eigenen gewerblichen Interesse handelt, nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen übernommen hätte. Unter Randnummer 50 jener Mitteilung vertritt die Kommission außerdem die Auffassung, dass Dienstleistungen, die als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen sind, zum Wohle der Bürger oder im Interesse der Gesellschaft als Ganzes erbracht werden müssen. Im vorliegenden Fall werden die genannten wirtschaftlichen Dienstleistungen nicht im Interesse der Bürger erbracht, sondern nur, um BSCA zu ermöglichen, Flughafendienstleistungen zu erbringen. Sie sind von der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafenbetriebs nicht zu trennen.
- (411) Im Übrigen wurde BSCA nicht nach einem Verfahren ausgewählt, das die mit dem vierten *Altmark*-Kriterium aufgestellten Voraussetzungen erfüllt.
- (412) Zudem hat Belgien nicht nachgewiesen, dass die Höhe des Zuschusses anhand einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches und gut geführtes Unternehmen, das so angemessen ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben genügen kann, hätte. Das Vorbringen Belgiens ist unzureichend:
- Belgien führt an, dass die in der in Erwägungsgrund 410 genannten Mitteilung aufgeführten Kennzahlen die effiziente Führung von BSCA (siehe Erwägungsgrund 253) aufzeigen würden, ohne jedoch Art und Wert dieser Kennzahlen zu nennen;
 - Belgien ergänzt, dass diese gute Führung es ermöglicht habe, im Rahmen der teilweisen Privatisierung von BSCA im Jahr 2009 private Investoren anzuziehen. Die Kommission betont jedoch, dass die Entscheidung der Investoren, in das Kapital von BSCA einzusteigen (und ein Vetorecht bei wichtigen Entscheidungen zu erhalten), eher durch das Vorliegen der Beihilfe, die die Erwartung geweckt hat, dass BSCA ein hohes Fluggastaufkommen anlocken und dadurch hohe Gewinne erwirtschaften könnte, als durch eine gute Führung bedingt gewesen sein könnte. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass private Investoren Beteiligungen an schlecht geführten Unternehmen übernehmen können, die sie zu sanieren hoffen, sobald sie das betreffende Unternehmen allein oder als Teilhaber beherrschen, wie dies beim privaten Investor von BSCA der Fall ist, der bei wichtigen Entscheidungen ein Vetorecht besitzt;
 - es genügt auch nicht, dass der Umsatz oder das Verkehrsaufkommen des Flughafens Charleroi gestiegen sind, um daraus, wie Belgien es macht, abzuleiten, der Flughafen sei gut geführt (siehe Erwägungsgrund 254). Diese Steigerung des Umsatzes und des Verkehrsaufkommens kann auf der Beihilfe beruhen, die es BSCA ermöglicht, den Fluggesellschaften sehr günstige Konditionen einzuräumen und dadurch Verkehr anzuziehen;
 - schließlich kann auch das Vorbringen Belgiens, dass „aus dem eingerichteten Finanzierungsmechanismus hervorgeht, dass der an BSCA gezahlte Ausgleich per definitionem bei allen ihm übertragenen Dienstleistungen unter dem Marktpreis liegt, da dieser Ausgleich bei den Dienstleistungen in Verbindung mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit seit 2006 und bei den Dienstleistungen der Gefahrenabwehr seit 2010 gedeckelt ist“ (siehe Erwägungsgrund 255), nicht beweisen, dass BSCA effizient geführt wird, sondern gegebenenfalls lediglich, dass keine Überkompensation vorliegt.

⁽¹⁴⁴⁾ Siehe Fußnote 92.⁽¹⁴⁵⁾ ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4.

- (413) Abschließend sind zumindest das erste und das vierte Kriterium des Altmark-Urteils nicht erfüllt. Die Kommission kann daher in Anwendung des Altmark-Urteils nicht ausschließen, dass der Zuschuss der Region für Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit einen Vorteil darstellt.

6.1.2.2. *Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten*

- (414) Hinsichtlich der Bestimmung der die Maßnahme gewährenden Stelle müssen nach Auffassung der Kommission (i) die Handlungen der Region als Grundbesitzerin des Flughafengeländes einerseits und (ii) die Handlungen der Sowaer, einer der alleinigen Kontrolle der Wallonischen Region unterstehenden Gesellschaft, als Konzessionsgeberin der Konzession für die Nutzung von öffentlichen Gut für das Flughafengelände sowie als Eigentümerin der auf dem Flughafengelände errichteten Infrastruktur und Auftragnehmerin der von der Region übertragenen Aufgaben andererseits gemeinsam gewürdigt werden, da sie dieselbe Tätigkeit und denselben Flughafen betreffen. Die Sowaer ist dabei offensichtlich Mittlerin der Region. Um zu bestimmen, ob BSCA mit den in Abschnitt 3.1 genannten Maßnahmen ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wird oder nicht, wird die Kommission daher das aus der Region und der Sowaer bestehende Gesamtgebilde (im Folgenden „Region-Sowaer“) als die Maßnahme gewährende Stelle betrachten.
- (415) Die Kommission vertritt die Auffassung, alle Zusagen der Region-Sowaer prüfen zu müssen, da dadurch wirtschaftliche Aspekte der Konzession (Bereitstellung der Infrastruktur einschließlich Entwicklung des Investitionsprogramms und Übernahme umfangreicher Reparaturen, Konzessionsabgabe, Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit, sofern diese Dienstleistungen wirtschaftlicher Art sind) geändert werden und sie nahezu zeitgleich erfolgten und miteinander verbunden sind.
- (416) Die Kommission wird daher den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nacheinander auf die vier folgenden Maßnahmenpakete anwenden:
- die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 und den Nachtrag vom 29. März 2002 zur Vereinbarung Region/BSCA (im Folgenden „Vereinbarungen von 2002“);
 - die Entscheidung der wallonischen Regierung vom 3. April 2003, ein Terminal mit einer höheren Kapazität als ursprünglich vorgesehen zu errichten (3 Mio. Fluggäste anstelle von 2 Mio.) und mehr Kapazität für Fahrzeugparkplätze vorzusehen (im Folgenden „Investitionsentscheidung von 2003“);
 - die Dienstleistungsvereinbarung vom 4. April 2006 zwischen der Sowaer und BSCA und der Nachtrag vom 10. März 2006 zur Vereinbarung Region/BSCA (im Folgenden „Vereinbarungen von 2006“);
 - der Nachtrag vom 15. Januar 2008 zur Vereinbarung Region/BSCA (im Folgenden „Nachtrag von 2008“).
- (417) Zudem wird die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auch auf die von der Sowaer im Dezember 2002 gezeichnete Kapitalerhöhung für BSCA anwenden.
- (418) Für jede dieser Maßnahmen, die einen Vorteil darstellen sollte, wird die Kommission prüfen, ob dieser Vorteil selektiv ist.
- (a) Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Maßnahmen bezüglich der Bereitstellung der Infrastruktur, einschließlich der Durchführung neuer Investitionen und umfangreicher Reparaturen, und auf die Gewährung eines Zuschusses für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit
- (i) Vereinbarungen von 2002
1. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten
- a. Für die vier Maßnahmen geltende allgemeine Grundsätze
- (419) Gemäß Randnummer 51 der Luftverkehrsleitlinien sollte die Prüfung der Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf der Grundlage solider Ex-ante-Rentabilitätsaussichten für die die Förderung gewährende Einheit erfolgen ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Beschluss 2013/664/EU der Kommission vom 25. Juli 2012 in der Sache SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finnland Finavia, Airpro und Ryanair am Flughafen Tampere-Pirkkala (ABl. L 309 vom 19.11.2013, S. 27).

- (420) Die Kommission stellt fest, dass die Region keinen Wirtschaftsplan vorgelegt hat, der aufzeigt, welche Rentabilität sich die Region und/oder die Sowaer von jeder der geplanten Investitionen zum Zeitpunkt des Treffens der verbindlichen Durchführungsentscheidungen erwarteten. Das Fehlen eines Wirtschaftsplans deutet darauf hin, dass die Region und/oder die Sowaer nicht marktwirtschaftlich handelten, als sie die Maßnahmen zugunsten von BSCA annahmen.
- (421) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass in den zur Stützung der Entscheidungen der wallonischen Regierung vorgelegten Berichten das Interesse dieser Investitionen mit positiven Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die Wirtschaft und Beschäftigung in Charleroi und dessen Umland begründet wird ⁽¹⁴⁷⁾. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass nach einer ständigen Rechtsprechung regionalpolitische Überlegungen oder Erwägungen bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht berücksichtigt werden dürfen ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Trotz des Fehlens eines Wirtschaftsplans der Region und/oder der Sowaer hat die Kommission geprüft, ob der Kapitalwert jedes in Erwägungsgrund 416 genannten Maßnahmenpakets für das Gesamtgebilde Region-Sowaer positiv war. Denn ein positiver Kapitalwert einer Maßnahme bedeutet, dass die betreffende Maßnahme für den betrachteten Wirtschaftsbeteiligten rentabel ist.
- (423) Der Kapitalwert wurde berechnet, indem die abgezinste Summe der aggregierten Zahlungsströme (Einnahmen abzüglich Aufwendungen) für das Gesamtgebilde Region-Sowaer, die zum Zeitpunkt der Gewährung von jedem Maßnahmenpaket erwartet werden konnten, gebildet wurde.
- (424) Der zur Berechnung des Kapitalwerts verwendete Abzinsungssatz wurde bestimmt, indem die Kapitalkosten der die Maßnahme gewährenden Stelle zum Zeitpunkt der Gewährung ermittelt wurden. Die Kapitalkosten einer Stelle sind von ihrer Finanzierungsstruktur, insbesondere im Hinblick auf Eigenmittel und Verschuldung, abhängig. Im vorliegenden Fall beruhen die auf dem Gesamtgebilde Region-Sowaer lastenden projektbezogenen Aufwendungen zum Großteil auf den von der Sowaer finanzierten Investitionen. Deshalb beschloss die Kommission, die Kapitalkosten der die Maßnahme gewährenden Stelle anhand der Kapitalkosten zu bewerten, die sich aus der Struktur der Bilanz der Sowaer, der vom Gesamtgebilde Region-Sowaer gewählten Finanzierungsstruktur, und ihren Zugangsbedingungen zu den Kapitalmärkten ergeben.
- b. Anwendung des Grundsatzes des privaten marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Vereinbarungen von 2002
- (425) In Anwendung der Vereinbarungen von 2002 beschloss das Gesamtgebilde Region-Sowaer, BSCA gegen eine Konzessionsabgabe die Grundstücke und die Infrastruktur des Flughafens Charleroi bereitzustellen, wobei es sich verpflichtete, diese Infrastruktur gemäß dem Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 auszubauen und die umfangreichen Instandhaltungen und Reparaturen vorzunehmen und BSCA einen Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit zu zahlen.
- (426) Das kontrafaktische Szenario hätte für das Gesamtgebilde Region-Sowaer darin bestanden, die Vereinbarungen von 2002 nicht zu unterzeichnen und sich daher nicht zu neuen Investitionen in erheblichem Umfang und zur Gewährung des Zuschusses für Brandschutz und Instandhaltung zu verpflichten. Die Kommission nahm an, dass der Flughafen in diesem kontrafaktischen Szenario ohne Beihilfe wahrscheinlich weiterbetrieben worden wäre, aber in erheblich geringerem Umfang, da die in den Vereinbarungen von 2002 vorgesehenen Investitionen erforderlich waren, um einen erheblichen Anstieg des Fluggastaufkommens auf dem Flughafen zu ermöglichen. Dieses kontrafaktische Szenario würde zu einem schwach positiven Kapitalwert führen, der sich nicht verlässlich schätzen lässt, insbesondere weil es sehr schwierig wäre, das ohne die Vereinbarungen von 2002 zu erwartende Fluggastaufkommen und die Höhe der Konzessionsabgabe, die das Gesamtgebilde Region-Sowaer von BSCA erhalten hätte, zu schätzen. Bei ihren Kapitalwertberechnungen nahm die Kommission daher an, dass der Kapitalwert des kontrafaktischen Szenarios gleich null ist. Wenn der Kapitalwert der Vereinbarungen 2002 ausgehend von diesen Annahmen negativ ist, ist er es erst recht, wenn der Kapitalwert des kontrafaktischen Szenarios positiv ist. Es handelt sich demzufolge um eine für das Gesamtgebilde Region-Sowaer und BSCA günstige Annahme.

⁽¹⁴⁷⁾ Siehe Mitteilung des Ministers für Wirtschaft vom 8. November 2000 an die wallonische Regierung.

⁽¹⁴⁸⁾ Urteil Neue Maxhütte Stahlwerke und Lech-Stahlwerke/Kommission, T-129/95, T-2/96 und T-97/96, Slg. 1999, II-17, ECLI:EU:T:1999:7, Randnr. 120.

- i. Bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigte Kosten und Einnahmen
- (427) Zur Berechnung des Kapitalwerts der Vereinbarungen von 2002 für das Gesamtgebilde Region-Sowaer bestimmte die Kommission die Kosten und Einnahmen der Region-Sowaer, die aufgrund dieser Vereinbarungen veranschlagt werden konnten, und bezog dabei ein:
- für den Zeitraum von 2002 bis 2015:
 - die voraussichtlichen Kosten der Investitionen (siehe Tabelle 13) und der wirtschaftlichen Leistungen, die von der Sowaer auszuführen waren, sowie den Anteil des von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Zuschusses, der für wirtschaftliche Tätigkeiten gezahlt wird;
 - die voraussichtlichen Einnahmen aus der Konzessionsabgabe, die BSCA an die Sowaer zu zahlen hatte;
 - für den Zeitraum von 2016 bis 2040:
 - den Wert der vom Projekt nach 2015 erwarteten Zahlungsströme. Der Wert der Zahlungsströme des Projekts nach 2015 wurde unter Verwendung der Methode des ewigen Wachstums mit einer Wachstumsrate von 2 % geschätzt, die die erwartete Inflationsrate über den Zeitraum widerspiegelt ⁽¹⁴⁹⁾.
- (428) Diese Daten beruhen auf den Vorausschätzungen, die der Region und der Sowaer 2002 insbesondere im Hinblick auf Fluggastaufkommen und Kosten vorlagen. Die Kommission hat somit Kostenabweichungen des Investitionsprogramms, die bei der Entscheidung über die Inangriffnahme des Programms im April 2002 nicht absehbar waren, nicht berücksichtigt (dies betrifft beispielsweise den Anstieg der Baukosten und die Kostenabweichungen aufgrund der statischen Probleme des Baugrunds, die zum Zeitpunkt der Ausarbeitung des Investitionsprogramms nicht bekannt waren).
- (429) Bei der Berechnung des Kapitalwerts ebenfalls nicht berücksichtigt hat die Kommission den Wert der Grundstücke und Infrastruktur, und zwar weder bei der Berechnung für das Szenario, in dem die Vereinbarungen von 2002 angenommen werden, noch bei der Berechnung für das kontrafaktische Szenario. Die Berechnung des Kapitalwerts beruht auf den 2002 erhofften zukünftigen Zahlungsströmen.
- (430) Nicht berücksichtigt wurden schließlich etwaige Wertsteigerungen an Kapital und Dividenden, die die Sowaer aus ihrer Beteiligung am Kapital von BSCA bezog. Denn der Gerichtshof entschied ⁽¹⁵⁰⁾: „Um beurteilen zu können, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, ist daher zu bestimmen, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Im Rahmen dieser Prüfung hat das nationale Gericht die normale Vergütung für die betreffenden Leistungen zu bestimmen“. Die Kommission ist der Ansicht, dass im vorliegenden Fall die Bereitstellung einer Infrastruktur zu einem Preis unter dem Marktpreis für BSCA einen Vorteil darstellt, selbst unter der Annahme, dass die Sowaer hofft, ihren Verlust durch die Wertsteigerung des Kapitals oder der bezogenen Dividenden wiedereinzubringen. Im Übrigen weist die Kommission auf die wettbewerblichen Auswirkungen eines Ansatzes hin, bei dem die etwaigen Wertsteigerungen des Kapitals und die Dividenden berücksichtigt würden. Im Extremfall würde dieses Szenario dazu führen zuzulassen, dass eine Behörde eine Konzessionsabgabe von null von einem Flughafen verlangen könnte, deren Aktionär sie wäre (da diese Behörde Dividenden und/oder einer Steigerung des Werts ihrer Aktien erwarten könnte), ohne dass dies eine Beihilfe darstellt. Dadurch könnte der betreffende Flughafen den Fluggesellschaften extrem günstige Konditionen einräumen und dadurch den Wettbewerb insbesondere gegenüber privaten Flughäfen verfälschen.
- (431) Die folgende Tabelle enthält die Kosten der wirtschaftlichen Investitionen, die die Kommission bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigt hat.

Bei der Erstellung dieser Tabelle legte die Kommission das für den Flughafen Charleroi vorgesehene Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 15. April 2002 zugrunde. Obwohl dieses Programm der Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 15. April 2002 im Anhang beigelegt war, enthält es nicht nur die mit Stand vom 15. April 2002 noch zu tätigen Investitionen, sondern sämtliche Investitionen, die seit dem 1. Januar 2001 hätten getätigt werden sollen oder noch zu tätigen waren. Um die mit Stand vom 15. April 2002 noch

⁽¹⁴⁹⁾ Die Wachstumsrate von 2 % wird auch in den einzelnen Verträgen zwischen dem Gesamtgebilde Region-Sowaer und BSCA verwendet, beispielsweise für die Wachstumsrate der Obergrenze der variablen Abgabe.

⁽¹⁵⁰⁾ Urteil SFEL, C-39/94, Slg. 1996, I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, Randnrn. 60 und 61.

zu tätigenen Investitionen zu ermitteln, übertrug die Kommission die für 2001 und 2002 geplanten Investitionen ⁽¹⁵¹⁾ auf 2002 und zog von dieser Summe die am 15. April 2002 bereits getätigten Investitionen ⁽¹⁵²⁾ ab.

Tabelle 13

Kosten der am 15. April 2002 noch zu tätigenen Investitionen

	(in Mio. EUR)			
	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Enteignung (Saldo 1. Phase)	0,55	0,00	0,00	0,55
Erwerb weiterer Grundstücke	3,59	0,00	0,00	3,59
Saldo weitere Grundstücke	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovierung SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Abrechnung, Verrechnungen und Sonstiges	1,12	0,00	0,00	1,12
Zwischensumme	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovierung Technik- und Verwaltungsräume	1,55	0,00	0,00	1,55
Einzäunung des Flughafengeländes	0,27	0,00	0,00	0,27
Anflug- und Rollbahnbeleuchtung	0,42	0,00	0,00	0,42
Erneuerung Entwässerungskanäle	0,27	0,00	0,00	0,27
Ausbau Kerosinstation	0,27	0,00	0,00	0,27
Abfallentsorgung	0,12	0,00	0,00	0,12
Erneuerung Rollbahn Süd	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkplatz Friedhof	0,03	0,00	0,00	0,03
Brandmeldesystem der Tiefgarage für die Fahrzeuge der Passagiere	0,17	0,00	0,00	0,17
Entwässerung/Abwasserreinigung	5,18	0,00	0,00	5,18
Energie- und Telekommunikationsanlagen	2,01	0,00	0,00	2,01
Techniktunnel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Gemäß den Angaben in dem für den Flughafen Charleroi vorgesehenen Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA vom 15. April 2002.

⁽¹⁵²⁾ Gemäß den Angaben von BSCA.

(in Mio. EUR)

	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Betriebsstraße	0,00	0,00	0,82	0,82
Aufschüttungen auf dem Gelände	6,20	1,86	0,62	8,68
Verlängerung der Start- und Landebahn	9,92	2,48	0,00	12,39
Rollbahn Nord und Abrollbahn	2,48	3,72	1,02	7,21
Flugzeugabstellfläche und Oberflächeninstandsetzung	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigationshilfe	0,00	0,50	3,07	3,57
Kraftstoff Hangar Service	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrollturm	0,00	0,25	0,25	0,50
Büro- und Frachtgebäude	0,00	0,25	2,13	2,38
Zwischensumme	35,33	13,58	7,91	56,82
Neues Terminal	12,64	12,39	2,97	28,01
SUMME	54,62	25,98	11,82	92,42

Anschließend behielt die Kommission nur den Teil dieser Investitionen bei, der ihrer Ansicht nach mit wirtschaftlichen Tätigkeiten verbunden war. Ausgenommen wurden daher:

- die Einzäunung des Teils des Flughafengeländes, in das man nach den Polizeikontrollen gelangt und auf dem insbesondere die Flugzeuge stehen (siehe Erläuterungen in Erwägungsgrund 365),
- der Kontrollturm (siehe Erläuterungen in Erwägungsgrund 365),
- 7 % der Investitionskosten des neuen Terminals (siehe Erläuterungen in Erwägungsgrund 366).

Die Kommission gelangt zu dem folgenden Investitionsplan:

Tabelle 14

Investitionskosten für wirtschaftliche Tätigkeiten, die die Kommission bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigt hat

(in Mio. EUR)

	Wirtschaftlicher Anteil (in %)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Enteignung (Saldo 1. Phase)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Erwerb weiterer Grundstücke	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(in Mio. EUR)

	Wirtschaftlicher Anteil (in %)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Saldo weitere Grundstücke	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovierung SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Abrechnung, Verrechnungen und Sonstiges	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Zwischensumme		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovierung Technik- und Verwaltungsräume	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Einzäunung des Flughafengeländes	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Anflug- und Rollbahnbefeuerung	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Erneuerung Entwässerungskanäle	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Ausbau Kerosinstation	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Abfallentsorgung	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Erneuerung Rollbahn Süd	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkplatz Friedhof	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Brandmeldesystem der Tiefgarage für die Fahrzeuge der Passagiere	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Entwässerung/ Abwasserreinigung	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Energie- und Telekommunikationsanlagen	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Techniktunnel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Betriebsstraße	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Aufschüttungen auf dem Gelände	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Verlängerung der Start- und Landebahn	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(in Mio. EUR)					
	Wirtschaftlicher Anteil (in %)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Rollbahn Nord und Abrollbahn	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Flugzeugabstellfläche und Oberflächeninstandsetzung	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigationshilfe	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Kraftstoff Hangar Service	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontrollturm	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Büro- und Frachtgebäude	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Zwischensumme		35,06	13,34	7,66	56,06
Neues Terminal	93	11,76	11,53	2,77	26,05
SUMME		53,46	24,86	11,37	89,69

Nach den Berechnungen der Kommission beliefen sich die ursprünglich vorgesehenen Investitionen für wirtschaftliche Tätigkeiten auf 89 690 000 EUR, entsprechend 97 % der ursprünglich vorgesehenen Investitionen.

- (432) Zu diesen Investitionen müssen die den wirtschaftlichen Tätigkeiten des Flughafens Charleroi zuzuschreibenden Instandhaltungs- und Betriebskosten der Sowaer gemäß den Vorausschätzungen der Region/Sowaer ⁽¹⁵³⁾ addiert werden. In der Erwägung, dass 97 % der ursprünglich vorgesehenen Investitionen wirtschaftliche Tätigkeiten betrafen ⁽¹⁵⁴⁾, hat die Kommission die auf Seite 10 des Wirtschaftsplans der Sowaer im Anhang zur Entscheidung der Region vom 23. Mai 2001 angegebenen Instandhaltungs- und Betriebskosten mit 0,97 multipliziert. Bei den Betriebskosten ging die Kommission anhand der von der Region übermittelten Angaben davon aus, dass 29 % der Kosten für die Flughäfen Charleroi und Lüttich dem Flughafen Charleroi zuzurechnen sind.

Tabelle 15

Summe der Instandhaltungskosten (A) und der Betriebskosten (B) der Sowaer, die den wirtschaftlichen Tätigkeiten des Flughafens Charleroi zuzuschreiben sind

(in Mio. EUR)														
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Siehe Seite 10 des Wirtschaftsplans der Sowaer im Anhang zur Entscheidung der Wallonischen Region vom 23. Mai 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Siehe Ende von Erwägungsgrund 431.

- (433) Addiert werden muss weiterhin der den wirtschaftlichen Tätigkeiten zuzuschreibende Anteil des Zuschusses für Brandschutz und Instandhaltung. Nach Schätzungen der Kommission handelt es sich bei 10 % der im Wirtschaftsplan von BSCA von 2002 aufgeführten Ausgaben, die mit dem Zuschuss für Brandschutz/Instandhaltung ausgeglichen wurden, um Ausgaben für wirtschaftliche Tätigkeiten.

Tabelle 16

Anteil des Zuschusses für Brandschutz und Instandhaltung, mit dem wirtschaftliche Tätigkeiten ausgeglichen wurden

(in Mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) Zur Bestimmung der negativen Zahlungsströme, die bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 zu berücksichtigen sind, bildete die Kommission daher die Summe aus den letzten Zeilen von Tabelle 14, Tabelle 15 und Tabelle 16.

Tabelle 17

Negative Zahlungsströme bis 2015, die die Kommission bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigte

(in Mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) Zur Berechnung des Kapitalwerts des Projekts müssen die veranschlagten Einnahmen bestimmt werden. Diese veranschlagten Einnahmen bestehen aus dem variablen Teil der Konzessionsabgabe von BSCA gemäß Artikel 11.1 der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002, d. h. 35 % der luftverkehrsbezogenen Einnahmen von BSCA mit einer sich im Laufe der Zeit ändernden Höchstgrenze. Angesichts der Vorausschätzungen für die luftverkehrsbezogenen Einnahmen war absehbar, dass die variable Abgabe bis 2015 gedeckelt sein würde. Für 2002 war diese Höchstgrenze auf 883 689 EUR festgelegt; sie sollte bis 2006 um 2 % jährlich erhöht und 2007 auf 2 651 067 EUR angehoben werden, ebenfalls mit einer anschließenden Erhöhung um 2 % pro Jahr. In der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 war vorgesehen, dass diese Beträge von 2015 an überprüft würden. Die Kommission ging davon aus, dass die Höchstgrenze ab 2015 abgeschafft worden wäre (für den Fall, dass die Höchstgrenze auch nach 2015 beibehalten würde, würde sich für die Maßnahme ein geringerer als der ermittelte Kapitalwert ergeben).

Tabelle 18

Positive Zahlungsströme bis 2015, die die Kommission bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigte

(in Mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Die Kommission berechnete die Nettozahlungsströme (positive abzüglich negative), die sie bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigte, durch Bilden der Differenz zwischen der letzten Zeile von Tabelle 18 und Tabelle 17.

Tabelle 19

Nettozahlungsströme (positive abzüglich negative) bis 2015, die die der Kommission bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigte

(in Mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44

ii. Bei der Berechnung des Kapitalwerts der Maßnahme von 2002 berücksichtigter Abzinsungssatz

(437) Wie in Erwägungsgrund 424 erläutert, schätzte die Kommission zur Bestimmung des Abzinsungssatzes die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten für die Sowaer zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme. Diese Schätzung erfolgte anhand der folgenden Daten und Annahmen:

- ein Verschuldungsgrad der Sowaer von 30 % ⁽¹⁵⁵⁾, somit ein Anteil der Verschuldung bei der Finanzierung (r_D) von 23 %;
- Kosten der Verschuldung vor Steuern (k_D) gleich der gewichteten durchschnittlichen Kosten vor Steuern der Sowaer im Jahr 2002, d. h. zwischen 4,9 % und 5,5 %;
- eine Risikoprämie (Δk) von 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾;
- ein Beta ⁽¹⁵⁷⁾ zwischen 0,91 und 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾;
- für die Eigenkapitalkosten Kosten des risikofrei angelegten Kapitals vor Steuern (r_f) zwischen 5,16 % und 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾;
- ein Steuersatz (t) von 40,2 %.

Anhand dieser Daten und Annahmen kann die Kommission die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (C) nach der folgenden klassischen Formel berechnen:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

wobei die Kapitalkosten (k_E) durch das Bewertungsmodell für Finanzanlagen (MEDAF) nach der folgenden Formel gegeben werden:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Ausgehend von dieser Formel und den vorangehenden Annahmen hält die Kommission einen Abzinsungssatz von 9 % für angemessen.

iii. Ergebnis der Berechnung des Kapitalwerts

(438) Die in Tabelle 19 angegebenen Nettozahlungsströme ergeben, zum Satz von 9 % abgezinst, einen Kapitalwert von - 83,7 Mio. EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Es handelt sich um eine Ex-post-Analyse auf der Grundlage der Bilanz der Sowaer für 2002. Der Verschuldungsgrad der Luftverkehrsgesellschaften beträgt laut Damoran durchschnittlich 35 %: „Risk Premiums for Other Markets“ 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Quelle: Damodaran: „Risk Premiums for Other Markets“ 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Der Koeffizient Beta ist ein Schlüsselfaktor des Bewertungsmodells für Finanzanlagen. Er misst die relative Rentabilität eines Vermögenswerts im Verhältnis zum Markt.

⁽¹⁵⁸⁾ Siehe Fußnote 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Zinssatz für belgische Schuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 10 Jahren im April 2002.

- (439) Zur Berechnung des Kapitalwerts über die Gesamtlaufzeit der Konzession muss dem Projekt 2015 ein Endwert zugewiesen werden. Dazu wird von 2015 an ein Zahlungsstrom in Höhe des Mittelwerts für 2013-2015 zuzüglich von 2 % pro Jahr angenommen. Da angenommen wird, dass die Höchstgrenze für den variablen Anteil der Konzessionsabgabe von 2016 an entfällt, sind als Werte die Zahlungsströme ohne Deckelung für 2013-2015 zu berücksichtigen. Auf der Grundlage dieser Annahmen hat die Kommission berechnet, dass der Endwert des Projekts im Jahr 2015 auf 8,07 Mio. EUR geschätzt werden kann.
- (440) Der Kapitalwert der Maßnahme von 2002 beläuft sich auf – 75,63 Mio. EUR. Da dieser Kapitalwert negativ ist, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarungen von 2002 den Grundsatz des privaten marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht erfüllen und BSCA gegenüber seinen Wettbewerbern einen Vorteil verschaffen.

2. Selektivität

- (441) In Anwendung der Vereinbarungen von 2002 beschloss die Region-Sowaer, BSCA die Grundstücke und die Infrastruktur des Flughafens Charleroi bereitzustellen, wobei sie sich verpflichtete, diese Infrastruktur gemäß dem Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 auszubauen und umfangreiche Instandhaltungen und Reparaturen vorzunehmen und BSCA einen Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit zu zahlen; Gegenleistung der Konzession war eine Konzessionsabgabe, die unter dem lag, was ein privater marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verlangt hätte.
- (442) Die Kommission stellt fest, dass die Maßnahme nur BSCA gewährt wird.
- (443) Belgien zufolge ⁽¹⁶⁰⁾ liegt bei dem Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit ⁽¹⁶¹⁾ auf Regionsebene keine Diskriminierung vor. Im Übrigen werden nach Angaben Belgiens auf den zur Flämischen Region gehörenden Flughäfen die Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr von dieser Region wahrgenommen.
- (444) Allerdings stellt die Kommission Folgendes fest.
- (445) Zunächst muss, da der Vorteil dadurch verschafft wird, dass die Konzessionsabgabe unter dem liegt, was ein privater Wirtschaftsbeteiligter für die Bereitstellung der Infrastrukturen, die Erbringung von Dienstleistungen und den Zuschuss verlangt hätte, geprüft werden, ob BSCA durch die Maßnahme ein selektiver Vorteil entsteht. In diesem Rahmen ist die bloße Tatsache, dass der Zuschuss von der Region anderen von ihr verwalteten Flughäfen diskriminierungsfrei gewährt wird, nicht ausreichend. Es müsste nachgewiesen werden, dass die Region die gleiche Maßnahme anderen von ihr verwalteten Flughäfen gewährt hat und dabei zu den gleichen Bedingungen wie bei BSCA eine unter dem Marktüblichen liegende Abgabe akzeptiert hat. Diesen Nachweis hat Belgien nicht erbracht.
- (446) Selbst wenn Belgien diesen Nachweis hätte erbringen können, stellt die Kommission fest, dass eine solche Maßnahme BSCA in jedem Fall einen selektiven Vorteil verschaffen würde, weil sie einem bestimmten Wirtschaftszweig (d. h. dem Zweig des Betriebs von Flughäfen) zugute kommen würde und daher keine allgemeine Maßnahme wäre ⁽¹⁶²⁾. Im Besonderen wird den Betreibern der übrigen Verkehrsträger kein solcher Vorteil gewährt.
- (447) Die Kommission stellt daher fest, dass die Maßnahme BSCA einen selektiven Vorteil verschafft.

(ii) Investitionsentscheidung von 2003

1. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (448) Die Region hätte bei dem Programm von 2002 bleiben können. Die Entscheidung von April 2003 entspricht somit einem kontrafaktischen Szenario, das darin besteht, beim Investitionsprogramm im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA zu bleiben. Die Kosten der Investitionsentscheidung von 2003 für die Region-Sowaer entsprechen somit den zusätzlichen Kosten gegenüber den im „Investitionsprogramm“ von 2002 vorgesehenen Kosten.

⁽¹⁶⁰⁾ Mitteilung Belgiens mit dem Titel „Antwort der Wallonie auf das Auskunftersuchen vom 14. Januar 2014“ (Frage 13), die bei der Kommission am 7. Februar 2014 einging.

⁽¹⁶¹⁾ Belgien bezeichnet diese Dienstleistungen als „nichtwirtschaftliche Dienstleistungen“.

⁽¹⁶²⁾ Urteil Italien/Kommission, 173/73, EU:C:1974:71.

- (449) Um zu prüfen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer die Investitionsentscheidung von 2003 getroffen hätte, muss bestimmt werden, ob der Kapitalwert der Maßnahme von 2003 positiv ist.
- (450) Die Unterschiede zwischen dem Plan von 2003 und 2002 beziehen sich sowohl auf die prognostizierten Investitionen als auch auf die erwartete Fluggastzahl.
- (451) Hinsichtlich der Investitionen stellt die Kommission einen Unterschied bei den Posten „neues Terminal“ und „Parkplätze“ sowohl in der Höhe als auch beim Zeitpunkt der Investitionen fest. Die Investitionen in die Parkplätze und das Terminal wurden im ursprünglichen Investitionsplan 2002 und im Investitionsplan von 2003 im Jahr 2004 angehoben. Die Kommission stellt somit fest, dass es zwischen den beiden Plänen hinsichtlich der Investitionen zu einer Verschiebung um zwei Jahre kam. Im Übrigen vertritt die Kommission ausgehend von den von Belgien übermittelten Informationen die Auffassung, dass der wirtschaftliche Anteil der Investitionen in die Parkplätze und das Terminal 93 % beträgt. Der Betrag der zusätzlichen Investitionen, der aus der Maßnahme von 2003 resultiert, entspricht somit dem folgenden Vergleich:

Tabelle 20

Betrag der zusätzlichen Investitionen mit Verschiebung um zwei Jahre infolge der Maßnahme von 2003

(in Mio. EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Neues Terminal	1,6	14	17	9,4	—
Parkplätze	0,8	6	6	5	1,2
Summe	2,4	20	23	14,4	1,2
Wirtschaftlicher Anteil	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investitionen gemäß dem Plan von 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Betrag der zusätzlichen Investitionen (mit Verschiebung um 2 Jahre)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Was das Passagieraufkommen anbelangt, stellt die Kommission eine Abweichung zwischen den Fluggastzahlen fest, die für 2003 im Jahr 2002 (1,47 Mio.) und 2003 (1,7 Mio.) veranschlagt wurden. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass veranschlagt wurde, dass die zusätzlichen Investitionen über den gesamten Zeitraum 16 % (1,7/1,47) mehr Fluggäste bringen würden. Diese zusätzlichen Fluggäste würden im Zeitraum 2003-2015 keine zusätzlichen Einnahmen bewirken, da vorweggenommen wurde, dass die Höchstgrenze der variablen Konzessionsabgabe für diese Jahre bereits erreicht wäre. Allerdings hat dieser Anstieg des Fluggastaufkommens Auswirkungen auf die Einnahmen ab 2016 und somit auf den Endwert des Flughafens im Jahr 2015.
- (453) Wie in Erwägungsgrund 424 erläutert, schätzte die Kommission zur Bestimmung des Abzinsungssatzes die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten für die Sowaer zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme. Diese Schätzung erfolgte anhand der folgenden Daten und Annahmen:

— ein Verschuldungsgrad der Sowaer von 30 % ⁽¹⁶³⁾, somit ein Anteil der Verschuldung bei der Finanzierung (r_D) von 23 %;

⁽¹⁶³⁾ Siehe Fußnote 155.

- Kosten der Verschuldung vor Steuern (k_D) gleich der gewichteten durchschnittlichen Kosten vor Steuern der Sowaer im Jahr 2002, d. h. zwischen 4,9 % und 5,5 %;
- eine Risikoprämie (Δk) von 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾;
- ein Beta zwischen 0,91 und 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾;
- für die Eigenkapitalkosten Kosten des risikofrei angelegten Kapitals (r_f) vor Steuern zwischen 4,3 % und 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾;
- ein Steuersatz (t) von 33,99 %.

Anhand dieser Daten und Annahmen kann die Kommission die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (C) nach der folgenden klassischen Formel berechnen:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

wobei die Kapitalkosten (k_E) durch das Bewertungsmodell für Finanzanlagen (MEDAF) nach der folgenden Formel gegeben werden:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Ausgehend von dieser Formel und den vorangehenden Annahmen hält die Kommission einen Abzinsungssatz von 9,5 % für angemessen.

- (454) Unter Berücksichtigung der Investitionen im Zeitraum 2003-2007 und der veranschlagten Einnahmen in Form des Endwerts im Jahr 2015 ergibt die Berechnung des Kapitalwerts auf der Grundlage von gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten von 9,5 % einen Wert von – 19,81 Mio. EUR. Die Investitionsentscheidung von 2003 entspricht somit ebenso wenig wie die von 2002 dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten.

2. Selektivität

- (455) Die Kommission stellt fest, dass die Maßnahme nur BSCA gewährt wird. Die Kommission stellt daher fest, dass die Maßnahme BSCA einen selektiven Vorteil verschafft.

(iii) Vereinbarungen von 2006

- (456) Die Vereinbarungen von 2006 sahen Folgendes vor:

- die Änderung des Umfangs der Dienstleistungen, für die BSCA einen Zuschuss erhält, und die Einführung einer Höchstgrenze für diesen Zuschuss,
- die Änderung der Modalitäten zur Berechnung des variablen Anteils der Konzessionsabgabe unter Beibehaltung der mit der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 festgelegten Höchstgrenze.

- (457) Was die erwarteten Kosten der Maßnahmen von 2006 anbelangt, so ermöglichten die Maßnahmen von 2006 es durch die Einführung einer Höchstgrenze für den Zuschuss der Region, einschließlich einer Ex-ante-Aussicht, die Erhöhung des Zuschusses und damit die Kosten der Einheit Region/Sowaer gegenüber der früheren Situation zu begrenzen.

- (458) Hinsichtlich der von den Maßnahmen von 2006 erwarteten Einnahmen ist festzustellen, dass Belgien zufolge beschlossen wurde, die Modalitäten zur Berechnung des variablen Anteils der Konzessionsabgabe dahingehend zu ändern, dass die Flughafenbetriebsgesellschaften (und somit BSCA), die berechtigt worden waren, die Höhe der

⁽¹⁶⁴⁾ Siehe Fußnote 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Zinssatz für belgische Schuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 10 Jahren im April 2003.

Flughafenentgelte selbst festzulegen, die an die Sowaer zu zahlende Abgabe nicht senken konnten (bis dato war diese Abgabe von den Flughafenentgelten abhängig). Belgien zufolge wünschten die Sowaer und BSCA, dass das mit den Vereinbarungen von 2002 bestimmte finanzielle Gleichgewicht durch die Vereinbarungen von 2006 nicht geändert wird. Aus diesem Grund:

- blieb die Höchstgrenze der Maßnahmen unverändert;
- wurde eine Schutzklausel eingeführt, die vorsieht, „dass die Parteien bei außerordentlichen Umständen oder gesetzlichen Änderungen ..., die sich ihrem Einflussvermögen entziehen und geeignet wären, die wirtschaftlichen Aspekte der Vereinbarung zum Nachteil einer der Parteien zu ändern, in Abstimmung mit der Wallonischen Region prüfen werden, welche Änderungen an der Vereinbarung vorzunehmen sind, um das Gleichgewicht ihrer wechselseitigen Leistungen unter Wahrung ihrer jeweiligen Interessen wiederherzustellen“.

(459) Die Kommission hält es für angemessen, dass die Sowaer mit BSCA über eine Änderung der Modalitäten zur Berechnung des variablen Anteils der Konzessionsabgabe verhandelte, damit BSCA die Höhe des variablen Anteils der Konzessionsabgabe nicht durch eine Senkung der Flughafenentgelte ändern konnte ⁽¹⁶⁶⁾. Die Kommission stellt fest, dass die mit den Maßnahmen von 2006 eingeführte Höchstgrenze ohne Frachtverkehr im Jahr 2006 bei 637 689 Fluggästen und im Jahr 2007 bei 1 737 378 Fluggästen erreicht war, obwohl der Flughafen Charleroi bereits im Jahr 2006 2 170 000 Fluggäste hatte. Die Beibehaltung der Höchstgrenze des variablen Anteils der Konzessionsabgabe in unveränderter Höhe sollte daher die Beibehaltung der Höhe der Einnahmen der Sowaer ermöglichen. Unter außerordentlichen Umständen, die zu einer Senkung des variablen Anteils der Konzessionsabgabe geführt hätten, hätte die Sowaer mit BSCA nachverhandeln können, um zu prüfen, mit welchen Änderungen des Gleichgewicht der wechselseitigen Leistungen wiederhergestellt werden könnte. Mit den Maßnahmen von 2006 sollten die Einnahmen des Gesamtgebildes Region/Sowaer somit grundsätzlich nicht verringert werden.

(460) Die Maßnahmen von 2006 sollten es demnach ermöglichen, die Kosten des Gesamtgebildes Region/Sowaer zu begrenzen (siehe Erwägungsgrund 457), aber ihre Einnahmen aufrechtzuerhalten (siehe Erwägungsgrund 459). Die Kommission zieht daraus den Schluss, dass die Maßnahmen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllen. Sie stellen demzufolge keine staatliche Beihilfe dar. Diese Maßnahme wird daher von der weiteren Prüfung ausgenommen.

(iv) Nachtrag von 2008 zur Vereinbarung Region/BSCA.

(461) Mit dem Nachtrag vom 15. Januar 2008 zur Vereinbarung Region/BSCA wurde die Zusage der Region eingeführt, im Wege des Zuschusses für bestimmte mit der Flughafentätigkeit verbundene Dienstleistungen weitere wirtschaftliche Dienstleistungen (Einwinken usw.) zu übernehmen. Diese Tätigkeiten waren zuvor direkt von der Region übernommen worden.

(462) Nach Angaben Belgiens war dem Gesamtgebilde Region/Sowaer an dieser Übertragung von Zuständigkeiten gelegen, obwohl es sich verpflichtete, die entsprechenden Kosten zu übernehmen, weil es eine Senkung der Kosten erwarten konnte, wenn diese Dienstleistungen von BSCA statt direkt von der Region erbracht würden.

(463) Zur Untermauerung seines Standpunkts führt Belgien die Begründung des Entwurfs des Dekrets ⁽¹⁶⁷⁾, mit dem die Aufgaben der Sicherheit und Gefahrenabwehr an BSCA übertragen wurden, sowie einen Bericht des wallonischen Parlaments vom 6. Dezember 2007 zu diesem Dekret an.

(464) In der Begründung des Dekretentwurfs werden die Ziele der Übertragung der Aufgaben im Bereich der Sicherheit und Gefahrenabwehr auf die Betreibergesellschaften der wallonischen Flughäfen genannt. Dazu gehören:

- Größenvorteile zu erzielen;
- die von der Region gewährten Investitionen rentabel zu gestalten;
- die Betreibergesellschaften in die Verantwortung für den Betrieb und die Finanzierung operativer Aufgaben einzubeziehen;
- die von den Tochtergesellschaften erbrachten Dienstleistungen steuerlich zu optimieren.

⁽¹⁶⁶⁾ Beispielsweise bei gleichzeitiger Anhebung der Handlingentgelte, um die Gesamteinnahmen konstant zu halten.

⁽¹⁶⁷⁾ Dekret vom 19. Dezember 2007 zur Abänderung des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Einrichtung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die in die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen.

- (465) Zu diesem letzten Punkt teilte Belgien mit, dass es darum gegangen sei, die MwSt. auf die Leistungen des Unterauftragnehmers BSCA-Security (für die Aufgaben der Gefahrenabwehr) zurückzuerhalten, die die Region im Gegensatz zu BSCA nicht habe zurückerhalten können.
- (466) Belgien führt auch einen Bericht ⁽¹⁶⁸⁾ des wallonischen Parlaments zum Dekretentwurf an, in dem der Minister für Wohnungswesen, Verkehr und regionale Entwicklung der Wallonischen Region Folgendes angibt:
- die potenziellen Gesamteinsparungen der einheitlichen Verwaltung ⁽¹⁶⁹⁾ für den wallonischen Haushalt belaufen sich bis 2015 auf 12 Mio. (bei gleich bleibender Politik) bis 32 Mio. EUR (bei Einstellung neuer Mitarbeiter anstelle der Vergabe von Unteraufträgen);
 - die neuen Strukturen ermöglichen es, die MwSt. zurückzuerhalten (d. h. 21 % von 7 Mio. EUR jedes Jahr).
- (467) Schließlich sind die Leistungen der Sicherheitskontrolle Belgien zufolge in Abhängigkeit von der Zahl der den Flughafen nutzenden Passagiere in hohem Maße tageszeit- und saisonabhängig. Wenn die Region für diese Aufgaben zuständig wäre, wäre sie selbst bei geringerer Aktivität gezwungen, für ständige Präsenz zu sorgen, weil sie aufgrund des Beamtenstatuts dazu verpflichtet wäre. Die Arbeitszeiten der Arbeitnehmer von BSCA und seines Unterauftragnehmers BSCA-Security seien dagegen in Abhängigkeit von der Flughafentätigkeit anpassbar.
- (468) Nach Auffassung der Kommission hätte ein umsichtiger, marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter von BSCA tatsächlich verlangen können, ihn gegen Zahlung eines Ausgleichs für die entstehenden Kosten von diesen Tätigkeiten zu entlasten (statt diese Tätigkeiten weiter selbst auszuüben), da er mit sinkenden Kosten rechnen konnte. Mit den von Belgien vorgelegten Unterlagen wird hinreichend nachgewiesen, dass eine solche Kostensenkung von der Maßnahme erwartet werden konnte. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Maßnahme dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht und daher keine staatliche Beihilfe darstellt. Diese Maßnahme wird daher von der weiteren Prüfung ausgenommen.
- (b) Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die von der Sowaer im Dezember 2002 gezeichnete Kapitalerhöhung
- (469) Am 3. Dezember 2002 brachte die Sowaer 3 808 660 EUR ein und erwarb damit 6 143 Aktien von BSCA, entsprechend 49,23 % des Kapitals von BSCA; dies entspricht einem Preis je Aktie von 620 EUR.
- (470) Bei der Prüfung des Wirtschaftsplans für 2002 betonte die Unternehmensberatung Deloitte & Touche, die Region/Sowaer habe als umsichtiger Kapitalgeber gehandelt, da das in BSCA investierte Kapital angesichts der erwarteten Ergebnisse von BSCA für den Zeitraum 2001-2010 eine Kapitalrendite von 27 % bringen dürfte ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Nach den Berechnungen der Kommission anhand des Wirtschaftsplans von BSCA für 2001 belief sich der Kapitalwert von BSCA nach der Kapitalzuführung auf 65,6 Mio. EUR. Unter Berücksichtigung der Gesamtzahl der Aktien nach der Kapitalzuführung entspricht der Kapitalwert einem Wert je Aktie von 5 287 EUR, der deutlich über dem bezahlten Preis von 620 EUR je Aktie liegt.
- (472) Diese Sachverhaltsmerkmale legen daher nahe, dass die von der Sowaer im Dezember 2002 gezeichnete Kapitalerhöhung mit dem Grundsatz des privaten marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vereinbar ist. Allerdings kann die Kommission nicht ausschließen, dass BSCA mit dieser Kapitalerhöhung ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft wurde. Denn die Kommission stellt fest, dass diese Kapitalerhöhung kurz nach der Bewilligung der Vereinbarungen von 2002 erfolgte und dass darüber hinaus die Verluste von BSCA, die die Kapitalzuführung erforderlich machten, mit dem allgemeinen Aufbau des mit den Vereinbarungen von 2002

⁽¹⁶⁸⁾ Bericht, der von E. Stoffels am 6. Dezember 2007 im Namen der Ausschusses für Raumordnung, Verkehr, Energie und Wohnungswesen des wallonischen Parlaments zum Entwurf des Dekrets zur Abänderung des Dekrets vom 23. Juni 1994 über die Einrichtung und den Betrieb von Flughäfen und Flugplätzen, die in die Zuständigkeit der Wallonischen Region fallen, vorgelegt wurde.

⁽¹⁶⁹⁾ Unter einheitlicher Verwaltung („unicité de gestion“) ist zu verstehen, dass den Flughafenbetreibergesellschaften die gesamte Abwicklung einschließlich der Aufgaben im Bereich Sicherheit und Gefahrenabwehr übertragen wird.

⁽¹⁷⁰⁾ Dem Bericht von Deloitte & Touche zufolge „ergibt diese Prüfung, dass die durchschnittliche jährliche Rendite des investierten Kapitals auf der Grundlage des korrigierten Finanzplans und über einen voraussichtlichen Zeitraum von 10 Jahren 27 % beträgt“ und dass „dieser Renditesatz mit einem Satz für das Marktrisiko bei dieser Art von Tätigkeit von 15 % jährlich verglichen werden muss“.

festgelegten Systems zusammenhängen. Mit diesen wurde BSCA nun aber einen Vorteil verschafft. Die Kommission schließt daher nicht aus, dass BSCA auch mit der Kapitalzuführung von 2002 ein wirtschaftlicher Vorteil verschafft worden sein kann. Falls ein solcher Vorteil vorliegen sollte, wäre er nur BSCA verschafft worden und demzufolge selektiv.

6.1.3. Einsatz staatlicher Mittel und Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

- (473) In diesem Abschnitt wird die Kommission prüfen, ob es sich bei den Vereinbarungen von 2002, der Kapitalerhöhung von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 um Maßnahmen handelt, die aus staatlichen Mitteln gewährt wurden. Dazu wird die Kommission bestimmen, (i) ob die Mittel der Region und der Sowaer staatliche Mittel sind und (ii) ob die Entscheidungen der Sowaer über die Maßnahmen der öffentlichen Hand zuzurechnen sind.

6.1.3.1. Staatliche Mittel

- (474) Die Mittel, über die die Wallonische Region als Gebietskörperschaft ⁽¹⁷¹⁾ verfügt, sind staatliche Mittel.
- (475) Da die Sowaer zu 100 % im Eigentum der Region steht und ihrer alleinigen Kontrolle unterliegt, sind die Mittel, über die sie zur Wahrnehmung der ihr von der Region übertragenen Aufgaben verfügt, staatliche Mittel.
- (476) Infolgedessen wurden die BSCA gewährten Maßnahmen aus staatlichen Mittel gewährt.

6.1.3.2. Zurechenbarkeit der Maßnahmen zum Staat

- (477) Da die Wallonische Region eine Gebietskörperschaft ⁽¹⁷²⁾ ist, sind die Entscheidungen, die sie trifft, dem Staat zurechenbar.
- (478) Was die von der Sowaer getroffenen Entscheidungen anbelangt, vertritt die Kommission insbesondere auf der Grundlage des Urteils *Stardust* ⁽¹⁷³⁾ die Auffassung, dass die Zurechenbarkeit dieser Entscheidungen anhand der folgenden Sachverhaltsmerkmale festgestellt werden kann:

(a) Allgemeine Sachverhaltsmerkmale

- Wie in den Erwägungen der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 angegeben, ist die Sowaer eine „spezialisierte Gesellschaft, die delegierte Aufgaben im Namen der Wallonischen Region wahrnimmt“;
- die Sowaer steht zu 100 % im Eigentum der Wallonischen Region und unterliegt ihrer alleinigen Kontrolle;
- im Verwaltungsrat sitzen ausschließlich Vertreter der Region;
- die Sowaer wurde von der Region insbesondere damit beauftragt, für ihre Rechnung und unter ihrer Aufsicht die von der wallonischen Regierung genehmigten Investitionsprogramme durchzuführen;
- wie Belgien mitgeteilt hat ⁽¹⁷⁴⁾, genehmigt die wallonische Regierung als Alleinaktionär der Sowaer das Investitionsprogramm und überwacht dessen Umsetzung;
- die Sowaer verwaltet für Rechnung der Wallonischen Region die finanziellen Beteiligungen an den Flughafenbetreibergesellschaften (darunter BSCA), um die staatliche Beteiligung an den Betreibergesellschaften und die Vereinbarkeit von deren Strategie mit den von der wallonischen Regierung festgelegten Leitlinien zu gewährleisten.

(b) Besondere Sachverhaltsmerkmale der geprüften Maßnahmen

(i) Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002

- (479) Mit einer Entscheidung vom 23. Mai 2001 genehmigte die wallonische Regierung den Wirtschaftsplan der Sowaer. Dieser Wirtschaftsplan beinhaltet ein Investitionsprogramm für den Flughafen Charleroi. Es handelt sich um das der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 im Anhang beigefügte Programm.

⁽¹⁷¹⁾ Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, verbundene Rechtssachen T-267/08 und T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Randnr. 108.

⁽¹⁷²⁾ Ibidem.

⁽¹⁷³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Französische Republik gegen Europäische Kommission (*Stardust Marine*), C-482/99, Slg. 2002, I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Mitteilung Belgiens vom 21. September 2011 (Frage 2).

- (480) Was die Höhe der von BSCA für die Bereitstellung der Infrastruktur und die Übernahme bestimmter Dienstleistungen noch zu zahlende Abgabe anbelangt, so ist dieser Betrag von dem Zuschuss abhängig, der BSCA von der Region unter Berücksichtigung der pauschalen Abgabe gezahlt wird.

(ii) Investitionsentscheidung von 2003

- (481) Mit einer Entscheidung vom 3. April 2003 genehmigte die Regierung das Investitionsprogramm für 2003.

(iii) Von der Sowaer im Jahr 2002 gezeichnete Kapitalerhöhung

- (482) In ihrer Entscheidung vom 23. Mai 2001 über den Wirtschaftsplan der Sowaer hatte die Region den Grundsatz mehrfacher Kapitalzuführungen für die Betreibergesellschaften der wallonischen Flughäfen bestätigt ⁽¹⁷⁵⁾. Der Finanzplan der Sowaer sah zu diesem Zeitpunkt vor: „Eine Beteiligung an BSCA in Höhe von +/- 60 Mio. BEF ... und anschließend, verteilt über 3 Jahre, drei Mal 30 Mio. (Kapital von 600 Mio. und Beteiligung Sowaer 25 %, somit 150 Mio.)“, d. h. eine über drei Jahre verteilte Kapitalzuführung von 3,718 Mio. EUR.
- (483) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Vereinbarungen von 2002, die Kapitalerhöhung von 2002 und die Investitionsentscheidung von 2003 Maßnahmen darstellen, die dem Staat zurechenbar sind.

6.1.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels

- (484) Als Betreiber des Flughafens Charleroi steht BSCA im Wettbewerb mit den Betreibern anderen Flughäfen, die dasselbe Einzugsgebiet bedienen. Die Kommission stellt insbesondere fest, dass der Flughafen Brüssel-National über die Straße 69 km, der Flughafen Lüttich 78 km, der Flughafen Lille-Lesquin 121 km und der Flughafen Maastricht-Aachen 126 km entfernt ist ⁽¹⁷⁶⁾. Diese mit Charleroi im Wettbewerb stehenden Flughäfen liegen in Belgien oder anderen Mitgliedstaaten.
- (485) Die Website von BSCA bestätigt diese internationale Dimension des Flughafens Charleroi: der Flughafen Charleroi „liegt 45 Minuten vom Stadtzentrum Brüssels entfernt, südlich der Niederlande, nordöstlich von Frankreich und Luxemburg und westlich von Deutschland, und ist mit dem Auto in nur 2 Stunden von Großstädten wie Köln, Paris und Amsterdam aus erreichbar“; sein Einzugsgebiet „umfasst 5 Millionen potenzielle Fluggäste bei einer Fahrzeit von weniger als einer Stunde mit dem Auto und mehr als 15 Millionen bei einer Fahrzeug von weniger als zwei Stunden mit dem Auto“ ⁽¹⁷⁷⁾.
- (486) Die Maßnahmen zugunsten von BSCA, sofern sie BSCA einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen, stellen für Fluggesellschaften und Passagiere einen Anreiz dar, anstelle anderer Flughäfen desselben Einzugsgebiets, einschließlich der Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten, den Flughafen Charleroi — und somit dessen Betreiber BSCA — zu wählen. Sie drohen daher, den Wettbewerb zwischen Flughafenbetreibern zu verfälschen, und beeinträchtigen den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

6.1.5. Schlussfolgerung zum Vorliegen der Beihilfen für BSCA

- (487) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass es sich bei den Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 um staatliche Beihilfen zugunsten von BSCA handelt. Die Kommission schließt nicht aus, dass es sich auch bei der von der Sowaer 2002 gezeichneten Kapitalerhöhung für BSCA um eine staatliche Beihilfe zugunsten von BSCA handeln kann.

6.2. Vorliegen staatlicher Beihilfen zugunsten von Ryanair

- (488) Um zu bestimmen, ob die Maßnahmen zugunsten von Ryanair staatliche Beihilfen darstellen, wird die Kommission zunächst prüfen, ob der Nachtrag von 2010 dem Staat zuzurechnen ist (Abschnitt 6.2.1), und anschließend, ob Ryanair mit den übrigen Maßnahmen zu seinen Gunsten ein Vorteil verschafft wurde (Abschnitt 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Im Finanzplan heißt es: „die für BSCA und SAB geplante Entwicklung wird erhebliche Eigenkapitalerhöhungen (zusätzlich zu Fremdfinanzierungen) und somit eine Unterstützung seitens der Sowaer erfordern“.

⁽¹⁷⁶⁾ Entfernungsangaben der Website <https://maps.google.com>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1. Zurechenbarkeit des Nachtrags von 2010 zum Staat

(489) In diesem Abschnitt wird die Kommission prüfen, ob der Abschluss des Nachtrags von 2010 dem Staat zuzurechnen ist. Im Urteil *Stardust* ⁽¹⁷⁸⁾ stellte der Gerichtshof fest: „Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens ... dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren.“ Im Urteil *Stardust* wird auch festgestellt, 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 die jeweilige Maßnahme ergangen ist“.

(a) Zum Eigentum des Kapitals und zu den mit den Geschäftsanteilen des Unternehmens verbundenen Stimmrechten

(490) Am 6. Dezember 2010, als der Nachtrag von 2010 zum Vertrag mit Ryanair geschlossen wurde, wurde das Kapital von BSCA wie folgt gehalten:

- zu 22,56 % von der Sowaer, einer Gesellschaft, die vollständig im Eigentum der Region steht und ihrer alleinigen Kontrolle unterliegt;
- zu 27,65 % von der Sogepa („Société wallonne de gestion et de participation“), dem Anlegevehikel der Region zur Unterstützung von in Umstrukturierung befindlichen Unternehmen, einer Gesellschaft, die vollständig im Eigentum der Region steht und ihrer alleinigen Kontrolle unterliegt;
- zu 19,16 % von Sambrinvest, einer Risikokapitalgesellschaft, die zu 50 % im Eigentum der Region steht und der gemeinsamen Kontrolle der Region und privater Aktionäre unterliegt ⁽¹⁷⁹⁾;
- zu 2,32 % von Igretec („Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques“);
- zu 27,65 % von Belgian Airports, einer rein privaten Gesellschaft, die aus dem italienischen Konzern SAVE und der belgischen Gesellschaft Holding Communal SA besteht.

Da die Sowaer und Sogepa mehr als die Hälfte der Aktien von BSCA besitzen und vollständig im Eigentum der Region stehen, besaß die öffentliche Hand die Mehrheit des Kapitals von BSCA und verfügte über die Mehrheit der mit diesen Aktien verbundenen Stimmrechten.

(b) Zur Möglichkeit, mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungsorgans zu bestellen:

(491) Zum Zeitpunkt des Abschlusses des Nachtrags vom 6. Dezember 2010 sah die Satzung von BSCA Folgendes vor ⁽¹⁸⁰⁾:

„Dem Verwaltungsrat von BSCA gehören höchstens 19 Mitglieder an:

- (i) 12 Verwaltungsratsmitglieder werden auf Vorschlag der Aktionäre der Kategorie A ⁽¹⁸¹⁾ bestellt,
- (ii) 4 Verwaltungsratsmitglieder werden auf Vorschlag der Aktionäre der Kategorie C ⁽¹⁸²⁾ bestellt.
- (iii) 3 unabhängige Verwaltungsratsmitglieder, von denen 2 auf Vorschlag von Aktionären der Kategorie A bestellt werden, wobei ihre Kandidatur zuvor von der Region genehmigt worden sein muss, und 1 unabhängiges Verwaltungsratsmitglied auf Vorschlag der Aktionäre der Kategorie C bestellt wird ...

Von den unter Ziffer (i) genannten 12 Verwaltungsratsmitgliedern werden zwei von Sambrinvest, eines von Igretec und zwei von Sogepa vorgeschlagen ...

Die von den Aktionären der Kategorie A vorgeschlagenen Kandidaturen, mit Ausnahme jedoch der von Igretec, Sambrinvest und Sogepa vorgeschlagenen, müssen zuvor von der Wallonischen Region genehmigt worden sein“.

⁽¹⁷⁸⁾ Siehe Fußnote 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Siehe Mitteilung Belgiens vom 13. Mai 2014 (Antwort auf Frage 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Artikel 11 der Satzung von BSCA in der Fassung vom 10. Dezember 2009

⁽¹⁸¹⁾ Artikel 5 der Satzung sieht Folgendes vor: „Aktionär der Kategorie A können nur die Wallonische Region oder eine andere von dieser gegründete spezialisierte Gesellschaft, die Aktiengesellschaft Sambrinvest, die Sogepa oder Igretec sein“.

⁽¹⁸²⁾ Artikel 5 der Satzung sieht Folgendes vor: „Aktionär der Kategorie C können nur Belgian Airports und die Einheiten sein, an die Belgian Airports seine Aktien frei veräußern kann“.

- (492) Die Mehrheit der Verwaltungsratsmitglieder (12 von 19) wird daher bestellt:
- entweder mit Genehmigung der Region (9 Verwaltungsratsmitglieder, darunter 7 der Kategorie A und 2 unabhängige Verwaltungsratsmitglieder),
 - oder auf Vorschlag von Einheiten, die der alleinigen Kontrolle der Region unterliegen (3 Verwaltungsratsmitglieder, die auf Vorschlag von Igretec und Sogepa bestellt werden).
- (493) Selbst wenn man die beiden unabhängigen Verwaltungsratsmitglieder ausschließt, wird noch die Mehrheit der Verwaltungsratsmitglieder (10) entweder mit Genehmigung der Region (7) oder auf Vorschlag von Einheiten, die der alleinigen Kontrolle der Region unterliegen (3), bestellt.
- (494) Die drei in der Transparenzrichtlinie aufgestellten Kriterien waren demzufolge bei Abschluss des Nachtrags von 2010 erfüllt. Diese Kriterien lassen jedoch nur vermuten, dass die öffentliche Hand einen beherrschenden Einfluss ausübt. Gemäß Artikel 2 der Transparenzrichtlinie müssen auch die geltenden Vorschriften geprüft werden, um zu bestimmen, ob die öffentliche Hand einen beherrschenden Einfluss hatte.
- (c) Zu den geltenden Vorschriften zur Bestimmung eines möglichen beherrschenden Einflusses der öffentlichen Hand
- (495) Artikel 4.2.3 des Aktionärsbindungsvertrags von Juni 2009 zwischen der Sowaer, Sogepa, Sambrinvest und Igretec einerseits und Belgian Airports (Save) andererseits, der sich in Artikel 16 der bei Abschluss des Nachtrags von 2010 geltenden Satzung von BSCA widerspiegelt, sieht vor, dass die Verwaltungsratsmitglieder der Kategorie C, die auf Vorschlag von Belgian Airports bestellt werden, bei bestimmten Beschlusskategorien über ein Vetorecht verfügen:
- „Die Beschlüsse werden vom Verwaltungsrat mit der einfachen Mehrheit der Stimmen gefasst; ausgenommen davon sind Beschlüsse zu den folgenden Themenbereichen, die darüber hinaus die Zustimmung aller C-Verwaltungsratsmitglieder erfordern:*
- (i) jede Änderung des Geschäftsplans;
 - (ii) die Annahme der neuen Geschäftspläne nach dem Auslaufen des Geschäftsplans 2009-2012 und jede ihrer Änderungen;
 - (iii) jeder Beschluss, der vom geltenden Geschäftsplan abweicht, ohne ihn förmlich zu ändern;
 - (iv) die Annahme des jährlichen Haushaltsplans der Gesellschaft (insbesondere im Hinblick auf Entwicklungen, Investitionen, Projekte, Studien, Ausrüstungen, indirekte Aufwendungen und Personalaufwendungen) und jede Änderung dieses Haushaltsplans mit einem Betrag von mehr als 100 000 EUR;
 - (v) der der Hauptversammlung zu unterbreitende Vorschlag zur Änderung der Dividendenpolitik;
 - (vi) die Genehmigung jedes Vertrags und jeder Vereinbarung zwischen der Gesellschaft und der Wallonischen Region oder einer direkt oder indirekt von dieser kontrollierten Gesellschaft;
 - (vii) die Beziehung zwischen der Gesellschaft und Ryanair;
 - (viii) die Bestellung und Abberufung des geschäftsführenden Verwaltungsratsmitglieds;
 - (ix) jeder Beschluss der Gesellschaft in Bezug auf oder über Fakten, die in einer von Belgian Airports bei Sowaer gemäß der Aktienveräußerungsvereinbarung eingereichten Beschwerde erwähnt werden;
 - (x) jeder Beschluss in Bezug auf die Beziehung zwischen BSCA und BSCA Security im Bereich der Gefahrenabwehr (security); und
 - (xi) ... der Abschluss, die inhaltliche Änderung, die Kündigung oder die Aufgabe jedes Jointventures und jeder strategischen Zusammenarbeit, außer mit den Aktionären von Save oder den mit ihnen verbundenen Unternehmen“.
- (496) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses des Nachtrags von 2010 kein wichtiger Beschluss über die Führung der Geschäfte von BSCA ohne die Zustimmung von Belgian Airports gefasst werden konnte. BSCA unterlag somit der gemeinsamen Kontrolle seiner privaten und öffentlichen Aktionäre und demzufolge nicht dem beherrschenden Einfluss nur der öffentlichen Aktionäre.

- (497) Hierzu ist festzustellen, dass das Vetorecht von Belgian Airports auch für die Beziehungen zwischen BSCA und Ryanair gilt (siehe Ziffer (iv) in Erwägungsgrund 495). Ohne Zustimmung von Belgian Airports hatte BSCA somit keine Möglichkeit, etwaige Weisungen der öffentlichen Hand bezüglich des Abschlusses des Nachtrags von 2010 umzusetzen.
- (498) Darüber hinaus geht aus den Protokollen der Verwaltungsratssitzungen über den Abschluss des Nachtrags von 2010, insbesondere den Protokollen der Sitzungen vom 25. Februar und 29. April 2010, nicht hervor, dass es derartige Weisungen gegeben hat.
- (499) Auf seiner Sitzung vom 25. Februar 2010 befürwortete der Verwaltungsrat von BSCA einstimmig die vorgeschlagene Vereinbarung mit Ryanair.
- (500) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Entscheidung von BSCA, den Nachtrag von 2010 zum Vertrag mit Ryanair zu schließen, nicht dem Staat zuzurechnen ist.

6.2.2. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (501) Um zu würdigen, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, muss bestimmt werden, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Um zu bestimmen, ob Ryanair durch (i) die Verträge von 2001, (ii) den Ministerialerlass vom 11. Juni 2004 und das Schreiben von BSCA vom 24. Juni 2004, (iii) den Nachtrag von 2005 und (iv) die Veräußerung der Promocy-Anteile durch BSCA einen Vorteil verschafft wird, hat die Kommission geprüft, ob sich die gewährende Stelle bei der Annahme dieser Maßnahmen wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat.

6.2.2.1. Bestimmung der die Maßnahmen gewährenden Stelle

- (503) Unter Randnummer 102 seines Urteils vom 17. Dezember 2008 über die Entscheidung von 2004 stellt das Gericht fest, „dass es rechtsfehlerhaft war, dass sich die Kommission trotz der zwischen den beiden Einrichtungen bestehenden wirtschaftlichen Verbindungen geweigert hat, sämtliche von der Region Wallonien und von BSCA gewährten Vorteile zu prüfen und auf die von der Region Wallonien ergriffenen Maßnahmen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers anzuwenden“.
- (504) Im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf (i) die Verträge von 2001, (ii) den Ministerialerlass vom 11. Juni 2004 und das Schreiben von BSCA vom 24. Juni 2004, (iii) den Nachtrag von 2005 und (iv) die Veräußerung der Promocy-Anteile durch BSCA wird die Kommission daher in Anbetracht der zum Zeitpunkt der Gewährung dieser Maßnahmen bestehenden wirtschaftlichen und organrechtlichen Verbindungen zwischen der Region/Sowaer und BSCA ⁽¹⁸⁴⁾ davon ausgehen, dass die Stelle, die die Maßnahme gewährt hat, das aus der Region, der Sowaer und BSCA bestehende Gesamtgebilde ist (im Folgenden „Region-Sowaer-BSCA“).
- (505) Infolgedessen müssen die beiden Verträge von 2001 als eine einzige Maßnahme betrachtet werden (im Folgenden „Verträge von 2001“). Gleichsam müssen der Ministerialerlass vom 11. Juni 2004 und das Schreiben von BSCA vom 24. Juni 2004 (im Folgenden „vorläufiger geschäftlicher Rahmen von 2004“) als ein und dieselbe Maßnahme betrachtet werden.

- (506) Infolgedessen werden zur Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten die Zahlungsströme zwischen diesen drei Einheiten aufgehoben und ihre Betriebsrechnungen konsolidiert.

6.2.2.2. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (507) Um zu bestimmen, ob die in Abschnitt 3.2 genannten Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vereinbar sind, hat die Kommission gemäß Randnummer 53 der Luftverkehrsleitlinien ⁽¹⁸⁵⁾ geprüft,

(a) ob der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht oder

⁽¹⁸³⁾ Siehe insbesondere das Urteil vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, Slg. 1999, I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, Randnr. 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Im Besonderen war BSCA zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen ein öffentliches Unternehmen.

⁽¹⁸⁵⁾ Siehe Fußnote 8.

- (b) ob durch eine Ex-ante-Analyse aufgezeigt werden kann, dass die Verträge mit Ryanair für das Gesamtgebilde Region-Sowaer-BSCA einen positiven inkrementellen Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten werden.
- (a) Vergleich der für die Flughafendienstleistungen in Charleroi erhobenen Preise mit dem Marktpreis
- (508) Die Kommission hat starke Zweifel daran, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines verlässlichen „Marktpreises“ für von Flughafenbetreibern angebotene Dienste erlauben würde.
- (509) So kann die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten unter Bezugnahme auf einen auf ähnlichen Märkten festgestellten mittleren Preis grundsätzlich schlüssig sein, wenn ein Marktpreis in angemessener Weise festgestellt oder aus anderen Marktindikatoren abgeleitet werden kann. Im Fall der Flughafendienstleistungen trifft diese Methode jedoch möglicherweise nicht in der gleichen Weise zu, denn die Struktur der Kosten und Einnahmen kann sich von Flughafen zu Flughafen erheblich unterscheiden. Diese Kosten und Einnahmen sind von der Entwicklungsphase des Flughafens, der Zahl der den Flughafen bedienenden Luftfahrtunternehmen, der freien Kapazität im Hinblick auf das Fluggastaufkommen, dem Zustand der Infrastrukturen, dem möglicherweise unterschiedlichen Regelungsrahmen der einzelnen Mitgliedstaaten sowie den historischen Schulden und Verpflichtungen des Flughafens abhängig ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Die Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes verkompliziert zudem eine vergleichende Untersuchung. Wie der vorliegende Fall verdeutlicht, beruhen die Geschäfte zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften nicht unbedingt auf einer Liste mit öffentlichen Preisen für einzelne Leistungen. Diese Geschäftsbeziehungen unterscheiden sich sehr stark. Sie beinhalten eine Risikoteilung im Hinblick auf die Nutzung und die damit verbundenen kaufmännischen und finanziellen Verantwortlichkeiten, eine Generalisierung der Anreizmechanismen (beispielsweise in Form von Rabatten, die an die Anzahl der Verbindungen oder beförderten Fluggäste gekoppelt sind) sowie Änderungen der Risikoteilung während der Vertragslaufzeit. Infolgedessen sind die Geschäfte auf der Grundlage eines Preises je Rotation oder je Passagier kaum vergleichbar.
- (511) Ryanair vertritt die Auffassung, dass es möglich ist, bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten einen Vergleich mit den Geschäftspraktiken anderer europäischer Flughäfen zugrunde zu legen. Ryanair stützt sich auf eine Studie von Oxera vom 2. Oktober 2011, in der die Flughäfen Glasgow Prestwick und Liverpool John Lennon als Vergleichsflughäfen vorgeschlagen werden.
- (512) Die Kommission hat jedoch ernste Zweifel an der Relevanz dieser beiden Vergleichsflughäfen für die Bewertung der Lage des Flughafens Charleroi, da die Einnahmenstruktur des Flughafens Glasgow Prestwick in hohem Maße auf Frachtverkehr beruht, den es in Charleroi nicht gibt. Zudem sollen die beiden Flughäfen in den letzten Jahren öffentliche Fördermittel erhalten haben.
- (513) Darüber hinaus umfassen die zu prüfenden Geschäfte, wie oben aufgezeigt wurde, mehrere „Preise“, d. h. insbesondere die verschiedenen Flughafenentgelte, den Preis der Bodenabfertigungsdienste und bei einigen Maßnahmen die Beiträge an Promocy für Marketingmaßnahmen. Jedes dieser Geschäfte bewirkt somit ein komplexes Gebilde aus Zahlungsströmen zwischen dem Flughafenbetreiber und der Fluggesellschaft und ihren Tochtergesellschaften.
- (514) Ein Vergleich der reinen Flughafenentgelte, die Ryanair von BSCA berechnet werden, mit den auf Vergleichsflughäfen berechneten Flughafenentgelten würde daher keine zweckdienlichen Hinweise im Hinblick darauf liefern, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt ist. Um die verfahrensgegenständlichen Geschäfte angemessen vergleichen zu können, müssten unter den Flughäfen in der Vergleichsstichprobe mindestens einige vergleichbare Geschäfte gefunden werden, die insbesondere gleichwertige Marketingdienstleistungen und gleichwertige Bodenabfertigungsdienste umfassen. Das Durchsuchen einer solchen Stichprobe nach vergleichbaren Geschäften wäre ein Ding der Unmöglichkeit, da die hier gewürdigten Geschäfte extrem komplex und speziell sind, zumal die Preise für Bodenabfertigungsdienste und Marketingdienstleistungen selten veröffentlicht werden und schwer zugänglich wären, um eine Vergleichsgrundlage bilden zu können.
- (515) Und selbst wenn anhand einer angemessenen vergleichenden Analyse nachgewiesen werden könnte, dass die fraglichen „Preise“ der einzelnen hier geprüften Geschäfte den anhand der Stichprobe aus Vergleichsgeschäften ermittelten „Marktpreisen“ entsprechen oder darüber liegen, könnte die Kommission daraus nicht den Schluss ziehen, dass diese Geschäfte mit dem Marktpreis vereinbar sind, wenn sich herausstellt, dass der Flughafenbetreiber zum Zeitpunkt ihres Abschlusses damit rechnen konnte, dass sie höhere inkrementelle Kosten als Einnahmen bewirken. Denn ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter hat kein Interesse daran, Waren oder Dienstleistungen zum „Marktpreis“ anzubieten, wenn ein solches Verhalten zu einem inkrementellen Verlust führt.

⁽¹⁸⁶⁾ Siehe die Entscheidung 2011/60/EU der Kommission vom 27. Januar 2010 über die staatliche Beihilfe C 12/08 (ex NN 74/07) — Slowakei — Vereinbarung zwischen dem Flughafen Bratislava in der Slowakei und Ryanair (ABl. L 27 vom 1.2.2011, S. 24), Erwägungsgründe 88 und 89.

- (516) Die Kommission möchte im Zusammenhang mit dieser Analyse daran erinnern, dass sowohl Belgien als auch die Beteiligten nach der Annahme der neuen Luftverkehrsleitlinien aufgefordert wurden, Stellungnahmen zu deren Anwendung auf das vorliegende Verfahren abzugeben. Im vorliegenden Fall haben weder Belgien noch die Beteiligten, mit Ausnahme von Ryanair, in der Sache den Ansatz der Kommission bestritten, dass, da kein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde, die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung der Vereinbarungen zwischen diesen beiden Parteien ist.

(b) Ex-ante-Analyse der Rentabilität der Maßnahmen

- (517) Angesichts der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass auf den vorliegenden Fall der in den Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften allgemein empfohlene Ansatz für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, d. h. die Ex-ante-Analyse der inkrementellen Rentabilität, angewandt werden muss. Dieser Ansatz liegt darin begründet, dass ein Flughafenbetreiber ein objektives Interesse daran haben kann, ein Geschäft mit einer Fluggesellschaft abzuschließen, wenn er in angemessener Weise erwarten kann, dass sich dadurch im Vergleich zu einer kontrafaktischen Situation, in der diese Vereinbarung nicht abgeschlossen würde, seine Gewinne erhöhen (oder seine Verluste verringern) ⁽¹⁸⁷⁾, und dies unabhängig von jedem Vergleich mit den Konditionen, die den Fluggesellschaften von anderen Flughafenbetreibern angeboten werden, oder mit den Konditionen, die derselbe Flughafenbetreiber anderen Fluggesellschaften anbietet.
- (518) Unter Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien heißt es: *„Nach Auffassung der Kommission können zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung einer Vereinbarung mit einer Luftverkehrsgesellschaft ... aufzeigen, dass er während der Laufzeit der Vereinbarung in der Lage ist, die Kosten aus der Vereinbarung mit einer angemessenen Gewinnmarge auf der Grundlage solider mittelfristiger Aussichten zu decken.“* ⁽¹⁸⁸⁾
- (519) Die Kommission betont, dass das unter Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien aufgeführte Kriterium die Logik des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten widerspiegelt, dass jedoch dieses Kriterium, das sich eher auf Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften als auf einen allgemeinen Wirtschaftsplan bezieht, wie dies bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Allgemeinen der Fall ist, erst vor kurzem präzisiert wurde. Infolgedessen räumt die Kommission ein, dass es für die Mitgliedstaaten und die betroffenen Wirtschaftsbeteiligten schwierig sein kann, Unterlagen aus der Zeit, zu der die Maßnahme gewährt wurde, vorzulegen, die die Anforderungen unter Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien genau erfüllen, wenn diese Vereinbarungen vor mehreren Jahren geschlossen wurden. Diese Erwägungen wird die Kommission bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Verträge mit Ryanair berücksichtigen.
- (520) Unter Randnummer 64 der Luftverkehrsleitlinien heißt es: *„Bei der Beurteilung der Frage, ob eine von einem Flughafen mit einer Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Vereinbarung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entspricht, sollten neben den Flughafenentgelten (abzüglich eventueller Nachlässe, Marketingunterstützung oder Anreizsysteme) auch die durch die Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft voraussichtlich generierten Einnahmen aus nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten berücksichtigt werden. Ebenso sollten alle inkrementellen Kosten, die dem Flughafen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen voraussichtlich entstehen, berücksichtigt werden ... Kosten, die der Flughafen unabhängig von der Vereinbarung mit der Luftverkehrsgesellschaft in jedem Falle zu tragen hätte, sollten in die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten hingegen nicht einbezogen werden.“* (Die Fußnoten wurden nicht wiedergegeben).
- (521) Im Übrigen wird die Kommission gemäß Randnummer 66 der genannten Leitlinien *„bei der Prüfung von zwischen einem Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften geschlossenen Vereinbarungen ... auch berücksichtigen, in welchem Maße die einer Prüfung unterzogenen Vereinbarungen im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind.“* ⁽¹⁸⁹⁾
- (522) Die Kommission hat daher den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nach den oben dargelegten Grundsätzen auf die folgenden Maßnahmen angewandt:
- (i) Verträge von 2001
- (523) Um zu bestimmen, ob die Verträge von 2001 gemäß Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrugen, hat die Kommission bestimmt, ob der Kapitalwert (net present value, im Folgenden „NPV“) der Verträge von 2001 für die Einheit

⁽¹⁸⁷⁾ Mit anderen Worten, wenn die von diesem Geschäft erwartete inkrementelle Rentabilität positiv ist.

⁽¹⁸⁸⁾ Die Fußnoten wurden nicht wiedergegeben.

⁽¹⁸⁹⁾ Randnummer 66.

Region-Sowaer-BSCA positiv war. Das kontrafaktische Szenario ist eine Situation, in der die Verträge von 2001 nicht geschlossen worden wären oder die Einheit Region-Sowaer-BSCA entschieden hätte, auf die Einnahmen, die durch das mit den betreffenden Verträgen verbundene zusätzliche Verkehrsaufkommen bedingt waren, zu verzichten und die mit demselben Verkehrsaufkommen verbundenen Kosten nicht zu tragen.

Rekonstruktion eines inkrementellen Wirtschaftsplans

- (524) Vor den Verträgen von 2001 hat BSCA einen Wirtschaftsplan erstellt. Zum einen umfasste dieser Wirtschaftsplan jedoch nicht nur die Einnahmen aus dem von Ryanair generierten Verkehrsaufkommen, sondern auch die Einnahmen aus dem von den anderen Fluggesellschaften generierten Verkehrsaufkommen. Zum anderen enthielt er nur die Einnahmen und Kosten von BSCA, während bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten davon ausgegangen werden muss, dass die Verträge von 2001 mit Ryanair von der Einheit Region-Sowaer-BSCA geschlossen wurden. Dieser Wirtschaftsplan kann daher zwar als Datenquelle verwendet werden, muss jedoch nachbearbeitet werden, um den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden zu können.
- (525) Die Kommission rekonstruierte daher den Wirtschaftsplan so, wie er von der Einheit Region-Sowaer-BSCA hätte erstellt werden können, um die von diesen Verträgen erwartete Rentabilität zu bewerten, d. h. nur mit den mit diesen Verträgen verbundenen inkrementellen Einnahmen und Kosten der wirtschaftlichen Tätigkeiten. Dazu ging die Kommission von dem allgemeinen Wirtschaftsplan von BSCA aus (der die gesamte Tätigkeit des Flughafens und nicht die spezifischen Auswirkungen der Verträge von 2001 umfasste), der vor Abschluss der Verträge von 2001 vorgelegen hatte. Ausgehend von diesem allgemeinen Wirtschaftsplan erstellte die Kommission einen inkrementellen Wirtschaftsplan, der nur die inkrementellen wirtschaftlichen Tätigkeiten enthielt (d. h. nur die mit dem Verkehrsaufkommen von Ryanair zusammenhängenden Einnahmen und Kosten berücksichtigte), und ließ das inkrementelle Verkehrsaufkommen sowie die inkrementellen Einnahmen und Kosten, die bei Abschluss der Verträge mit Ryanair zu erwarten waren, außer Acht ⁽¹⁹⁰⁾. Anschließend leitete die Kommission daraus einen Wirtschaftsplan für die Einheit Region-Sowaer-BSCA ab, indem sie die mit diesen Verträgen verbundenen inkrementellen Kosten und Einnahmen der Region und der Sowaer hinzurechnete und die Zahlungsströme innerhalb der Einheit Region-Sowaer-BSCA gegeneinander aufrechnete.

Erwartete inkrementelle Kosten

Erwartete inkrementelle Investitionskosten

- (526) Um zu bestimmen, ob ein Teil der Investitionskosten bei den aufgrund der Verträge von 2001 erwarteten inkrementellen Investitionskosten berücksichtigt werden musste, prüfte die Kommission gemäß Randnummer 64 der Luftverkehrsleitlinien, ob das Investitionsprogramm für den Flughafen Charleroi im Zusammenhang mit den Verträgen von 2001 oder aber unabhängig von diesen Verträgen beschlossen wurde.
- (527) Die Kommission stellt fest, dass die Region den Flughafen bereits Ende der 1990er-Jahre, d. h. vor der Unterzeichnung der Verträge von 2001, ausbauen wollte, um die Wirtschaftstätigkeit in der Region zu steigern. So erkennt das wallonische Parlament in seiner am 15. Juli 1999 verabschiedeten Erklärung zur Regionalpolitik an, dass die Regionalflughäfen für die Wallonische Region wichtige Pole zur wirtschaftlichen Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen darstellen ⁽¹⁹¹⁾. In einer Mitteilung vom 8. November 2000 an die wallonische Regierung (mit der die wallonische Regierung im Hinblick auf einen Beschluss zur Genehmigung des Investitionsprogramms informiert werden sollte) betonte der Minister für Wirtschaft, dass es wichtig sei, *„den Flughafen im Rahmen der Gesamtentwicklung mit einer kompletten Infrastruktur auszustatten, damit er seine Hebelwirkung für die Wirtschaft voll entfalten kann“*.
- (528) Nach Angaben Belgiens war bereits Ende der 1990er-Jahre (und somit vor den Verträgen von 2001) aufgrund der technischen Randbedingungen der vorhandenen Infrastruktur ⁽¹⁹²⁾ klar, dass im Norden des Geländes ein neues Terminal gebaut werden musste. Einige Grundstücke waren vom Gemeindezweckverband Igretec, der mit der Gründung des Gewerbegebiets „Aéropole“ beauftragt worden war, bereits enteignet worden. In den 1990er-Jahren hatte die Region selbst Enteignungen vorgenommen, und Igretec trat die von ihr enteigneten Grundstücke 1999 wieder an die Region ab. Auf diesen Grundstücken wurde das neue Passagierterminal errichtet.

⁽¹⁹⁰⁾ Für die inkrementellen Betriebskosten (Personal, diverse Anschaffungen) verwendete die Kommission die Gesamtkostendaten der Wirtschaftspläne und eine Regression, die es ermöglicht zu bewerten, wie sich diese Kostenpositionen in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen entwickeln.

⁽¹⁹¹⁾ Quelle: Mitteilung der wallonischen Regierung im Anhang zum Protokoll der Sitzung der wallonischen Regierung vom 8. November 2000.

⁽¹⁹²⁾ Siehe Fußnote 22.

- (529) Auf einer Sitzung vom 20. Juli 2000 billigte die Wallonische Region die Leitlinien einer Rahmenvereinbarung über ein mehrjähriges Investitionsprogramm am Flughafen Charleroi, in dem insbesondere vom „Konzept eines neuen Passagierterminals“ die Rede war, mit einem Gesamtbudget von 113 740 000 EUR. Am 8. November 2000 nahm die Region eine Entscheidung zur Durchführung ihrer Entscheidung vom 20. Juli 2000 an, mit der die Annahmen des mehrjährigen Investitionsprogramms geändert wurden. Obwohl diese Entscheidungen für die Region rechtlich nicht bindend waren, zeigen sie, dass die Region den Grundstein für das Investitionsprogramm lange vor der Unterzeichnung der Verträge von 2001 gelegt hatte.
- (530) Die Entscheidung vom 8. November 2000 stützte sich insbesondere auf eine Mitteilung des Ministers für Wirtschaft, in der er sich auf zwei von der Region in Auftrag gegebene Studien bezog, die Ende der 1990er-Jahre bis Anfang der 2000er-Jahre durchgeführt wurden:
- eine von der International Air Transport Association (im Folgenden „IATA“) durchgeführte Studie: In dieser Studie wurden drei Optionen für die Entwicklung des Passagieraufkommens für den Flughafen Charleroi ermittelt, die auf Annahmen für den Anstieg des Passagieraufkommens auf Linienflügen, Charterflügen und Geschäftsflügen beruhten.
 - eine von Tractebel durchgeführte Studie, die im April 2000 abgeschlossen wurde: Im Rahmen dieser Studie sollte ein Entwicklungsplan für die Infrastrukturen auf der Grundlage der kommerziellen Annahmen („high scenario“) der IATA-Studie erstellt werden.

In der Zusammenfassung dieser Studien, die der wallonischen Regierung vom Minister vorgelegt wurde, wird auf allgemeine Verkehrshypothesen Bezug genommen, die nicht als mit einer bestimmten Fluggesellschaft oder einem bestimmten zukünftigen Vertrag zusammenhängend dargestellt werden.

- (531) Am 31. Juli 2001 wurde dem Verwaltungsrat von BSCA mit dem Wirtschaftsplan von BSCA für 2001 ein „Strategiepapier“ vorgelegt. Gemäß diesem Papier sollte BSCA gezielt Low-Cost-Gesellschaften und eventuell Fluggesellschaften aus den östlichen Ländern ansprechen. In diesem Papier wird betont, dass BSCA unbedingt weitere Fluggesellschaften (zusätzlich zu Ryanair) anziehen müsse und sich als potenzielles Ziel für zukünftige neue Basen der Low-Cost-Gesellschaften aufstellen müsse.
- (532) Der Wirtschaftsplan von BSCA für 2001 belegt auch, dass die Investitionen und insbesondere der Bau des neuen Terminals nicht nur aufgrund der Bedürfnisse von Ryanair geplant wurden, sondern um den Bedürfnissen aller Fluggesellschaften, die der Flughafen Charleroi gewinnen könnte, gerecht zu werden. Diesem Wirtschaftsplan zufolge sollte die Anzahl der mit Ryanair fliegenden Passagiere bis 2015 nur von 360 000 auf 700 000 wachsen (siehe Tabelle in Erwägungsgrund 536). Dieses Wachstum sollte im Wesentlichen im Zeitraum 2001-2003 stattfinden, d. h. vor der für 2005 geplanten Eröffnung des neuen Terminals. Die Region und BSCA rechneten demzufolge damit, dass die durch diese Investitionen ermöglichte Zunahme des Fluggastaufkommens durch andere Fluggesellschaften als Ryanair generiert würde.
- (533) Die Region und BSCA haben die Investitionen somit nicht getätigt, um speziell das Passagieraufkommen von Ryanair zu erhöhen, sondern um die Realisierung eines erheblichen Verkehrspotenzials zu ermöglichen, das nicht an eine bestimmte Fluggesellschaft geknüpft war. Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass diese Investitionen nicht speziell Ryanair zugerechnet werden können. Den Verträgen von 2001 sind daher keine inkrementellen Investitionskosten zuzurechnen.

Erwartete inkrementelle Betriebskosten

- (534) Die aufgrund der Verträge von 2001 erwarteten inkrementellen Betriebskosten sind gleich den Ryanair direkt zuzuschreibenden erwarteten Betriebskosten, zu denen die Kommission einen Teil der erwarteten indirekten Betriebskosten im Verhältnis zum Anteil des Passagieraufkommens von Ryanair am Gesamtpassagieraufkommen addiert hat. Die Kommission betont, dass, wenn der Kapitalwert der Verträge von 2001 unter dieser Annahme positiv ist, er dies erst recht wäre, wenn die erwarteten inkrementellen Betriebskosten, wie in der von Oxera für Ryanair vorgelegten Studie vorgeschlagen, anhand einer linearen Regression bestimmt würden.

Erwartete inkrementelle Einnahmen

- (535) Entgegen dem Standpunkt von Ryanair wurde bei der Analyse der Kommission jeder Restwert des Vertrags mit Ryanair ausgeschlossen, da eine langfristige Wirkung der Werbung auf das Gesamtverkehrsaufkommen von Charleroi kaum belegt und schwer messbar ist.

(536) Die Ergebnisse der Berechnung des Kapitalwerts sind in Tabelle 21 dargestellt. Sie ergeben für alle betrachteten Jahre einen positiven inkrementellen Beitrag von Ryanair.

Tabelle 21

Von der Maßnahme von 2001 erwartete Zahlungsströme

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zahl der abfliegenden Passagiere von Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Gesamtzahl der abfliegenden Passagiere	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Einnahmen je abfliegenden Passagier															
Fluggastgebühr	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Boardinggebühr	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Kraftstoff	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]
Free Shop	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sonstige Einzelhandelsgeschäfte	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Hotels und Gaststätten	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Parkplätze	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]
Handling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Provision/Verkauf	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Summe	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kosten je abfliegen- den Passagier															
Werbebeitrag	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Einkäufe Free Shop	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Umweltfonds															
Sonstige Waren und Dienstleistungen	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Gehälter und Sozial- abgaben	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Zwischensumme	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]	[10-13]
„Marketingbeitrag“	1,21	1,23	1,7	0,55	0,23	0,23	0,23	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]
Gesamteinnahmen je abfliegenden Passa- gier von Ryanair	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]
Gesamtkosten je ab- fliegenden Passagier von Ryanair	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]	[10-14]
Inkrementeller Bei- trag je Passagier von Ryanair	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]	[1,5-5,5]
Inkrementeller Ge- samtbeitrag von Ryanair (in Mio. EUR)	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]	[0,5-4]

- (537) Da der inkrementelle Beitrag von Ryanair in allen betrachteten Jahren positiv ist, muss unabhängig von den betrachteten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten zwangsläufig auch der Kapitalwert des Vertrags positiv sein.
- (538) Zur Verdeutlichung hat die Kommission dennoch den NPV auf der Grundlage durchschnittlicher Kosten zwischen 8,7 und 9 % berechnet. Der Abzinsungssatz zur Berechnung des NPV der Verträge entspricht den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der die Beihilfe gewährenden Stelle zum Zeitpunkt der Gewährung. Im vorliegenden Fall wirken sich die mit dem Vertrag mit Ryanair verbundenen Einnahmen und Kosten auf die Ergebnisrechnung von BSCA aus. Deshalb wählte die Kommission als Abzinsungssatz die Kapitalkosten von BSCA. Die Berechnung der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten für BSCA beruht auf den folgenden Annahmen:
- Finanzierung ausschließlich aus Eigenmitteln;
 - eine Risikoprämie von 5,51 % ⁽¹⁹³⁾;
 - ein Beta von 0,69 ⁽¹⁹³⁾;
 - Kosten des risikofrei angelegten Kapitals vor Steuern zwischen 4,9 % und 5,2 %;
 - ein Steuersatz von 40,2 %.
- (539) Ausgehend von dem durchschnittlichen Satz aus 8,7 und 9 %, d. h. 8,85 %, stellte die Kommission fest, dass der Kapitalwert positiv war und sich auf 19,5 Mio. EUR belief.

Tabelle 22

Kapitalwert (NPV) der Maßnahme von 2001

(in Mio. EUR)	
	Abzinsungssatz von 8,85 %
NPV	19,5

Dieser positive Wert des NPV sowie die positiven Beiträge für alle Jahre zeigen, dass damit gerechnet werden konnte, dass sich die Rentabilität für die Einheit Region-Sowwaer-BSCA durch die Verträge von 2001 erhöht.

- (540) Was die Zusage der Region anbelangt, Ryanair für Verluste zu entschädigen, die der Fluggesellschaft durch eine Änderung der Höhe der Flughafenengebühren oder der Flughafenöffnungszeiten in den Jahren 2001-2016 entstehen sollten, stellt die Kommission fest, dass diese Entschädigung den Verlust, der Ryanair direkt aufgrund der Änderung entsteht, nicht übersteigen kann. Falls die Region Ryanair in Anwendung dieser Bestimmung eine Entschädigung zahlen würde, wäre Ryanair nicht in einer günstigeren Lage als wenn die Region ihre Zusage eingehalten hätte. Mit dieser Bestimmung wird Ryanair somit kein zusätzlicher Vorteil verschafft.
- (541) Im Übrigen sind diese Verträge gemäß Randnummer 66 der Luftverkehrsleitlinien im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten. Die Strategie von BSCA bestand darin, das Verkehrsaufkommen am Flughafen Charleroi zu entwickeln, um insbesondere seine Einnahmen zu steigern und dadurch seine Fixkosten besser zu decken und rentabel zu werden. Dazu beschloss BSCA, sich auf die Marktnische der Kurz- und Mittelstreckendirektflüge und insbesondere auf Low-Cost-Flüge zu spezialisieren. BSCA gründete diese Strategie auf die Studien, die es Ende der 1990er-Jahre bei externen Beratungsgesellschaften in Auftrag gegeben hatte. Einigen dieser Studien zufolge ⁽¹⁹⁴⁾ besaß der Flughafen Charleroi komparative Vorteile, um sich in diesen Marktsegment zu entwickeln, insbesondere seine geringen Kosten. Gemäß einem „Strategiepapier“ von BSCA vom 31. Juli 2001 verfolgte BSCA das Ziel, bis 2010 2,5 bis 3 Mio. Passagiere ⁽¹⁹⁵⁾ zu erreichen, was dem Papier zufolge „in Anbetracht dessen, dass Ryanair eine Basis einrichten wird, und der Zunahme des Flugverkehrs nicht utopisch zu schein scheint“. Die Verträge von 2001 sind somit im Rahmen dieser Strategie des Wachstums des Verkehrsaufkommens und der Einnahmen zu betrachten.

⁽¹⁹³⁾ Siehe Fußnote 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger International, von Grands Travaux de Marseille in Auftrag gegebene Studie.

⁽¹⁹⁵⁾ Ankommende und abfliegende Passagiere.

(542) Da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt ist, stellen die Verträge von 2001 keine staatliche Beihilfe dar.

(ii) Vorläufiger geschäftlicher Rahmen von 2004

(543) Um zu bestimmen, ob der geschäftliche Rahmen von 2004 gemäß Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrug, hat die Kommission bestimmt, ob der NPV des geschäftlichen Rahmens von 2004 für die Einheit Region-Sowaer-BSCA positiv war. Das alternative Szenario zu der Entscheidung, den geschäftlichen Rahmen von 2004 anzunehmen, wäre das Nichtabschließen des Vertrags mit Ryanair und somit der Verzicht auf die mit dem Fluggastaufkommen von Ryanair verbundenen inkrementellen Einnahmen und Kosten.

(544) Am 22. Januar 2004, vor dem Abschluss des vorläufigen geschäftlichen Rahmens von 2004, aktualisierte BSCA seinen Wirtschaftsplan. Nach Angaben Belgiens wurde der Wirtschaftsplan vom 22. Januar 2004 im Anschluss an die Entscheidung von 2004 ausgearbeitet, um das neue, Ryanair zu unterbreitende Angebot zu validieren ⁽¹⁹⁶⁾. Zum einen umfasst dieser Wirtschaftsplan jedoch nicht nur die Einnahmen aus dem von Ryanair generierten Verkehrsaufkommen, sondern auch die Einnahmen aus dem von den anderen Fluggesellschaften generierten Verkehrsaufkommen. Zum anderen enthält er nur die Einnahmen und Kosten von BSCA, während bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten davon ausgegangen werden muss, dass der vorläufige geschäftliche Rahmen von 2004 mit Ryanair von der Einheit Region-Sowaer-BSCA abgeschlossen wurde.

(545) Die Kommission rekonstruierte daher einen Wirtschaftsplan für die Einheit Region-Sowaer-BSCA, der nur die Einnahmen und Kosten der mit dem geschäftlichen Rahmen von 2004 verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten enthielt. Dazu ging die Kommission vom allgemeinen Wirtschaftsplan von BSCA vom 22. Januar 2004 aus und wandte die gleiche Methode wie bei den Verträgen von 2001 an, die in Erwägungsgrund 525 beschrieben wurde.

(546) Zur Bestimmung der dem vorläufigen geschäftlichen Rahmen von 2004 zuzuschreibenden inkrementellen Kosten prüfte die Kommission insbesondere, ob die Region, die Sowaer oder BSCA aufgrund des geschäftlichen Rahmens von 2004 mit bestimmten Investitionen rechnen mussten. Es sei daran erinnert, dass der geschäftliche Rahmen von 2004 eingerichtet wurde, um die Rechtslücke zu schließen, die durch die Aufhebung der Verträge von 2001 als Folge der Entscheidung der Kommission von 2004 entstanden war. In Anwendung dieses geschäftlichen Rahmens musste das aus Region-Sowaer-BSCA bestehende Rechtsgebilde keine neuen Investitionen tätigen. Die Investitionen der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 und die Investitionen von 2003 waren bereits beschlossen, und die Arbeiten hatten begonnen. Darüber hinaus wäre wahrscheinlich das in die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 aufgenommene Investitionsprogramm, wie in Erwägungsgrund 533 angegeben, auch ohne die Verträge mit Ryanair angenommen worden. Gleiches gilt für die Überarbeitung des Investitionsprogramms von 2003, die im Rahmen der gleichen Strategie der Entwicklung des Flughafens mit — im Hinblick auf die Fluggesellschaften — möglichst diversifizierten Kunden zu sehen war. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass dem vorläufigen geschäftlichen Rahmen von 2004 keine inkrementellen Investitionskosten zuzurechnen sind.

(547) Ausgehend von diesen Annahmen hat die Kommission ermittelt, dass zur Prüfung der Rentabilität des geschäftlichen Rahmens von 2004 die folgenden Zahlungsströme relevant sind:

⁽¹⁹⁶⁾ Antwort Belgiens vom 18. März 2014 an die Kommission (Antwort auf Frage 10).

Tabelle 23

Von der Maßnahme von 2004 erwartete Zahlungsströme

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zahl der abfliegenden Passagiere von Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Gesamtzahl der abfliegenden Passagiere	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Einnahmen je abfliegenden Passagier												
Fluggastgebühr	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Boardinggebühr	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Handling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Kraftstoff	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Handelskonzessionen	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Summe	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Kosten je abfliegenden Passagier												
Werbebeitrag	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Sonstige Waren und Dienstleistungen	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Gehälter und Sozialabgaben	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Zwischensumme	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Anlaufkosten	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Summe	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Gesamteinnahmen je abfliegen- den Passagier von Ryanair	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Gesamtkosten je abfliegenden Passagier von Ryanair	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Inkrementeller Beitrag je Passa- gier von Ryanair	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]
Inkrementeller Gesamtbeitrag von Ryanair (in Mio. EUR)	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]

- (548) Diese Zahlungsströme ergeben für Ryanair für alle betrachteten Jahre einen positiven inkrementellen Beitrag. Der geschäftliche Rahmen hat daher unabhängig von den gewählten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten zwangsläufig einen positiven Kapitalwert.
- (549) Um dennoch zur Verdeutlichung den NPV der Maßnahme von 2004 zu berechnen, hat die Kommission den zu verwendenden Abzinsungssatz bestimmt. Dieser Satz entspricht den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der die Beihilfe gewährenden Stelle zum Zeitpunkt der Gewährung. Wie in Erwägungsgrund 538 angegeben, berücksichtigte die Kommission die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten von BSCA. Ausgehend von den folgenden Annahmen schätzte die Kommission diese Kosten auf 9,7 %:
- Finanzierung ausschließlich aus Eigenmitteln;
 - eine Risikoprämie von 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾;
 - ein Beta von 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾;
 - Kosten vor Steuern des risikofrei angelegten Kapitals zwischen 4,2 % und 4,4 %.
- (550) Die folgende Tabelle enthält die Ergebnisse für die Berechnung des Kapitalwerts des geschäftlichen Rahmens von 2004 auf der Grundlage eines Abzinsungssatzes von 9,7 %.

Tabelle 24

Kapitalwert (NPV) der Maßnahme von 2004

(in Mio. EUR)

	Abzinsungssatz von 9,7 %
NPV	53

Dieser positive NPV bestätigt, dass damit gerechnet werden konnte, dass sich die Rentabilität der Einheit Region-Sowaer-BSCA durch den geschäftlichen Rahmen von 2004 erhöht.

- (551) Artikel 66 der Luftverkehrsleitlinien sieht vor, dass die Vereinbarungen im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind. Im Hinblick hierauf hat der Verwaltungsrat von BSCA auf seiner Sitzung vom 15. April 2004 die Ryanair unterbreiteten Angebote zur Kenntnis genommen und „das geschäftsführende Verwaltungsglied beauftragt, den Wirtschaftsplan von BSCA zu validieren und die etwaigen Folgen der betreffenden Angebote zu messen. Die Gesamtanalyse muss ebenfalls in jeder Hinsicht bestätigen, dass der Fortbestand und die Zukunft des Flughafens auf keinen Fall gefährdet sind und dass BSCA langfristig über ausreichend Handlungsspielraum zur Fortsetzung seiner Entwicklung verfügt“. Auf der darauf folgenden Sitzung vom 6. Mai 2004 hat der „Verwaltungsrat festgestellt, dass die unlängst in Dublin mit den Vertretern von Ryanair erörterten Angebote Charleroi in Anbetracht der absehbaren Entwicklung des Flughafens die Beibehaltung der Flüge von Ryanair zu den Konditionen des ursprünglichen Wirtschaftsplans zusichern können ...“. Da der ursprüngliche Wirtschaftsplan ebenfalls im Rahmen einer langfristigen Entwicklungsstrategie zu sehen ist, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass auch der geschäftliche Rahmen von 2004 in diesem Rahmen zu sehen ist.
- (552) Da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt ist, stellt der geschäftliche Rahmen von 2004 keine staatliche Beihilfe dar.
- (iii) Vertrag von 2005
- (553) Um zu bestimmen, ob der Vertrag von 2005 gemäß Randnummer 63 der Luftverkehrsleitlinien von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitrug, ermittelte die Kommission, ob der NPV des Vertrags von 2005 für die Einheit Region-Sowaer-BSCA positiv war. Das alternative Szenario besteht darin, dass im März 2006 nach dem Ablauf der Gültigkeitsdauer des Schreibens von BSCA vom 24. Juni 2004 an Ryanair kein Vertrag mit Ryanair mehr besteht.

⁽¹⁹⁷⁾ Siehe Fußnote 156.

- (554) Zur Berechnung des NPV rekonstruierte die Kommission einen Wirtschaftsplan für die Einheit Region-Sowaer-BSCA, der nur die Einnahmen und Kosten der mit dem Vertrag von 2005 verbundenen wirtschaftlichen Tätigkeiten enthält. Dazu ging die Kommission von dem allgemeinen Wirtschaftsplan von BSCA vom 24. Januar 2004 aus, bei dem es sich nach Angaben Belgiens um den Wirtschaftsplan handelte, der im Anschluss an die Entscheidung von 2004 ausgearbeitet worden war, um das neue, Ryanair zu unterbreitende Angebot zu validieren, und der zu dem Angebot führte, das am 9. Dezember 2005 an Ryanair gesandt wurde⁽¹⁹⁸⁾. Anschließend wandte die Kommission die gleiche Methode wie bei den Verträgen von 2001 an, die in Erwägungsgrund 525 beschrieben wurde.
- (555) Zur Bestimmung der dem Vertrag von 2005 zuzuschreibenden inkrementellen Kosten prüfte die Kommission insbesondere, ob die Region, die Sowaer oder BSCA aufgrund des Vertrags von 2005 mit bestimmten Investitionen rechnen mussten. In Anwendung dieses Vertrags musste das aus der Region, der Sowaer und BSCA bestehende Rechtsgebilde keine neuen Investitionen tätigen. Die Investitionen der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 sowie die Investitionen von 2003 waren bereits beschlossen, und die Arbeiten hatten begonnen. Darüber hinaus wäre wahrscheinlich das in die Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 aufgenommene Investitionsprogramm, wie in Erwägungsgrund 533 angegeben, auch ohne die Verträge mit Ryanair angenommen worden. Gleiches gilt für die Überarbeitung des Investitionsprogramms von 2003, die im Rahmen der gleichen Strategie der Entwicklung des Flughafens mit — im Hinblick auf die Fluggesellschaften — möglichst diversifizierten Kunden zu sehen war. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass dem Vertrag von 2005 keine inkrementellen Investitionskosten zuzurechnen sind.
- (556) Ausgehend von diesen Annahmen hat die Kommission festgestellt, dass zur Prüfung der Rentabilität der Maßnahme von 2005 die folgenden Zahlungsströme relevant sind:

⁽¹⁹⁸⁾ Siehe Fußnote 198.

Tabelle 25

Von der Maßnahme von 2005 erwartete Zahlungsströme

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Zahl der abfliegenden Passagiere von Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Gesamtzahl der abfliegenden Passagiere	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Einnahmen je abfliegenden Passagier										
Fluggastgebühr	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Landegebühr	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Handelskonzessionen	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Handling	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Kraftstoff	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Infrastrukturzugangsabgabe	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Summe	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Kosten je abfliegenden Passagier										
Werbebeitrag	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Einkäufe Free Shop										
Umweltfonds										
Sonstige Waren und Dienstleistungen	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Gehälter und Sozialabgaben	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Anlaufkosten	0,05									
Zwischensumme	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Fixkosten je Passagier	[0-0,1]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamtkosten je abfliegenden Passagier	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]	[5,5-7,5]
Inkrementeller Gesamtbeitrag je abfliegenden Passagier von Ryanair vor Investitionen (in EUR)	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]	[5-10]
Inkrementeller Gesamtbeitrag von Ryanair nach Investitionen (in Mio. EUR)	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]	[6-17]

- (557) Diese Zahlungsströme ergeben für Ryanair für alle betrachteten Jahre einen positiven inkrementellen Beitrag. Der Vertrag von 2005 hat daher unabhängig von den gewählten gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten zwangsläufig einen positiven Kapitalwert.
- (558) Um dennoch zur Verdeutlichung den NPV der Maßnahme von 2005 zu berechnen, hat die Kommission den zu verwendenden Abzinsungssatz bestimmt. Dieser Satz entspricht den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der die Beihilfe gewährenden Stelle zum Zeitpunkt der Gewährung. Wie in Erwägungsgrund 538 angegeben, berücksichtigte die Kommission die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten von BSCA. Ausgehend von den folgenden Annahmen schätzte die Kommission diese Kosten auf 9,3 %:
- Finanzierung ausschließlich aus Eigenmitteln;
 - eine Risikoprämie von 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾;
 - ein Beta von 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾;
 - Kosten vor Steuern des risikofrei angelegten Kapitals zwischen 3,5 % und 4,9 %.
- (559) Die folgende Tabelle enthält die Ergebnisse für die Berechnung des Kapitalwerts des Vertrags von 2005 auf der Grundlage eines Abzinsungssatzes von 9,3 %.

Tabelle 26

Kapitalwert (NPV) der Maßnahme von 2005

(in Mio. EUR)

	Abzinsungssatz von 9,3 %
NPV	80,6

Dieser positive NPV zeigt, dass damit gerechnet werden konnte, dass sich die Rentabilität der Einheit Region-Sowaer-BSCA durch den Vertrag von 2005 erhöht.

- (560) Was die unter Randnummer 66 der Luftverkehrsleitlinien genannte Voraussetzung anbelangt, dass die Vereinbarung im Rahmen einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens betrachtet werden muss, wird in einer Mitteilung vom 8. Dezember 2005, mit der dem Verwaltungsrat von BSCA das Angebot von BSCA an Ryanair vorgestellt werden sollte, angegeben, dass das Angebot auf einem Wirtschaftsplan für 2006-2015 beruht. Der Verwaltungsrat wird aufgefordert sicherzustellen, dass dieser Plan eine annehmbare und ausreichende Rentabilität sichert, um die in Zukunft erwarteten und mit den Haushaltsvoranschlägen zusammenhängenden Schwankungen aufzufangen (in einer Fußnote heißt es, dass der Wirtschaftsplan mit annähernden Schätzungen für die Kosten und Einnahmen erstellt wurde). BSCA erinnert daran, dass die berechneten Entgeltsätze für die Bodenabfertigung („handling“) „es ermöglichen müssen, die Kosten zu decken und eine angemessene Gewinnspanne zu erzielen“. Weiter unten in der Mitteilung weist BSCA darauf hin, dass die „Kosten im Zusammenhang mit der Bodenabfertigung und ihre Kontrolle das Schlüsselement des Ryanair unterbreiteten Angebots darstellen. Bei einem wesentlichen Teil dieser Kosten handelt es sich um Fixkosten oder teilproportionale Kosten, sodass die Kosten je Passagier vom Volumen der abgefertigten Passagiere abhängig sind. In dem Angebot (an Ryanair) ist eine Mindestzahl von Rotationen vorgesehen, und die Nichteinhaltung dieser Mindestzahl würde für BSCA mit Gewissheit zu einem Verlust bei den Handlingtätigkeiten führen. Um dies abzuwenden, sind Vertragsstrafen vorgesehen“. Angesichts dieser Umstände gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Angebot von BSCA an Ryanair, obwohl es für BSCA gewisse Risiken barg — insbesondere das Risiko einer unzureichenden Rentabilität für den Fall, dass das Verkehrsaufkommen von Ryanair geringer als vorgesehen ausfallen würde —, dennoch auf einer Entwicklungsstrategie beruhte, mit der BSCA beabsichtigte, dank des von Ryanair beigesteuerten Passagieraufkommens seine Kosten je Fluggast zu senken und eine ausreichende Gewinnmarge zu erzielen.
- (561) Da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt ist, stellt der Vertrag von 2005 keine staatliche Beihilfe dar.

⁽¹⁹⁹⁾ Siehe Fußnote 156.

(iv) Veräußerung der Promocy-Anteile von BSCA an Ryanair

- (562) Am 31. März 2010 veräußerte BSCA seine 50 %ige Beteiligung an Promocy an Ryanair. BSCA verkaufte die Aktien zu ihrem Buchwert (d. h. 100 EUR je Aktie) für insgesamt 31 100 EUR. Alle Risiken und Pflichten von BSCA als Aktionär von Promocy gingen auf Ryanair über.
- (563) Zum Zeitpunkt dieser Veräußerung belief sich die Liquidität von Promocy auf 261 073 EUR (Saldo der Aktiva nach Abzug des Kapitals und der gesetzlichen Rücklage) ⁽²⁰⁰⁾. BSCA veräußerte seine Promocy-Anteile an Ryanair somit zu einem Preis, der um 99 436 EUR unter der Hälfte der Liquidität von Promocy zum Zeitpunkt der Veräußerung lag.
- (564) Belgien betont jedoch, dass zum Zeitpunkt der Veräußerung einen Steuerstreit bestanden habe. BSCA hätte die Hälfte davon übernehmen müssen, wenn es seine Anteile an Promocy behalten hätte. Deshalb habe BSCA beschlossen, seine Anteile zu ihrem Buchwert zu verkaufen.
- (565) Belgien übermittelte eine Notiz des Finanzvorstands von BSCA vom 24. Februar 2010 an den Verwaltungsrat von BSCA, in der er empfahl, die Veräußerung der Promocy-Anteile zu ihrem Buchwert zu bestätigen. In dieser Notiz wurde darauf hingewiesen, dass Promocy seit dem Abschluss des neuen Vertrags mit Ryanair im Jahr 2005 keine Geschäftstätigkeit mehr ausübe. Nach der Einleitung von Vorerhebungen und anschließend eines Gerichtsverfahrens wegen des genannten Steuerstreits sei beschlossen worden, Promocy ruhen zu lassen. Nachdem in dem Gerichtsverfahren kaum Bewegung zu verzeichnen gewesen sei, hätten BSCA und Ryanair beschlossen, Promocy abzuwickeln. Der Notiz zufolge hatte BSCA Ryanair damals vorgeschlagen, das Reinvermögen von damals rund 350 000 EUR aufzuteilen. Ryanair habe das Reinvermögen dagegen mit allerletzten Marketingaktionen aufzehren wollen. Angesichts des anhängigen Gerichtsverfahrens habe sich BSCA der Wiederaufnahme dieser Marketingtätigkeiten widersetzt und zur Lösung der festgefahrenen Situation Ryanair angeboten, seine Anteile zu ihrem Buchwert, d. h. 31 000 EUR, und gegen Unterzeichnung einer Vereinbarung über das sofortige Ausscheiden von BSCA als Verwaltungsratsmitglied von Promocy an Ryanair abzutreten. In der Notiz hieß es, Wirtschaftsprüfer und der Rechtsanwalt von BSCA hätten ihr Einverständnis gegeben, „da ihnen genau wie uns klar ist, dass dies zweifelsohne der einzige Ausweg ist“. Der Verfasser der Notiz empfahl dem Verwaltungsrat, den Veräußerungsvorgang zu bestätigen, was er einstimmig tat.
- (566) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass Belgien mit der Übermittlung der Steuernachzahlungsbescheide ausreichende Belege für die Anhängigkeit des Rechtsstreits und seinen Umfang vorgelegt hat ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Die Kommission stellt daher fest, dass sich BSCA wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat, als es sich der Wiederaufnahme der Marketingtätigkeit widersetzte und Ryanair anbot, seine Anteile zu ihrem Buchwert zu veräußern, um aus der festgefahrenen Situation herauszukommen. Die Maßnahme stellt somit keine staatliche Beihilfe dar.

(v) Nachtrag von 2010

- (568) In Abschnitt 6.2.1 hat die Kommission gezeigt, dass es sich bei den Mitteln von BSCA bei Abschluss des Nachtrags von 2010 nicht um staatliche Mittel handelte und dass die Entscheidung von BSCA, den Nachtrag von 2010 zu schließen, nicht dem Staat zuzurechnen war.
- (569) Für den Fall, dass diese Schlussfolgerung der Kommission als unbegründet betrachtet werden sollte und die Auffassung vertreten werden sollte, dass der Nachtrag von 2010 sehr wohl aus staatlichen Mitteln gewährt wurde und die Entscheidung, den Nachtrag von 2010 zu gewähren, dem Staat zuzurechnen war, müsste geprüft werden, ob Ryanair mit dem Nachtrag von 2010 ein Vorteil verschafft wurde.
- (570) In diesem Fall wäre als die die Maßnahme gewährende Stelle die Einheit Region/Sowaer/BSCA zu betrachten. Demnach müsste geprüft werden, ob sich Region/Sowaer/BSCA beim Abschließen des Nachtrags von 2010 wie marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte verhalten haben.

⁽²⁰⁰⁾ Siehe Fußnote 76.

⁽²⁰¹⁾ Die Steuernachzahlungsbescheide wurden der Kommission von Belgien am 22. Juli 2014 übermittelt. Sie gingen Promocy nach der Veräußerung zu. Sie betreffen die Geschäftsjahre 2003, 2004, 2005 und 2006 und belaufen sich auf einen Gesamtbetrag von rund 15 Mio. EUR.

(571) Der Nachtrag von 2010 sieht Folgendes vor:

- eine Abweichung vom allgemeinen Satz der Umlage für Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität (im Folgenden „PRM“), der zufolge Ryanair [10-30] Cent je Fluggast für das Jahr vom 1. Februar 2009 bis zum 31. Januar 2010 zahlen würde; Indexierungsmodalitäten sehen darüber hinaus eine Senkung der PRM-Umlage im Verhältnis zum Anstieg des Fluggastaufkommens von Ryanair vor ⁽²⁰²⁾.
- eine Senkung des in der Entgeltordnung vorgesehenen Bodenabfertigungsentgelts um [10-50] Cent je Fluggast von Ryanair.

(572) Nach Angaben Belgiens ist dieser Nachtrag das Ergebnis der Verhandlungen zwischen BSCA und Ryanair infolge der Senkung der Kosten von BSCA für die Bodenabfertigungsdienste, nachdem Ryanair neue Verfahren wie das Bezahlen für aufgegebenes Gepäck (was die Anzahl der einzucheckenden Gepäckstücke erheblich reduzierte) und die vorgeschriebene Einchecken des Gepäcks über das Internet eingeführt hatte. BSCA habe beschlossen, den Gewinn dieser Kostensenkung als Gegenleistung für die Zusage von Ryanair, vier weitere Flugzeuge in Charleroi zu stationieren, zu teilen.

(573) Der Nachtrag wurde am 6. Dezember 2010 im Anschluss an die folgenden Umstände unterzeichnet:

- Ryanair führte neue Verfahren wie das vorgeschriebene Einchecken des Gepäcks über das Internet („web check-in“) und das Bezahlen für aufgegebenes Gepäck ein, wodurch sich die Zahl der einzucheckenden Gepäckstücke verringerte und BSCA Einsparungen verzeichnen konnte;
- im Mai 2009 verhandelte BSCA mit Ryanair über eine mögliche Erhöhung der Anzahl der Flugzeuge und eine Senkung der Entgelte für die Bodenabfertigung („handling“), nachdem Ryanair neue Verfahren eingeführt hatte;
- am 30. November 2009 schrieb Ryanair an BSCA ⁽²⁰³⁾ und schlug den Abschluss einer Vereinbarung über eine Senkung der Bodenabfertigungsentgelte um [10-50] Cent vor, was der Hälfte der Einsparungen entsprach, die BSCA als Folge der Einführung der neuen Verfahren durch Ryanair verzeichnete. Ryanair teilte mit, keine PRM-Umlage mehr zahlen zu wollen. Im Übrigen bestätigte Ryanair seinen Wunsch, in Charleroi zu expandieren;
- am 2. Dezember 2009 schrieb der Verwaltungsratsvorsitzende von BSCA an Ryanair, dass er dem Verwaltungsrat von BSCA vor dem Prüfen der Möglichkeit, Ryanair neue Zeitnischen zuzuweisen, die Forderung von Ryanair nach einer Senkung der Bodenabfertigungsentgelte unterbreiten werde;
- nach Angaben Belgiens folgte darauf eine mündliche Vereinbarung über die Expansion und die Senkung der Kosten (Belgien teilt mit, dass es in der Phase keinen schriftlichen Vertrag gegeben habe, da der gesamte Vorgang durch den Verwaltungsrat gehen müssen und die Verhandlungen über die PRM-Umlage noch nicht abgeschlossen gewesen seien);
- am 8. Januar 2010 übermittelte der Finanzvorstand von BSCA dem Verwaltungsrat von BSCA eine interne Mitteilung und Finanzunterlagen zum Nachweis der Vorteile, vier weitere Flugzeuge zu den vereinbarten Konditionen aufzunehmen (d. h. gegen eine Senkung des Handlingentgelts um [10-50] Cent je Passagier). Diese Unterlagen umfassten:
 - eine voraussichtliche Ergebnisrechnung, die die Auswirkungen der Stationierung von vier zusätzlichen Flugzeugen durch Ryanair in Charleroi zeigte;
 - ein Rechenblatt, das es BSCA ermöglichte, seinen Verhandlungsspielraum für die Gewährung eines zusätzlichen Rabatts auf die Bodenabfertigungsentgelte unter Beibehaltung einer ausreichenden Rentabilität bei der Bodenabfertigung und unter Berücksichtigung eines Anstiegs der Einnahmen aus den nicht luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten (Duty Free, Hotels und Gaststätten, Parkplätze, Busse usw.) zu bestimmen;
- am 24. Februar 2010 willigte Ryanair schließlich ein, [10-30] Cent je Passagier als PRM-Umlage zu zahlen, sofern dieser Betrag in den darauf folgenden Jahren im Verhältnis zum Anstieg des Fluggastaufkommens von Ryanair in Charleroi anteilig gesenkt würde;

⁽²⁰²⁾ Siehe Fußnote 74.

⁽²⁰³⁾ Schreiben von Ryanair an BSCA vom 30. November 2009, von Belgien am 22. Juli 2014 übermittelt.

- am 29. April 2010 beriet der Verwaltungsrat von BSCA über den Entwurf des Nachtrags; der Vorstandsvorsitzende von BSCA teilte mit, dass der Nachtrag bereits umgesetzt werde (Eintreffen der vier Flugzeuge für die Sommersaison 2010);
- am 6. Dezember 2010 bestätigten BSCA und Ryanair den bereits umgesetzten Nachtrag von 2010.

1. Zu der von BSCA gewährten Senkung der Bodenabfertigungsentgelte um [10-50] Cent

- (574) Zum Ersten betont die Kommission, dass diese Ermäßigung nur die Hälfte der Einsparungen ausmachte, die BSCA dank der von Ryanair eingeführten Verfahren verzeichnen konnte. Zudem stellt die Kommission fest, dass Ryanair um das Ausmaß der Einsparungen wusste ⁽²⁰⁴⁾, was die Verhandlungen für BSCA erschwerte.
- (575) Zum Zweiten räumt die Kommission ein, dass es für BSCA umso schwieriger war, diese Ermäßigung abzulehnen, als Ryanair beabsichtigte, vier weitere Flugzeuge in Charleroi zu stationieren. Wenn man nun aber bedenkt, dass auf Ryanair 2009 insgesamt 3 289 725 Passagieren entfielen, und annimmt, dass die Hälfte davon abfliegende Passagiere waren, dann entsprach die Ermäßigung um [10-50] Cent je abfliegenden Fluggast einem Gewinnentgang für BSCA von [500 000-2 000 000] EUR, was deutlich unter dem Anstieg des EBIT ⁽²⁰⁵⁾ um [3-7] Mio. EUR ⁽²⁰⁶⁾ liegt, der nach den Berechnungen von BSCA von den vier zusätzlichen Flugzeugen erwartet werden konnte.

2. Zu der Ryanair gewährten Ermäßigung der PRM-Umlage um [10-30] Cent

- (576) Belgien macht geltend, dass die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰⁷⁾ die Möglichkeit (und nicht die Verpflichtung) vorsehe, zur Finanzierung der den Flughäfen entstehenden Kosten eine PRM-Umlage zu berechnen ⁽²⁰⁸⁾. Belgien zufolge war es für BSCA äußerst schwierig, diese Umlage bei den Fluggesellschaften durchzusetzen. BSCA habe versucht, von Ryanair eine Beteiligung an den Kosten für die Organisation der Dienstleistungen für PRM zu erhalten, aber Ryanair habe sich stets geweigert, die von BSCA geplante Umlage zu zahlen, und den Betrag aus mehreren Gründen angefochten ⁽²⁰⁹⁾. Nach Angaben Belgiens konnte mit dem Nachtrag von 2010 eine Einigung mit Ryanair über die Zahlung einer PRM-Umlage erzielt werden; der Betrag sei zwar geringer als in der allgemeinen Entgeltordnung, aber nicht gleich null.
- (577) Die Kommission stellt fest, dass Ryanair bis 2010 keine PRM-Umlage zahlte und dass BSCA offenbar nicht in der Lage war, die Zahlung einer solchen Umlage bei Ryanair durchzusetzen. Eine Einigung, selbst auf einen geringen Betrag, würde daher die Rentabilität von BSCA verbessern.
- (578) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass eine Ermäßigung um [10-30] Cent je abfliegenden Passagier für BSCA einen Gewinnentgang von rund [100 000-300 000] EUR bedeutete ⁽²¹⁰⁾. Gemeinsam mit der Ermäßigung um [10-50] Cent je abfliegenden Passagier bei den Bodenabfertigungsentgelten beläuft sich der gesamte entgangene Gewinn für BSCA auf rund [0,6-2,3] Mio. EUR, d. h. deutlich weniger als der Anstieg des EBIT ⁽²¹¹⁾ um [3-7] Mio. EUR, der nach den Berechnungen von BSCA von den vier zusätzlichen Flugzeugen erwartet werden konnte ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Siehe Schreiben von Ryanair vom 30. November 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interest and taxes.

⁽²⁰⁶⁾ Siehe voraussichtliche Ergebnisrechnung, die an den Verwaltungsrat von BSCA übermittelt wurde.

⁽²⁰⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Fluggreisenden und Fluggreisenden mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 204 vom 26.7.2006, S. 1).

⁽²⁰⁸⁾ Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 sieht vor: „Das Leitungsorgan eines Flughafens kann zur Finanzierung dieser Hilfe von den Flughafenutzern diskriminierungsfrei eine besondere Umlage erheben“.

⁽²⁰⁹⁾ Ryanair machte vier Gründe geltend:

- die Zahl der PRM an Bord sei bei Ryanair auf vier begrenzt (auf der Grundlage der Genehmigungen, die von den zuständigen irischen Sicherheitsbehörden für den betriebenen Flugzeugtyp erteilt wurden), während andere den Flughafen Charleroi nutzenden Fluggesellschaften keine Obergrenze für die PRM je Flug festgelegt hätten;
- Ryanair schreibe vor, dass das Mitfliegen von PRM 48 Stunden vorher angekündigt werden müsse, da die Leistungen ansonsten nicht gewährleistet seien; die übrigen Fluggesellschaften würden keine derartige Verpflichtung vorsehen, was darauf schließen lasse, dass BSCA die Leistungen trotz Nichtbeachtung der Voranmeldung übernehme, wodurch BSCA Mehrkosten entstehen würden;
- die Einhaltung der Ankunfts- und Abflugzeit durch Ryanair ermögliche es, diese Dienstleistung effizienter zu organisieren;
- das eindeutige und von Ryanair bei PRM durchweg angewandte Verfahren (sie würden gebeten, spätestens 1 Stunde und 40 Minuten vor dem Abflug am Flughafen zu sein) ermögliche es BSCA, diese Dienstleistung zu optimieren und dadurch gegenüber den anderen Fluggesellschaften die Kosten zu senken.

⁽²¹⁰⁾ Bei einem Fluggastaufkommen von Ryanair im Jahr 2009 von 3 289 725 Passagieren und unter der Annahme, dass die Hälfte davon abfliegende Passagiere waren.

⁽²¹¹⁾ Siehe Fußnote 209.

⁽²¹²⁾ Siehe Fußnote 210.

- (579) Was die unter Randnummer 66 der Leitlinien genannte Voraussetzung anbelangt, dass die Vereinbarung im Rahmen einer auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten ist, scheint der Nachtrag von 2010 eine relativ begrenzte Abänderung des Vertrags von 2005 — und keine Neufassung dieses Vertrags — zu sein, der ebenfalls auf einer Entwicklungsstrategie beruhte, mit der BSCA seine luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen dank des von Ryanair beigesteuerten Fluggastaufkommens und der gleichzeitigen Senkung seiner Kosten je Fluggast steigern und dadurch mehr oder weniger langfristig eine ausreichende Gewinnmarge erzielen wollte.
- (580) Falls davon ausgegangen werden sollte, dass der Nachtrag von 2010 aus staatlichen Mitteln gewährt wurde und dass die Entscheidung über die Gewährung des Nachtrags von 2010 dem Staat zuzurechnen war, müsste der Schluss gezogen werden, dass sich die Einheit Region/Sowaer/BSCA beim Abschluss des Nachtrags von 2010 wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hat und dass dieser Nachtrag keine staatliche Beihilfe darstellt.

6.2.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen zugunsten von Ryanair

- (581) Die Kommission gelangt zu dem folgenden Schluss:
- Der Nachtrag von 2010 wurde nicht aus staatlichen Mitteln gewährt, und die Entscheidung über die Gewährung des Nachtrags von 2010 war nicht dem Staat zuzurechnen;
 - (i) die Verträge von 2001, (ii) der Ministerialerlass vom 11. Juni 2004 und das Schreiben von BSCA vom 24. Juni 2004, (iii) der Nachtrag von 2005 und (iv) die Veräußerung der Promocy-Anteile durch BSCA erfüllen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten.

Die Maßnahmen zugunsten von Ryanair stellen daher keine staatlichen Beihilfen dar.

6.3. Vereinbarkeit der Beihilfen zugunsten von BSCA mit dem Binnenmarkt

- (582) Wie in Erwägungsgrund 487 festgestellt, handelt es sich bei den Vereinbarungen von 2002 und bei der Investitionsentscheidung von 2003 um staatliche Beihilfen zugunsten von BSCA. Diese Beihilfen rühren daher, dass in den Vereinbarungen von 2002 und in der Investitionsentscheidung von 2003 angesichts der von der Region-Sowaer bereitgestellte Infrastruktur sowie der erbrachten Dienstleistungen und der gewährten Zuschüsse eine zu niedrige Konzessionsabgabe vorgesehen war, und dies bis zum Auslaufen der BSCA gewährten Unterkonzession für die Nutzung von öffentlichem Gut, d. h. bis zum Jahr 2040. Diese Beihilfen ermöglichen es BSCA, ihre Betriebskosten, in diesem Fall die Konzessionsabgabe, zu senken. Sie stellen daher Betriebsbeihilfen dar, die seit 2002 bezogen werden und bis 2040 weiter bezogen werden, falls keine Korrekturmaßnahmen ergriffen werden, um die Berechnungsmodalitäten der Konzessionsabgabe zu ändern. Gegen die Einstufung dieser Beihilfen als Investitionsbeihilfen spricht, dass für die Durchführung und Finanzierung des Investitionsprogramms im Anhang zur Vereinbarung Sowaer/BSCA die Sowaer und nicht BSCA zuständig ist und dass die Gebäude und Infrastrukturen, in die diese Investitionen getätigt werden, im Besitz der Sowaer sind. Die von der Kommission festgestellten Beihilfen dienen demzufolge nicht dazu, BSCA von Investitionskosten zu entlasten, die es normalerweise hätte tragen müssen, und stellen somit keine Investitionsbeihilfen, sondern Betriebsbeihilfen dar.
- (583) In diesem Abschnitt soll bestimmt werden, ob diese Betriebsbeihilfen zugunsten von BSCA für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können. Wie in Erwägungsgrund 487 festgestellt, schließt die Kommission im Übrigen nicht aus, dass es sich auch bei der von der Sowaer im Jahr 2002 gezeichneten Kapitalerhöhung für BSCA um eine staatliche Beihilfe zugunsten von BSCA handelt. Falls die Kapitalerhöhung eine Beihilfe darstellt, handelt es sich ebenfalls um eine Betriebsbeihilfe. Im Folgenden wird die Kommission diese Kapitalerhöhung ausgehend von der Annahme, dass sie eine Beihilfe darstellt, bei der Vereinbarkeitsprüfung einbeziehen.

6.3.1. Vereinbarkeit auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV

- (584) Nach Angaben Belgiens (siehe Abschnitt 5.1.2.2) ist der von der Region gezahlte Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit, falls er von der Kommission als Beihilfe angesehen werden sollte, in jedem Fall auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.
- (585) In Erwägungsgrund 410 legte die Kommission dar, warum die wirtschaftlichen Dienstleistungen, für die die Region einen Zuschuss zahlt, ihrer Ansicht nach nicht als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angesehen werden können.

- (586) Darüber hinaus vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Vereinbarkeit der auf den Vereinbarungen von 2002 beruhenden Maßnahme im Ganzen (d. h. die unter der marktüblichen Höhe liegende Konzessionsabgabe, unter Berücksichtigung der von der Region an BSCA gezahlten Zuschüsse) und nicht nur die Vereinbarkeit des Zuschusses der Region geprüft werden muss.
- (587) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Maßnahmen zugunsten von BSCA weder gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV noch auf der Grundlage der auf Artikel 106 Absatz 2 AEUV beruhenden Entscheidungen und Gemeinschaftsrahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

6.3.2. Vereinbarkeit auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 AEUV

- (588) Nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden.
- (589) In Anwendung von Randnummer 172 der am 4. April 2014 in Kraft getretenen Luftverkehrsleitlinien „*wird die Kommission die in diesen Leitlinien dargelegten Grundsätze auf alle Betriebsbeihilfen (anhängige Anmeldungen und nicht angemeldete rechtswidrige Beihilfen) für Flughäfen anwenden, auch wenn die Beihilfe vor dem 4. April 2014 und dem Beginn des Übergangszeitraums bewilligt wurde*“.
- (590) Einigen Beteiligten zufolge würde die Anwendung der Luftverkehrsleitlinien auf eine vor deren Inkrafttreten bewilligte Beihilfe allgemeinen Rechtsgrundsätzen zuwiderlaufen (siehe Abschnitt 4.1.2(b)).
- (591) Hierzu betont die Kommission, dass der Gerichtshof in seinem Urteil *Vizcaya* ⁽²¹³⁾ festgestellt hat:
- dass die Anwendung neuer Vorschriften auf eine unangemeldet durchgeführte Beihilfe nicht auf einen zuvor entstandenen Sachverhalt, sondern auf einen laufenden Sachverhalt abzielt,
 - dass die wirksame Anwendung der Vorschriften der Union verlangt, dass die Kommission ihre Beurteilung jederzeit den Bedürfnissen dieser Politik anpassen kann, und
 - dass ein Mitgliedstaat, der eine Beihilferegelung nicht bei der Kommission angemeldet hat, vernünftigerweise nicht erwarten kann, dass diese Regelung anhand der zum Zeitpunkt ihres Erlasses geltenden Vorschriften beurteilt wird.

Der Gerichtshof zieht daraus den Schluss, dass die Kommission mit der Anwendung neuer Vorschriften zur Würdigung der Vereinbarkeit einer unangemeldet durchgeführten Beihilfe weder den Grundsatz der Nichtrückwirkung noch den der Rechtssicherheit verletzt hat.

- (592) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfen zugunsten von BSCA — wie in der Rechtssache *Vizcaya* — durchgeführt wurden, ohne angemeldet worden zu sein. Sie vertritt die Auffassung, dass die Anwendung von Randnummer 172 der Luftverkehrsleitlinien den allgemeinen Rechtsgrundsätzen nicht zuwiderläuft.
- (593) Nach Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien können „[v]or Beginn des Übergangszeitraums gewährte Betriebsbeihilfen (einschl. vor dem 4. April 2014 gezahlter Beihilfen) ... bis zur vollen Höhe der ungedeckten Betriebskosten für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden, sofern die in Abschnitt 5.1.2 — mit Ausnahme der Randnummern 115, 119, 121, 122, 123, 126 bis 130, 132, 133 und 134 — dargelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Insbesondere wird die Kommission bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, die Verfälschungen des Wettbewerbs berücksichtigen.“
- (594) Zur Förderung der Entwicklung des Luftverkehrssektors wird in den Luftverkehrsleitlinien somit zwischen Beihilfen, die vor Beginn des Übergangszeitraums gewährt wurden (einschließlich der vor dem 4. April 2014 gezahlten Beihilfen), und danach gewährten Beihilfen unterschieden.

⁽²¹³⁾ Urteil *Diputación Foral de Vizcaya u. a./Kommission*, verbundene Rechtssachen C-465/09 P bis C-470/09 P, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) In Abschnitt 5.1.2 der Luftverkehrsleitlinien werden die folgenden Voraussetzungen genannt:

- Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse;
- Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen;
- Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument;
- Vorliegen eines Anreizeffekts;
- Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum);
- Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

(596) Die Kommission wird daher prüfen, ob die BSCA gewährten Beihilfen, d. h. die Vereinbarungen von 2002, die Investitionsentscheidung und die von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung für BSCA (wobei im Folgenden angenommen wird, dass diese letzte Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt) jede dieser Voraussetzungen erfüllen.

6.3.2.1. Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

(597) Unter Randnummer 113 der Luftverkehrsleitlinien werden die folgenden Ziele von gemeinsamem Interesse genannt:

- „a) die Mobilität der Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union erhöhen;
- b) der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegenwirken;
- c) *die regionale Entwicklung begünstigen.*“

(598) Im vorliegenden Fall wurden die Beihilfen gewährt, um die regionale Entwicklung zu begünstigen. So belegen die zur Stützung der Entscheidungen der Regierung vorgelegten Berichte das Interesse der Investitionen in den Ausbau des Flughafens durch die positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und Beschäftigung in Charleroi und seiner Region ⁽²¹⁴⁾. Angesichts der Problematik der Umstellung des ehemaligen Industriegebiets der Region Charleroi wird der Flughafenstandort als neuer Entwicklungspol gesehen, der Forschung und Entwicklung, High-Tech-Sektoren und die Öffnung für die europäische Wirtschaft beinhaltet. In der Mitteilung des Ministers an die Regierung heißt es: „Mit seiner am 15. Juli 1999 verabschiedeten Erklärung zur Regionalpolitik erkennt das wallonische Parlament an, dass die Regionalflughäfen für die Wallonische Region wichtige Pole zur wirtschaftlichen Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen darstellen, die sowohl unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten als auch unter Verkehrsgesichtspunkten betrachtet werden müssen. Die Hauptziele sind:

- besondere Unterstützung bei der Entwicklung von wirtschaftlichen Tätigkeiten, bevorzugt in Synergie mit den Flughafentätigkeiten ..., damit die öffentliche Aufgabe der Infrastrukturerrichtung durch private, Arbeitsplätze schaffende Initiativen weitergeführt wird;
- Einsetzen für eine strategische Integration der Flughafentätigkeiten in die übrigen Personen- und Güterbeförderungsnetze;
- ...
- Intensivieren des Umweltschutzes und des Lärmschutzes.

... Damit der Flughafen seine Hebelwirkung für die Wirtschaft voll entfalten kann, muss er daher im Rahmen des Gesamtausbaus mit einer kompletten Infrastruktur ausgestattet werden.“

(599) In der genannten Mitteilung wird auch das Ergebnis mehrerer zur Ausrichtung der Entwicklungspolitik der wallonischen Flughäfen durchgeführter Studien zusammengefasst. In der von Tractebel durchgeführten Studie werden die wirtschaftlichen Auswirkungen und die generierten Arbeitsplätze für die Ziele 1 Million und 2 Millionen Passagiere bewertet. Aus der Studie geht hervor, dass eine Million Passagiere 6 364 Arbeitsplätze generieren und dass zwei Millionen Passagiere 8 090 Arbeitsplätze generieren.

⁽²¹⁴⁾ Siehe beispielsweise die Mitteilung an die wallonische Regierung im Anhang zur Entscheidung vom 8. November 2000, Seiten 9 ff.

- (600) Für den Fall, dass die von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung eine Beihilfe darstellen sollte, wurde mit dieser Kapitalerhöhung bezweckt, einen möglichen Konkurs von BSCA zu verhindern, sodass BSCA seine Geschäftstätigkeit fortsetzen und das im vorangehenden Erwägungsgrund beschriebene Ziel von allgemeinem Interesse erreichen konnte.
- (601) Anhand der heute vorliegenden Daten stellt die Kommission fest, dass die Beihilfen die Entwicklung der Region Charleroi tatsächlich erleichtert haben, indem sie den Umbau eines kleinen Flughafens zu einem Regionalflughafen mit fast 7 Millionen Fluggästen pro Jahr ermöglicht haben und umfangreiche Wirtschaftstätigkeiten auf dem Flughafen und um den Flughafen herum nach sich gezogen haben. Gemäß einer Studie der belgischen Nationalbank anhand der Daten von 2009 ermöglichte der Flughafen Charleroi die direkte Schaffung von 1 323 Arbeitsplätzen und die indirekte Schaffung von 1 525 Arbeitsplätzen, jeweils in Vollzeitäquivalenten.
- (602) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe zu einem genau definierten Ziel von allgemeinem Interesse, und zwar zur Wirtschaftsentwicklung von Charleroi und seiner Region, beigetragen hat.
- (603) Dennoch muss gemäß Randnummer 114 der Luftverkehrsleitlinien geprüft werden, dass die Beihilfen nicht die Vermehrung unrentabler Flughäfen begünstigen.
- (604) Im vorliegenden Fall hält die Kommission die Auslastungsperspektiven des Flughafens, die im Rahmen der 2000-2001, d. h. kurz vor der Annahme der Maßnahmen, durchgeführten Studien⁽²¹⁵⁾ ermittelt wurden, für ausreichend, um diese Investitionen zu rechtfertigen. So geht aus diesen Studien hervor, dass am Flughafen Charleroi insbesondere im Low-Cost-Segment, das vom Flughafen Brüssel-National damals nicht bedient wurde, Nachfrage bestand. Die Entwicklung des Flughafens Charleroi und die Rentabilität seines Betreibers BSCA bestätigen nachträglich das Bestehen dieser Entwicklungsperspektiven. So verzeichnete BSCA Ende 2013 einen laufenden Gewinn vor Steuern von 14,86 Mio. EUR, der somit über dem in jenem Jahr erhaltenen Beihilfebetrug liegt (die Beihilfebeträge sind in Tabelle 34 aufgeführt).
- (605) Wie in Erwägungsgrund 484 und in Erwägungsgrund 626 ausgeführt, überschneiden sich die Einzugsgebiete des Flughafens Charleroi und des Flughafens Brüssel-National in weiten Teilen. Wie in den Erwägungsgründen 627 bis 641 bewiesen, haben die Beihilfen erhebliche Wettbewerbsverfälschungen verursacht, indem sie das Wachstum des Passagieraufkommens des Flughafens Brüssel-National im Segment der Kurz- und Mittelstreckendirektflüge beeinträchtigten. Allerdings verfügt der Flughafen Brüssel-National über ungenutzte Kapazitäten (nach Angaben von Brussels Airport Company, dem Betreiber des Flughafens Brüssel-National, beläuft sich die Kapazität von Brüssel-National auf 28 Mio. Passagiere).
- (606) Seit der Gewährung der Beihilfen für BSCA in den Jahren 2002 und 2003 lag das Passagieraufkommen von Brüssel-National jedoch immer über 14 Millionen, d. h. der Hälfte seiner theoretischen Kapazität. Seit 2002⁽²¹⁶⁾ steigt das Passagieraufkommen (außer im Jahr 2009), wenn auch in geringerem Maße als am Flughafen Charleroi.

Tabelle 27

Veränderung des Passagieraufkommens in Brüssel-National und Charleroi

(in Mio.)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Brüssel-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Quelle: Brusselsairport.be und charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Strategische Studie von Tractebel zur Entwicklung des Flughafens Charleroi, die im April 2000 abgeschlossen wurde. Studie von Roland Berger zur Entwicklung einer Flughafenstrategie für die Wallonie von Juli 2000. Von „Grands travaux de Marseille“ in Auftrag gegebene Studie zur potenziellen Entwicklung des Flughafens Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Nach dem Konkurs der Sabena Ende 2001 brach das Passagieraufkommen von Brüssel-National von 19,7 Millionen im Jahr 2001 auf 14,4 Millionen im Jahr 2002 ein.

Der EBIT ⁽²¹⁷⁾ von BAC ist mindestens seit 2006 positiv [...].

- (607) Die Kommission stellt daher fest, dass die Beihilfen für BSCA das Wachstum des Passagieraufkommens am Flughafen Brüssel-National zwar beeinträchtigt und aufgrund der bestehenden Größenvorteile die Rentabilität von BAC verringert haben, jedoch nicht zu einer Mehrung unrentabler Flughäfen geführt haben. Dies lässt sich insbesondere mit der hohen Dichte ⁽²¹⁸⁾ und der starken Nachfrage nach Flugdiensten ⁽²¹⁹⁾ in den Einzugsgebieten der Flughäfen Charleroi und Brüssel-National erklären, die es beiden Flughäfen ermöglichen, rentabel zu sein.

6.3.2.2. Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen

- (608) Unter den Randnummern 116 und 118 der Luftverkehrsleitlinien heißt es: „Staatliche Beihilfen sollten nur dann gewährt werden, wenn sie wesentliche Verbesserungen bewirken können, die der Markt selbst nicht herbeiführen kann. ... Der Bedarf an öffentlichen Mitteln zur Betriebskostenfinanzierung variiert unter den derzeitigen Marktbedingungen aufgrund der hohen Fixkosten in der Regel je nach Flughafengröße und ist normalerweise bei kleineren Flughäfen verhältnismäßig höher.“ Die Kommission vertritt die Auffassung, dass Flughäfen mit 1 bis 3 Millionen Passagieren im Jahr „im Durchschnitt in der Lage sein [dürften], ihre Betriebskosten überwiegend selbst zu tragen“, und dass Flughäfen mit mehr als 3 Millionen Passagiere im Jahr „in der Regel einen Betriebsgewinn [erzielen] und in der Lage sein [dürften], ihre Betriebskosten zu decken“.
- (609) Die Kommission stellt allerdings fest, dass die Bestimmungen von Randnummer 119 der Luftverkehrsleitlinien, dass „[n]ach Auffassung der Kommission ... daher ausschließlich Flughäfen mit nicht mehr als 3 Millionen Passagieren Betriebsbeihilfen erhalten [dürfen]“ ⁽²²⁰⁾, nicht für Beihilfen gelten, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden.
- (610) Als die Maßnahmen 2002 und 2003 beschlossen wurden, hatte der Flughafen Charleroi zwischen 1 und 2 Millionen Passagiere pro Jahr. Im Wirtschaftsplan von BSCA für 2002 wurde prognostiziert, dass das Fluggastaufkommen die Marke von 3 Millionen 2011 überschreiten würde.
- (611) Im Wirtschaftsplan von BSCA für 2002 wurde prognostiziert, dass BSCA selbst mit der Beihilfe erst 2005 rentabel werden würde (tatsächlich wurde BSCA 2004 rentabel). Wenn die Konzessionsabgabe einem Marktpreis entsprochen hätte, hätten die Region und Sowaer demzufolge damit rechnen können, dass BSCA mindestens in den ersten Jahren Betriebsverluste anhäufen und in finanziellen Schwierigkeiten sein würde, was den Betrieb des Flughafens Charleroi und seine Entwicklung und damit die Verfolgung des Beihilfeziels der wirtschaftlichen Entwicklung gefährdet hätte. Gleichsam hätte BSCA auch ohne die Kapitalerhöhung von 2002 finanzielle Schwierigkeiten bewältigen müssen, die den Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Charleroi beeinträchtigt hätten. Zudem hätte BSCA ohne Beihilfe von Ryanair und den übrigen Fluggesellschaften wesentlich höhere Flughafenentgelte verlangen müssen, um eine ausgeglichene Finanzlage zu gewährleisten. Unter diesen Umständen hätte Ryanair, der Hauptkunde von BSCA, möglicherweise beschlossen, seine Basis von Charleroi an einen anderen Flughafen zu verlegen oder sogar seine Tätigkeit an diesem Flughafen wesentlich einzuschränken, was die Entwicklung des Flughafens und die Auswirkungen, die sich die Region im Hinblick auf die Wirtschaftsentwicklung erwartete, ebenfalls beeinträchtigt hätte.
- (612) Auf der Grundlage des Wirtschaftsplans von 2002 stellt die Kommission fest, dass die Beihilfen von 2002 und 2003 erforderlich waren.

⁽²¹⁷⁾ Siehe Fußnote 209.

⁽²¹⁸⁾ Die Einzugsgebiete der beiden Flughäfen beinhalten die Region Brüssel-Hauptstadt mit 1,2 Mio. Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von 7 250 Einwohnern je km². Die Bevölkerungsdichte Belgiens (auch wenn sich Belgien nicht genau mit den Einzugsgebieten der beiden Flughäfen deckt) gehört mit 364 Einwohnern je km² zu den weltweit höchsten.

⁽²¹⁹⁾ Die Einzugsgebiete der beiden Flughäfen beinhalten die Region Brüssel-Hauptstadt. Diese ist Sitz von europäischen Institutionen, internationalen Organisationen und multinationalen Unternehmen, in denen eine starke Nachfrage nach Flugdiensten besteht. Zudem liegt das Bruttoinlandsprodukt je Einwohner in Belgien (auch wenn sich Belgien nicht genau mit den Einzugsgebieten der beiden Flughäfen deckt), ausgedrückt in Kaufkraftstandards, um 20 % über dem Mittelwert der Europäischen Union (Quelle: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Tatsächliches durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen während der beiden Geschäftsjahre, die dem Jahr der Anmeldung der Beihilfe bzw. bei nicht angemeldeten Beihilfen der tatsächlichen Gewährung oder Auszahlung der Beihilfe vorausgehen. Im Falle eines neu geschaffenen Passagierflughafens ist das prognostizierte durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen während der beiden Geschäftsjahre nach Aufnahme des kommerziellen Passagierluftverkehrsbetriebs heranzuziehen. Diese Schwellenwerte beziehen sich auf jede Flugstrecke. D. h., ein Passagier, der z. B. zu einem Flughafen fliegt und von demselben Flughafen auch wieder abfliegt, zählt zweimal; der Schwellenwert gilt für Einzelstrecken. Gehört ein Flughafen einer Gruppe von Flughäfen an, wird das Passagieraufkommen für jeden einzelnen Flughafen berechnet.

6.3.2.3. Geeignetheit einer staatlichen Beihilfe als politisches Instrument

- (613) Randnummer 120 der Luftverkehrsleitlinien sieht vor: „Die Mitgliedstaaten müssen aufzeigen, dass die Beihilfe geeignet ist, das angestrebte Ziel zu erreichen oder die Schwierigkeiten, die die Beihilfe veranlasst haben, zu beseitigen. Eine Beihilfemaßnahme wird nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet, wenn dasselbe Ziel mit anderen Politik- oder Beihilfeinstrumenten, die den Wettbewerb weniger verfälschen, erreicht werden kann.“
- (614) Im Sinne der Randnummern 121 bis 123 der Luftverkehrsleitlinien — selbst wenn sie in diesem Fall förmlich nicht anwendbar sind — kann geprüft werden, ob es zum Erreichen desselben Ziels ein Instrument gegeben hätte, das verstärkt Anreize für einen effizienten Flughafenbetrieb geschaffen hätte. Beispiele für Instrumente, die Anreize für einen effizienten Flughafenbetrieb schaffen, sind Instrumente, bei denen der Beihilfebetrug zur Deckung der erwarteten Finanzierungslücke vorab als Festbetrag bestimmt wird.
- (615) Die von BSCA bezahlte Konzessionsabgabe wird vorab festgelegt und ist daher ein Anreiz für BSCA, den Flughafen effizient zu betreiben. Und obwohl der von der Region für Dienstleistungen gezahlte Zuschuss von den bestrittenen Kosten und nicht von einem ex ante festgelegten Festbetrag abhängig ist, bleibt der Anteil dieses Zuschusses für wirtschaftliche Dienstleistungen doch relativ gering. Auch die Kapitalerhöhung von 2002 ist eine Einzelmaßnahme, die demzufolge nicht aus einem ex ante festgelegten Festbetrag resultiert, ist aber im Verhältnis zu den Beihilfebeträgen, die auf den Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 beruhen, relativ gering. Die Kommission stellt daher fest, dass die Beihilfe zugunsten von BSCA die Anreize für BSCA, den Flughafen effizient zu betreiben, bewahrt und ein geeignetes Instrument darstellt.

6.3.2.4. Vorliegen eines Anreizeffekts

- (616) Unter Randnummer 124 der Luftverkehrsleitlinien heißt es: „Eine Betriebsbeihilfe hat einen Anreizeffekt, wenn ohne die Betriebsbeihilfe und unter Berücksichtigung möglicherweise vorhandener Investitionsbeihilfen und des Verkehrsaufkommens der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des betreffenden Flughafens wahrscheinlich wesentlich geringer ausfallen würde.“
- (617) Die Beihilfen für BSCA haben eine Modernisierung des Flughafens Charleroi und eine Steigerung seiner Kapazität ermöglicht und gleichzeitig die Betriebskosten von BSCA auf einem Niveau gehalten, das es BSCA ermöglicht, den Charleroi nutzenden Fluggesellschaften und insbesondere Ryanair dauerhaft attraktive Konditionen anzubieten, ohne in größere finanzielle Schwierigkeiten zu geraten. Denn wie in Erwägungsgrund 611 angegeben, hätte BSCA von Ryanair und den übrigen Fluggesellschaften ohne Beihilfen wesentlich höhere Flughafenentgelte verlangen müssen. Unter diesen Umständen hätte Ryanair, der Hauptkunde von BSCA, möglicherweise beschlossen, seine Basis von Charleroi an einen anderen Flughafen zu verlegen oder seine Tätigkeit an diesem Flughafen erheblich einzuschränken.
- (618) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens Charleroi ohne die Beihilfe wahrscheinlich deutlich geringer ausgefallen wäre. Die Kommission stellt daher fest, dass die Beihilfe einen Anreizeffekt hatte.

6.3.2.5. Angemessenheit des Beihilfebetrags (Beschränkung der Beihilfe auf das erforderliche Minimum)

- (619) Randnummer 125 der Luftverkehrsleitlinien besagt: „Um angemessen zu sein, müssen Betriebsbeihilfen auf das Minimum beschränkt bleiben, das erforderlich ist, damit die geförderte Tätigkeit durchgeführt wird.“
- (620) Um zu bestimmen, ob die Beihilfen angemessen sind, muss geprüft werden, ob der Wirtschaftsplan von BSCA (unter Einbeziehung der Beihilfen) es dem Flughafenbetreiber ermöglichte, einen Gewinn zu erwarten, der einen angemessenen Gewinn nicht übersteigt.
- (621) Aus dem Wirtschaftsplan von BSCA für 2002 gehen eine Eigenkapitalrentabilität im Zeitraum 2002-2015 von 8,3 % und eine Gesamtkapitalrendite von 9,6 % hervor. Da die Kommission bei der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten die Auffassung vertreten hat, dass 2002 eine Eigenkapitalrentabilität von 9 % erwartet werden konnte ⁽²²¹⁾, gelangt sie zu dem Schluss, dass der ex ante vorhergesehene Gewinn ein angemessenes Maß nicht überstieg. Da die Beihilfe so gewährt wurde, dass eine Deckung dieser Kosten und ein Gewinn, der ein angemessenes Maß nicht übersteigt, gewährleistet waren, können die Beihilfen von 2002 und 2003 als angemessen betrachtet werden.

⁽²²¹⁾ Genauer gesagt, wurde ein Abzinsungssatz von 9 % angesetzt (siehe Erwägungsgrund 437); dieser beruhte auf durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten von 9 %, die wiederum auf einer Eigenkapitalrentabilität von 9 % beruhte, da die Sowaer keine Schulden hatte.

6.3.2.6. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (622) Unter Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien wird betont, dass bei Beihilfen, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, die Auswirkungen im Hinblick auf Wettbewerbsverfälschungen gewürdigt werden müssen. Darin heißt es: „Insbesondere wird die Kommission bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen, die vor dem 4. April 2014 gewährt wurden, die Verfälschungen des Wettbewerbs berücksichtigen.“
- (623) Unter Randnummer 131 der Luftverkehrsleitlinien heißt es im Übrigen: „Bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Betriebsbeihilfen berücksichtigt die Kommission die Verfälschungen des Wettbewerbs und die Auswirkungen auf den Handel. Befindet sich ein Flughafen im selben Einzugsgebiet wie ein anderer Flughafen mit ungenutzten Kapazitäten, sind im Wirtschaftsplan auf der Grundlage solider Prognosen für das Passagier- und Frachtaufkommen die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen an den anderen Flughäfen im selben Einzugsgebiet aufzuzeigen.“
- (a) Ermittlung des Einzugsgebiets und der Konkurrenzflughäfen
- (624) Das Einzugsgebiet des Flughafens Charleroi wird nach Angaben Belgiens durch eine Fahrzeit von zwei Stunden mit dem Auto definiert und umfasst 15 Millionen potenzielle Kunden von Low-Cost-Fluggesellschaften. Dieses Gebiet umfasst nach Angaben Belgiens den Norden Frankreichs, den Süden der Niederlande, den Norden Luxemburgs und den äußersten Westen Deutschlands.
- (625) In der Nähe von Charleroi befinden sich mehrere Flughäfen, deren Einzugsgebiete sich mit dem von Charleroi überschneiden: Lüttich (49 min Fahrzeit mit dem Auto und 78 km Entfernung, wobei darauf hinzuweisen ist, dass der Flughafen Lüttich auf Fracht spezialisiert ist), Lille (1 h 12 min, 121 km) und vor allem Brüssel-National (46 min, 69 km ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Das Einzugsgebiet des Flughafens Charleroi überschneidet sich in weiten Teilen mit dem des Flughafens Brüssel-National. Das Überschneidungsgebiet beinhaltet insbesondere die Region Brüssel-Hauptstadt, die mit 1,2 Millionen Einwohnern am dichtesten bevölkert ist. Auch wenn der Flughafen Charleroi weiter als der Flughafen Brüssel-National von Brüssel entfernt ist, dauert die Fahrt nach Charleroi vom Stadtzentrum Brüssel aus mit dem Auto nur etwa 30 min länger als die Fahrt nach Brüssel-National.

Tabelle 28

Entfernungen und Fahrzeiten zwischen dem Stadtzentrum Brüssel und den Flughäfen Charleroi und Brüssel-National

Vom Stadtzentrum Brüssel nach ...	Charleroi	Brüssel-National
Entfernung	46 km	12 km
Auto	45 min	16 min
Bus	45 min	18 min
Bahn	50 min (über Charleroi Süd)	17 min

Quelle: Beschluss der Kommission in der Sache Ryanair/Aer Lingus vom 27. Februar 2013.

⁽²²²⁾ Zum Vergleich: Die Entfernung zwischen dem Flughafen Frankfurt Hahn und dem Hauptflughafen von Frankfurt beträgt 120 km.

⁽²²³⁾ Zeit- und Entfernungsangaben der Website <https://maps.google.com>.

(b) Prüfung der beihilfebedingten Wettbewerbsverfälschungen

(627) Wettbewerbsverfälschungen durch die Beihilfe können folgende Ursachen haben:

- BSCA gewinnt für Charleroi Fluggesellschaften, die dieser Flughafen ohne die Beihilfe nicht hätte gewinnen können und die ihre Ressourcen (Flugzeuge, Besatzungen) auf anderen Flughäfen hätten einsetzen können, insbesondere auf den nächstgelegenen wie Brüssel-National;
- die Beihilfe kann das Verhalten bestimmter Fluggäste beeinflussen, die unter Berücksichtigung ihres Abflugortes und Zielortes zwischen einem Flug von oder nach Charleroi und einem Flug von oder nach Brüssel-National wählen können. Diese Passagiere könnten zum Nachteil der am Flughafen Brüssel-National tätigen Fluggesellschaften durch die niedrigen Preise der in Charleroi tätigen Fluggesellschaften angelockt werden (die ohne die Beihilfe für BSCA höher gewesen wären).

(i) Prüfung der Substituierbarkeit der Leistungsangebote der Flughäfen Charleroi und Brüssel-National

(628) Nach Angaben Belgiens muss sich die Kommission in die Zeit der Bewilligung der öffentlichen Finanzierung zurückversetzen, um zu beurteilen, ob negative Auswirkungen auf den Wettbewerb vorliegen oder nicht. Darüber hinaus habe die Entwicklung des Flughafens Charleroi auf dem Entstehen eines neuen Marktes in einem besonderen Segment beruht, das am Flughafen Brüssel-Nord zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung nicht oder kaum entwickelt war, und zwar dem Segment der Billigflüge. Zudem sei in zwei Studien von unabhängigen Experten, Roland Berger International Management Consultant und GTM, festgestellt worden, dass die Kapazitätsgrenze des Flughafens Brüssel-National nahezu erreicht sei und dass keine Überschneidungen zwischen den Kunden der beiden Flughäfen vorliegen würden. Die den Flughafen Brüssel nutzenden Fluggesellschaften hätten damals kein Interesse am Flughafen Charleroi gehabt, während Ryanair, der Hauptnutzer des Flughafens Charleroi, zur damaligen Zeit keine Strategie gehabt habe, sich an großen Flughäfen niederzulassen. Im Übrigen habe der Flughafen Charleroi im Jahr 2000 unter einem schlechten Image gelitten, wie die Studien von GTM und Roland Berger International Management Consultant bestätigen würden. Die Infrastruktur sei beengt, klein und unausgelastet gewesen. Der Flughafen habe nur eine Linienflugverbindung und einige Charterflüge im Sommer geboten. Belgien zufolge konnte daher nicht davon ausgegangen werden, dass der Flughafen Charleroi in der Lage sein würde, dem Flughafen Brüssel-National Konkurrenz zu machen. Schließlich sei der Flughafen Brüssel-National im Hinblick auf die Infrastruktur (mehrere Terminals, mehrere Start- und Landebahnen) und die Erreichbarkeit durch die Lage in Hauptstadt Nähe und die Bahnanbindung, über die Charleroi nicht verfügt, privilegiert gewesen.

(629) Zu diesen Äußerungen Belgiens merkt die Kommission Folgendes an:

- Selbst wenn man bei der Würdigung der Vereinbarkeit davon ausgeht, dass bei der Prüfung der wettbewerbsverfälschenden Wirkungen der Beihilfe der Zeitpunkt der Beihilfebewilligung betrachtet werden muss, müssten dennoch die zum Zeitpunkt der Beihilfebewilligung absehbaren kurz- und langfristigen Auswirkungen der Beihilfe betrachtet werden. Zum Zeitpunkt der Bewilligung der Beihilfe war absehbar, dass die Beihilfe es BSCA ermöglichen würde, sehr günstige Entgeltsätze für die Dienstleistungen anzubieten, die BSCA insbesondere aufgrund der von der Sowaer getätigten Investitionen würde anbieten können, da diese Investitionen eine beträchtliche Steigerung der Kapazität des Flughafens Charleroi zur Folge hätten. Hierzu kann daran erinnert werden, dass im Wirtschaftsplan von 2002 ein starker Anstieg des Fluggastaufkommens am Flughafen Charleroi von 1,2 Millionen Passagieren im Jahr 2002 auf knapp 3 Millionen Passagiere im Jahr 2010 prognostiziert wurde. Zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe für BSCA war somit klar, dass die Beihilfen es BSCA ermöglichen würden, sich stark zu entwickeln, und dass nicht auszuschließen war, dass diese Entwicklung teilweise zulasten von Konkurrenzflughäfen, insbesondere Brüssel-National, gehen würde;
- Belgien teilt mit, dass die Kapazitätsgrenze des Flughafens Brüssel-National zum Zeitpunkt der Durchführung der Studien von Roland Berger International Management Consultant und GTM nahezu erreicht gewesen sei. Die Kommission stellt allerdings fest, dass zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahmen, d. h. im April 2002 und im April 2003, die Fluggesellschaft Sabena in Konkurs gegangen war und das Verkehrsaufkommen von Brüssel-National von diesem Konkurs stark betroffen war und von 19,7 Millionen Fluggästen im Jahr 2001 auf 14,4 Millionen im Jahr 2002 einbrach. Zum Zeitpunkt der Bewilligung der Maßnahmen war die Kapazitätsgrenze des Flughafens Brüssel-National somit nicht nahezu erreicht.

- (630) Was die Frage der Substituierbarkeit der Leistungsangebote der Flughäfen Charleroi und Brüssel-National anbelangt, stellt die Kommission fest, dass die beiden Flughäfen nicht zu 100 % austauschbar sind:
- Aufgrund der relativen Entfernung von Charleroi vom Brüsseler Stadtgebiet und seines Low-Cost-Profiles (sowohl von der Infrastruktur als auch von den ihn nutzenden Fluggesellschaften und angebotenen Dienstleistungen her) ist der Flughafen Charleroi für bestimmte Fluggastgruppen (insbesondere Geschäftsreisende, für die der Zeitfaktor eine wichtige Rolle spielt) keine Alternative zu Brüssel-National;
 - der Flughafen Charleroi bietet Direktflüge auf Kurzstrecken an und kann dadurch keine echte Alternative zu Brüssel-National mit Fluggesellschaften wie Brussels Airlines sein, die Langstreckenflüge durchführen und/oder ein Hub-and-Spoke-Modell betreiben, das darin besteht, ein Langstreckennetz von einem Drehkreuz aus zu bedienen, dem umsteigende Passagiere über ein Kurz- und Mittelstreckennetz zugeführt werden;
 - der Flughafen Brüssel-National kann für bestimmte Fluggäste, die sehr auf den Preis bedacht sind, kaum eine vollwertige Alternative zum Flughafen Charleroi darstellen.
- (631) Nichtsdestotrotz überschneiden sich die Angebote teilweise. Auch wenn diese Überschneidung zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geringer war, hat sie dennoch bereits bestanden. Zudem war absehbar, dass die Angebote der beiden Flughäfen aufgrund der Beihilfe noch stärker im Wettbewerb zueinander stehen würden. So bietet der Flughafen Charleroi Flüge an, die für einen Teil der Kunden des Flughafens Brüssel-National, die Kurz- und Mittelstreckenflüge nutzen, interessant sein könnten. Die folgenden Daten zeigen die Entwicklung der Zahl der Flugverbindungen, die vom Flughafen Charleroi aus betrieben werden, und darunter die Verbindungen zu Zielorten, die auch vom Flughafen Brüssel-National aus angeflogen wurden.

Tabelle 29

Vom Flughafen Charleroi abgehende Flugverbindungen und Verbindungen zu Zielorten, die auch vom Flughafen Brüssel-National aus angeflogen wurden

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Anzahl der vom Flughafen Charleroi abgehenden Flugverbindungen	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
darunter Verbindungen zu Zielorten, die auch vom Flughafen Brüssel-National aus angeflogen werden	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Quelle: Anhang 11 des Schreibens Belgiens vom 7. Februar 2014.

- (632) Die sowohl am Flughafen Charleroi als auch am Flughafen Brüssel-National angebotenen Verbindungen haben somit stark zugenommen (von 5 im Jahr 2002 auf 63 im Jahr 2013) und zu einem starken Wettbewerbsdruck am Flughafen Brüssel-National geführt.

(ii) Prüfung der Auswirkungen der Beihilfe

- (633) Nach Angaben des Flughafenbetreibers von Brüssel-National (im Folgenden „BAC“) hat die Beihilfe, die es BSCA ermöglicht, den Fluggesellschaften besonders attraktive Tarife anzubieten, aufgrund der starken Überschneidung zwischen den vom Flughafen Charleroi und den vom Flughafen Brüssel-National aus angeflogenen Zielorten ganz erhebliche Auswirkungen auf den Flughafen Brüssel-National. Besonders stark sei die Wettbewerbsverfälschung bei den Kurzstreckenflügen, da das Entgelt beim Preis von Kurzstreckenflügen einen verhältnismäßig höheren Anteil als bei Langstreckenflügen ausmache.

- (634) Tabelle 30 zeigt die Entwicklung der Zahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere auf Kurzstreckenflügen in Charleroi und Brüssel-National (bei Langstreckenflügen stehen die beiden Flughäfen nicht im Wettbewerb, da Langstreckenflüge in Charleroi nicht angeboten werden).

Tabelle 30

Entwicklung der Zahl der ankommenden und abfliegenden Passagiere (in Millionen) auf Kurzstreckenflügen in Brüssel-National (BRU) und Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU + CRL	
	Markt für Kurzstreckenflüge (Anzahl der Passagiere in Millionen)	Jährliche Entwicklung (in %)	Markt für Kurzstreckenflüge (Anzahl der Passagiere in Millionen)	Jährliche Entwicklung (in %)	Markt für Kurzstreckenflüge (Anzahl der Passagiere in Millionen)	Jährliche Entwicklung (in %)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	– 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	– 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	– 11	3,9	35	15,6	– 3
2010	11,3	– 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	– 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Quelle: Stellungnahme von BAC vom 8. Mai 2014.

- (635) Die Tabelle in Erwägungsgrund 634 zeigt, dass das Passagieraufkommen von Charleroi im Segment der Kurzstreckenflüge 2004 nur 17 % des Passagieraufkommens von Brüssel-National ausmachte, 2013 dagegen fast 55 %. Besonders stark war das Wachstum des Flughafens Charleroi in den Jahren 2008 bis 2010, während im selben Zeitraum das Passagieraufkommen auf Kurzstreckenflügen am Flughafen Brüssel-National sank. Diese deutliche Entwicklung des Flughafens Charleroi in den Jahren 2008 bis 2010 lässt sich teilweise mit der Eröffnung des neuen Terminals 2008 erklären, das von der Sowaer finanziert wurde und für das in diesem Beschluss nachgewiesen wurde, dass BSCA keinen Marktpreis bezahlte.

- (636) BAC zufolge führt diese Situation zu einem Verlust von 2,5 Millionen Fluggästen, d. h. zu jährlichen Einbußen von 50 Mio. EUR. BAC schätzt, dass von den 4 Millionen zusätzlichen Passagieren, die Charleroi 2011 gegenüber 2005 hatte, wahrscheinlich nur 1,5 Millionen neue Kunden gewesen seien, während die übrigen 2,5 Millionen unter anderen Umständen nach Brüssel-National gekommen oder dort geblieben wären.

(iii) Schlussfolgerung

(637) Die Kommission stellt Folgendes fest:

- Die Flughäfen Charleroi und Brüssel-National stehen bei bestimmten Kurz- und Mittelstreckendirektflügen und bei bestimmten Nutzern im Wettbewerb zueinander;
- der Flughafen Brüssel-National ist nicht überlastet;
- die Beihilfe hat es BSCA ermöglicht, den Fluggesellschaften besonders attraktive Tarife für seine Flughafenleistungen anzubieten. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass BSCA ohne die Beihilfe zweifelsohne nicht in der Lage gewesen wäre zu erreichen, dass Ryanair eine große Zahl von Flügen vom Flughafen Charleroi aus anbietet. Die Entwicklung des Flughafens Charleroi war umso stärker, als die Region beschlossen hat, erheblich in den Flughafen zu investieren und dadurch seine Kapazität zu erhöhen. Die theoretische Kapazität des Flughafens ist dadurch von einer Million Passagiere vor den in Anwendung der Maßnahmen von 2002 und 2003 getätigten Investitionen auf 3 Millionen Passagiere nach den Investitionen gestiegen (wobei die tatsächliche Kapazität de facto höher ist, wie die Zahlen für das Passagieraufkommen des Flughafens Charleroi belegen, da eine Überschreitung der Nennkapazität eines Terminals im Allgemeinen mit Komforteinbußen für die Passagiere und/oder einigen Umgestaltungen, die keine massiven Investitionen erfordern, möglich ist).

(638) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Beihilfen zu erheblichen Wettbewerbsverfälschungen geführt haben, die den im Wettbewerb mit dem Flughafen Charleroi stehenden Flughäfen und in erster Linie dem Flughafen Brüssel-National schaden. Die Kapitalerhöhung von 2002 hat, falls sie eine Beihilfe darstellt, zu diesen Wettbewerbsverfälschungen insofern beigetragen, als sie BSCA finanzielle Schwierigkeiten erspart hat und es ihm ermöglicht hat, die Entwicklung des Flughafens Charleroi zu betreiben. Dieser Beitrag zu den Wettbewerbsverfälschungen ist allerdings gering, da es sich um eine einmalige Maßnahme von im Vergleich zu den Beihilfebeträgen der anderen hier geprüften Maßnahmen begrenzter Höhe handelt, die darüber hinaus zu Beginn der Entwicklungsphase des Flughafens erfolgt ist, als das Passagieraufkommen des Flughafens gegenüber dem des Flughafens Brüssel-National noch recht gering war.

(639) Die Kommission stellt fest, dass sich das Passagieraufkommen des Flughafens Charleroi seit der Gewährung der Beihilfen mehr als verfünffacht hat ⁽²²⁴⁾ (dieses Wachstum ist deutlich höher als das durchschnittliche Wachstum von Flughäfen), während das Passagieraufkommen des Flughafens Brüssel-National im Segment der Kurz- und Mittelstreckendirektflüge seit 2004 stagniert hat. Dies bestätigt im Nachhinein, dass ein Teil des Wachstums des Flughafens Charleroi zulasten des Wachstums des Flughafens Brüssel-National ging. Die Kommission stellt ferner fest, dass die wettbewerbslichen Auswirkungen des Flughafens Charleroi vom Jahr 2008 an aufgrund der Kapazitätssteigerung, die vor allem durch die Investitionen der Sowaer ermöglicht wurde, besonders stark waren.

(640) Die Kommission stellt auch fest, dass Ryanair seit Anfang 2014 am Flughafen Brüssel-National tätig ist und dass sich auch dort das Low-Cost-Segment entwickelt. Zuvor war bereits Vueling dort tätig. Der Wettbewerb zwischen den beiden Flughäfen könnte daher in Zukunft noch zunehmen, da beide dieselben Fluggesellschaften und dieselben Kundensegmente anziehen könnten.

(641) Ausgehend von diesen Sachverhaltsmerkmalen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Beihilfen erhebliche Wettbewerbsverfälschungen verursacht haben, indem sie BSCA durch unverhältnismäßig niedrige Konzessionsabgaben von Betriebskosten entlastet haben. Diese Wettbewerbsverfälschungen waren zwar in den ersten Jahren nach der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahmen, d. h. 2002 und 2003, gering, weil die Investitionen noch nicht vollständig getätigt worden waren und das Passagieraufkommen des Flughafens Charleroi noch begrenzt war, haben sich aber in der Folgezeit verschärft und sind heute ganz beträchtlich.

6.3.2.7. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Beihilfen zugunsten von BSCA auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 AEUV*

(642) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Beihilfen zugunsten von BSCA zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen, aber erhebliche und zunehmende Auswirkungen auf die Konkurrenzflughäfen zum Flughafen Charleroi und insbesondere auf den Flughafen Brüssel-National hatten.

⁽²²⁴⁾ Siehe Tabelle 4: Jährliche Statistiken für das Fluggastaufkommen am Flughafen Charleroi.

- (643) Die Kommission merkt an, dass diese Beihilfen, wenn sie nach dem Inkrafttreten der Luftverkehrsleitlinien, d. h. nach dem 4. April 2014, gewährt worden wären, nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könnten. Denn Randnummer 119 der Luftverkehrsleitlinien sieht vor, dass *„ausschließlich Flughäfen mit nicht mehr als 3 Millionen Passagieren Betriebsbeihilfen erhalten [dürfen]“*.
- (644) Diese Beihilfen wurden vor dem 4. April 2014 gewährt, sodass Randnummer 119 der Luftverkehrsleitlinien nicht anwendbar ist. Dennoch muss die Kommission gemäß den Luftverkehrsleitlinien bei der Prüfung der den Flughäfen gewährten rechtswidrigen Betriebsbeihilfen die durch diese Beihilfen bewirkten Wettbewerbsverfälschungen berücksichtigen ⁽²²⁵⁾. Diese Anforderung beinhaltet nach Auffassung der Kommission, dass sie sich zu den Beihilfen zum einen unter dem Gesichtspunkt ihrer positiven Auswirkungen auf ein Ziel von allgemeinem Interesse und zum anderen unter dem Gesichtspunkt ihrer negativen Auswirkungen auf Handel und Wettbewerb äußern muss. Im vorliegenden Fall ist erwiesen, dass die Beihilfen sehr positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung von Charleroi und seiner Region hatten, was als ein eine Betriebsbeihilfe rechtfertigendes Ziel von allgemeinem Interesse anerkannt werden kann, allerdings auch erhebliche negative Auswirkungen hatten, die sich im Lauf der Zeit verschärften und inzwischen ganz beträchtlich sind.
- (645) Da sich die anfänglich begrenzten negativen Auswirkungen im Laufe der Zeit immer weiter verschärft haben und übermäßig stark geworden sind, vertritt die Kommission die Auffassung, dass das Gesamtgebilde Region-Sowaer von BSCA, wenn es sich wie ein marktwirtschaftlich handelnder und sich bei der Bereitstellung seiner Infrastruktur von Rentabilitätsaussichten leiten lassender Wirtschaftsbeteiligter verhalten hätte, von BSCA von einem bestimmten Zeitpunkt an eine von der Höhe her angemessene Konzessionsabgabe verlangt hätte, die bei der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahmen 2002 und 2003 bestimmt worden wäre. Dann hätte BSCA bis zu dem betreffenden Zeitpunkt vorübergehend, aber nicht darüber hinaus, eine Betriebsbeihilfe in Form einer zu niedrigen Konzessionsabgabe erhalten.
- (646) Um die negativen Auswirkungen der Beihilfen auf den Wettbewerb und den Handel auf ein annehmbares Maß zurückzuführen, damit die Beihilfen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, ist es nach Ansicht der Kommission erforderlich, diesen Ansatz nachträglich anzuwenden in Form (i) einer Rückforderung der ab dem betreffenden Zeitpunkt bezogenen Beihilfebeträge von BSCA und (ii) einer Anpassung der Berechnungsmodalitäten der Konzessionsabgabe für den Zeitraum von der Annahme dieses Beschlusses bis zum Ablauf der Konzession von BSCA, sodass BSCA an die Region/Sowaer während dieses Zeitraums eine Konzessionsabgabe in der Höhe zahlt, die bei der Gewährung der in Rede stehenden Maßnahmen 2002 und 2003 bestimmt worden wäre, wenn sich die Region-Sowaer gegenüber BSCA wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verhalten hätte.
- (647) Da der betreffende Zeitpunkt auf dem Abwägen der positiven Auswirkungen auf die lokale wirtschaftliche Entwicklung gegen die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb beruht, kann er nicht ausschließlich aus der Anwendung einer betriebswirtschaftlichen Analyseverfahren resultieren, sondern setzt voraus, dass die Kommission von ihrem großen Ermessensspielraum Gebrauch macht, über den sie bei der Würdigung der Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit dem Binnenmarkt verfügt.
- (648) Im Hinblick hierauf stellt die Kommission fest, dass das Inkrafttreten der Luftverkehrsleitlinien am 4. April 2014 eine wichtige Veränderung im Bereich der öffentlichen Förderung von Flughäfen darstellt, da die Mitgliedstaaten Flughäfen mit mehr als drei Millionen Fluggästen seit diesem Zeitpunkt keine neuen Betriebsbeihilfen mehr gewähren dürfen. Mit dieser Bestimmung wird offenkundig bezweckt, die negativen Auswirkungen der den Flughäfen gewährten Betriebsbeihilfen vom 4. April 2014 an zu begrenzen. Nach Auffassung der Kommission stellt dieses Datum auch in der vorliegenden Sache einen geeigneten Bezugszeitpunkt dar, der als der Zeitpunkt betrachtet werden kann, von dem an BSCA hätte aufhören müssen, in Anwendung der Maßnahmen von 2002 und 2003 eine zu niedrige Konzessionsabgabe zu zahlen. Was die Kapitalerhöhung von 2002 anbelangt, so stellt die Kommission angesichts der Ausführungen in Erwägungsgrund 638 und der Tatsache, dass diese Maßnahme vor dem 4. April 2014 gewährt wurde, fest, dass diese Maßnahme, falls sie eine staatliche Beihilfe darstellt, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (649) Abschließend stellt die Kommission Folgendes fest:
- Die Maßnahmen, die Belgien im Rahmen der Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 zugunsten von BSCA durchgeführt hat, stellen staatliche Beihilfen dar, die bis zum 3. April 2014 auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar waren und seit dem 4. April 2014 mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind;

⁽²²⁵⁾ Siehe Randnummern 131 und 137 der Luftverkehrsleitlinien.

- sofern die am 3. Dezember 2002 von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung für BSCA nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV eine staatliche Beihilfe darstellt, ist sie auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

6.4. Anwendbarkeit der Verjährungsfrist auf die Beihilfen zugunsten von BSCA

- (650) Nach Artikel 15 der Verfahrensverordnung gilt für die Rückforderung staatlicher Beihilfen eine Frist von zehn Jahren. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem die rechtswidrige Beihilfe dem Empfänger gewährt wird.
- (651) Belgien zufolge ist der Zuschuss, den BSCA von der Region für bestimmte Dienstleistungen von BSCA in Verbindung mit der Flughafentätigkeit erhalten hat, gemäß Artikel 15 der Verfahrensverordnung verjährt. Dieser Zuschuss sei am 9. Juli 1991 gewährt worden, dem Tag des Abschlusses der Vereinbarung Region/BSCA und der Leistungsbeschreibung im Anhang dazu. Seit diesem Zeitpunkt obliege die Zahlung dieses Zuschusses der Region, trotz der Annahme verschiedener, den Grundsatz der Ausgleichspflicht dieser Kosten durch die Region nicht berührender Bestimmungen. Lediglich einige nichtwirtschaftliche Dienstleistungen, die in Nachtrag Nr. 6 vom 15. Januar 2008 genannt seien, seien von dieser Verjährung nicht betroffen.
- (652) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass der Zuschuss für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gemäß den Ausführungen in Erwägungsgrund 415 gemeinsam mit den anderen wirtschaftlichen Aspekten der Konzession (Bereitstellung der Infrastruktur und Konzessionsabgabe) geprüft werden muss.
- (653) Selbst wenn der von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlte Zuschuss unabhängig von der Vereinbarung Sowaer/BSCA geprüft werden könnte, würde die Kommission dennoch die Behauptung zurückweisen, dass die Maßnahme zur Gewährung dieses Zuschusses nicht wesentlich geändert worden sei. Die Kommission stellt fest, dass die Maßnahme ganz im Gegenteil mit jeder der drei folgenden Zusatzvereinbarungen wesentlich geändert wurde.

6.4.1. Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002

- (654) Die Kommission stellt fest, dass die Region die Kosten für Brandschutz und Instandhaltung gemäß Artikel 25 der Leistungsbeschreibung im Anhang zur Vereinbarung Region/BSCA vom 9. Juli 1991 nur für eine Übergangszeit übernahm.
- (655) Diese Übergangszeit wurde in Anwendung von Nachtrag Nr. 2 zur Leistungsbeschreibung im Anhang zur Vereinbarung bis zum 1. Januar 2000 verlängert.
- (656) Für die Jahre 2000 und 2001 wurden BSCA von der Wallonischen Region Zuschüsse für die Kosten für Brandschutz und Instandhaltung auf anderen Rechtsgrundlagen als der Vereinbarung Region/BSCA ⁽²²⁶⁾ gezahlt, da diese für die Region gegenüber BSCA nach 2000 und 2001 nicht mehr bindend war.
- (657) Hinsichtlich des Jahres 2002 macht Belgien geltend, dass die Region zwar immer vorgesehen gehabt habe, den Ausgleich für diese Kosten weiterhin zu gewähren, die Formalisierung der Verlängerung dieses Ausgleichs sich jedoch durch die Gründung der Sowaer und die Einführung eines neuen Rechtsrahmens verzögert habe. Die Beibehaltung dieser Kostenübernahme sei mit einem Schreiben von BSCA vom 5. Juli 2001 an die wallonische Verkehrs- und Ausrüstungsverwaltung bestätigt worden, in dem die Grundzüge des Haushaltsplans von BSCA für 2002 hinsichtlich der Kosten dieser Dienstleistungen dargelegt worden seien, nachdem während eines Telefonats die Übernahme dieser Dienstleistungen durch die Region für 2002 bestätigt worden sei.

⁽²²⁶⁾ Für das Jahr 2000: Dekret vom 16. Dezember 1999 mit dem Haushaltsplan der Wallonischen Region für das Haushaltsjahr 2000 und Erlass der wallonischen Regierung vom 27. September 2000, mit dem BSCA ein Betriebszuschuss zur Deckung der Ausgaben für Brandschutz und Instandhaltung des Flughafens Charleroi für das Jahr 2000 gewährt wurde.
Für das Jahr 2001: Dekret vom 14. Dezember 2000 mit dem Haushaltsplan der Wallonischen Region für das Haushaltsjahr 2001 und Erlass der wallonischen Regierung vom 4. Oktober 2001, mit dem BSCA ein Betriebszuschuss zur Deckung der Ausgaben für Brandschutz und Instandhaltung des Flughafens Charleroi für das Jahr 2001 gewährt wurde.

- (658) Wie in den Erwägungsgründen 71 und 72 ausgeführt, wird Artikel 3.2 der Vereinbarung Region/BSCA mit Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Konzessionsvereinbarung Region/BSCA geändert und vorgesehen, dass die Wallonische Region die Ausgaben (Aufwendungen und Investitionen) für Brandschutz und Instandhaltung erstattet. Mit Nachtrag Nr. 3 wird auch Artikel 25 der Leistungsbeschreibung geändert und vorgesehen, dass der Konzessionsinhaber der Konzessionsbehörde das Budget für die Bereiche Brandschutz und Instandhaltung vorlegt und eine separate Betriebsrechnung führt, die von der Konzessionsbehörde jederzeit eingesehen und geprüft werden kann.
- (659) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Maßnahme mit Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Konzessionsvereinbarung Region/BSCA wesentlich geändert wird. So wird mit Nachtrag Nr. 3 eine schriftliche Zusage der Region eingeführt, die Kosten für Brandschutz und Instandhaltung zu übernehmen, wohingegen seit dem 1. Januar 2002 keine schriftliche Zusage der Region für die von BSCA aufgewendeten Summen mehr vorgelegen hatte.
- (660) Darüber hinaus wird mit Nachtrag Nr. 3 auch Artikel 3.2 der Vereinbarung Region/BSCA geändert und vorgesehen, dass die Region die Ausgaben (Aufwendungen und Investitionen) für Brandschutz und Instandhaltung erstattet. Zudem wird Artikel 25 der Leistungsbeschreibung geändert und vorgesehen, dass der Konzessionsinhaber der Konzessionsbehörde das Budget für die Bereiche Brandschutz und Instandhaltung vorlegt und eine separate Betriebsrechnung führt, die von der Konzessionsbehörde jederzeit eingesehen und geprüft werden kann. Im Hinblick hierauf betont die Kommission, dass Nachtrag Nr. 3 vorsieht, dass die Kosten der Investitionen und/oder die Abschreibungen auf die Investitionen in diese Betriebsrechnung aufgenommen werden, was zuvor nicht der Fall war.
- (661) Angesichts dieser Sachverhaltsmerkmale stellt die Kommission fest, dass der Zuschuss, den BSCA für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit von der Region erhalten hat, mit Nachtrag Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Vereinbarung Region/BSCA eingeführt oder in jedem Fall wesentlich geändert wurde.

6.4.2. Nachtrag Nr. 5 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 10. März 2006

- (662) Nachtrag Nr. 3 wurde mit Nachtrag Nr. 5 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 10. März 2006 durch die folgenden Bestimmungen wesentlich geändert:
- In Anwendung von Artikel 3.2.2 der Vereinbarung Region/BSCA in der durch Nachtrag Nr. 5 geänderten Fassung zahlt die Region einen Ausgleich für die Ausgaben, die BSCA für *„die mit dem Brandschutz, der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Leistungen“* entstehen, während die Region zuvor die BSCA entstehenden Ausgaben für Instandhaltung und Brandschutz ausgleichen hatte. Belgien zufolge wurde mit dieser neuen Formulierung bezweckt, die von der Wallonischen Region übernommenen Kosten genauer zu definieren, wohingegen der Umfang der übernommenen Kosten nicht wesentlich geändert worden sei. Die Kommission stellt jedoch fest, dass sich die in Anwendung von Artikel 25 der Leistungsbeschreibung in der mit Nachtrag Nr. 5 geänderten Fassung übernommenen Ausgaben selbst dann, wenn man die geänderte Bezeichnung der Dienstleistungen, für die BSCA einen Ausgleich erhält, außer Acht lassen würde, insofern unterscheiden, als sie Ausgaben beinhalten, die zuvor nicht vorgesehen waren, und zwar *„die mit der Verkehrssicherheit am Boden und der Flughafensicherheit verbundenen Dienstleistungen einschließlich der laufenden Instandhaltung des Flughafengeländes ..., kleinere Asphaltierungs-, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an der Start- und Landebahn und den Zufahrten, die Instandhaltung und Wartung der Beleuchtung und der Befeuern der Start- und Landebahn, Mäharbeiten, die Gummibriebentfernung von der Start- und Landebahn und ihre Kennzeichnung, der Winterdienst und alle sonstigen Dienstleistungen, die die Verkehrssicherheit am Boden, die Flughafensicherheit und die Sicherheit der Infrastruktur mit Ausnahme der Ladenlokale auf dem Flughafengelände gewährleisten“*;
 - der Zuschuss ist gedeckelt, was zuvor nicht der Fall war; die Höchstgrenze gilt seit dem ersten Inkrafttreten des Nachtrags Nr. 5 und hat somit vom ersten Jahr an Auswirkungen auf die Höhe des von der Region an BSCA gezahlten Zuschusses;
 - der Betrag des Zuschusses muss bis Juli 2009 überprüft werden ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Diese Überprüfung fand letztendlich erst 2013 statt. Nichtsdestotrotz wird die Maßnahme durch die Aufnahme eines Überprüfungszeitpunktes erheblich geändert.

- (663) Angesichts dieser verschiedenen Sachverhaltsmerkmale stellt die Kommission fest, dass die Maßnahme mit der Annahme des Nachtrags Nr. 5 vom 10. März 2006 zur Vereinbarung Region/BSCA wesentlich geändert wurde.

6.4.3. Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 15. Januar 2008

- (664) Nachtrag Nr. 5 wurde mit Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 15. Januar 2008 wesentlich geändert; der Bereich der Leistungen, für die BSCA von der Region einen Ausgleich erhält, wurde wesentlich ausgeweitet und beinhaltet nunmehr auch das Tracking und die Erfassung der Flüge, die Flugplanung, das Einwinken und die Gefahrenabwehr. Wie in Abschnitt 6.1.1 ausgeführt, vertritt die Kommission die Auffassung, dass es sich bei diesen Dienstleistungen, mit Ausnahme der Dienstleistungen der Gefahrenabwehr, um wirtschaftliche Dienstleistungen handelt.

6.4.4. Schlussfolgerung

- (665) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass der Ausgleich, den BSCA von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit erhalten hat, nicht als Maßnahme angesehen werden kann, die seit 1991 ununterbrochen in Kraft war und nicht wesentlich geändert wurde. Die Zahlung dieses Zuschusses beruht auf mehreren neuen, nacheinander geltenden Maßnahmen. In diesem Beschluss werden folgende Maßnahmen geprüft: (a) Nachtrag Nr. 3 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 29. März 2002, (b) Nachtrag Nr. 5 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 10. März 2006 und (c) Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung Region/BSCA vom 15. Januar 2008.
- (666) Die Maßnahmen (a) bis (c) fallen nicht unter die zehnjährige Verjährungsfrist, da zwischen dem Zeitpunkt ihrer Gewährung und dem 20. April 2011, als die Kommission ihr erstes Auskunftersuchen zu den Beihilfen zugunsten von BSCA an Belgien sandte, weniger als zehn Jahre vergangen sind. Nach Artikel 15 der Verfahrensverordnung stellt nun aber jede Maßnahme, die die Kommission oder ein Mitgliedstaat auf Antrag der Kommission bezüglich der rechtswidrigen Beihilfe ergreift, eine Unterbrechung der Frist dar. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die in Artikel 15 der Verfahrensverordnung vorgesehene Verjährung auf die in diesem Beschluss geprüften Beihilfen zugunsten von BSCA nicht zutrifft.

6.5. Anwendbarkeit des Vertrauensschutzgrundsatzes auf den von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Zuschuss

- (667) Artikel 14 Absatz 1 der Verfahrensverordnung sieht vor: *„Die Kommission verlangt nicht die Rückforderung der Beihilfe, wenn dies gegen einen allgemeinen Grundsatz des Gemeinschaftsrechts verstoßen würde.“* Im Besonderen kann die Kommission die Rückforderung von Beihilfen nicht verlangen, wenn für diese, obwohl sie innerhalb des in Artikel 15 Absatz 1 der Verfahrensverordnung festgelegten Zeitraums von zehn Jahren gewährt wurden, seitens des Empfängers ein berechtigtes Vertrauen vorliegt, das aus früheren Handlungen oder Standpunkten der Kommission resultiert.
- (668) Wie in Abschnitt 5.4 dieses Beschlusses angegeben, behauptet Belgien, dass eine Rückforderung des von der Region für bestimmte Dienstleistungen in Verbindung mit der Flughafentätigkeit gezahlten Zuschusses den Grundsatz des Vertrauensschutzes verletzen würde.
- (669) Der Gerichtshof hat jedoch festgestellt, dass sich der Empfänger einer rechtswidrigen Beihilfe grundsätzlich nicht auf ein berechtigtes Vertrauen berufen kann ⁽²²⁸⁾. Denn der Empfänger hätte überprüfen müssen, dass die ihm gewährte Beihilfe angemeldet und von der Kommission genehmigt wurde. Im Hinblick hierauf erinnert die Kommission daran, dass die Beihilfen zugunsten von BSCA nicht bei der Kommission angemeldet wurden.

6.5.1. Nichtvorliegen konkreter Zusicherungen

- (670) Wie der Gerichtshof ⁽²²⁹⁾ festgestellt hat, kann zudem niemand eine Verletzung des Grundsatzes des Vertrauensschutzes geltend machen, *„dem die Verwaltung keine konkreten Zusicherungen gegeben hat ...“*.

⁽²²⁸⁾ Urteil Kommission/Deutschland, C-5/89, Slg. 1990, I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, Randnr. 14; Urteil Spanien/Kommission, C-169/95, Slg. 1997, I-135, ECLI:EU:C:1997:10, Randnr. 51; Urteil Unicredito Italiano, C-148/04, Slg. 2005, I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, Randnr. 104.

⁽²²⁹⁾ Urteil Belgien und Forum 187/Kommission, verbundene Rechtssachen C-182/03 und C-217/03, Slg. 2006, I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, Randnr. 147.

- (671) Belgien behauptet, dass BSCA konkrete Zusicherungen gegeben worden seien, dass der Zuschuss keine staatliche Beihilfe darstellen könne, da in der Kommissionsentscheidung von 2004 kein Beschwerdepunkt erwähnt sei. Belgien stützt sich insbesondere auf Erwägungsgrund 214 der Entscheidung von 2004, in dem die Kommission angab, dass sie „die rechtmäßige Möglichkeit der wallonischen Behörden, die Kosten für Unterhaltung/Brandschutz weiterhin zu übernehmen“, nicht bestreite. Dieses berechnete Vertrauen sei durch die Entscheidungspraxis der Kommission, insbesondere zur Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten, wie kürzlich in der Entscheidung zum Flughafen Leipzig/Halle, verstärkt worden.
- (672) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass das Fehlen eines die Beihilfen für BSCA betreffenden Beschwerdepunktes in ihrer Entscheidung von 2004 keine „konkrete Zusicherung“ darstellen kann. Die Kommission weist darauf hin, dass sich weder der Einleitungsbeschluss von 2002 noch die abschließende Entscheidung von 2004 mit den Maßnahmen zugunsten von BSCA befassen. Erwägungsgrund 214 der Entscheidung von 2004 müsse im Zusammenhang gelesen werden. In diesem Zusammenhang ist offensichtlich, dass der betreffende Erwägungsgrund nicht als beihilferechtliche Genehmigung der Maßnahmen interpretiert werden kann, sondern lediglich als Begründung dafür, dass die Kommission im Hinblick auf die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Verträge von 2001 nicht die Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Beihilfavorschriften prüft, sondern die Ungewissheit bezüglich der finanziellen Übernahme bestimmter Dienstleistungen im Geschäftsplan von BSCA durch die Region.
- (673) Wie in den Erwägungsgründen 397 bis 399 dieses Beschlusses ausgeführt, bestreitet die Kommission, dass sich aus den Erwägungsgründen 182 und 183 der Entscheidung zum Flughafen Leipzig Halle ableiten lässt, dass die Kommission in der Vergangenheit die Auffassung vertreten hat, dass Aufgaben wie die in der Vereinbarung Region/BSCA festgelegten, die mit der Instandhaltung und Verkehrssicherheit vergleichbar sind, unter hoheitliche Befugnisse fallen.

6.5.2. Vorhersehbarkeit der Änderung des Verhaltens

- (674) Der Gerichtshof ⁽²³⁰⁾ stellte fest: „Ist ... ein umsichtiger und besonnener Wirtschaftsteilnehmer in der Lage, den Erlass einer seine Interessen berührenden Gemeinschaftsmaßnahme vorherzusehen, so kann er sich im Fall ihres Erlasses nicht auf diesen Grundsatz berufen“ ⁽²³¹⁾.
- (675) Belgien zufolge war es für BSCA in keiner Weise vorhersehbar, dass die Kommission 2012 eine Maßnahme überprüfen würde, zu der sie 2004 keine Bedenken geäußert hatte und die vom Gericht 2008 nicht infrage gestellt wurde.
- (676) Die Kommission weist zurück, mit der Annahme der Entscheidung von 2004 Stellung zu den Maßnahmen zugunsten von BSCA bezogen zu haben. Der Beschluss von 2012 stellt demzufolge keine Änderung ihres Verhaltens dar.
- (677) Die Kommission weist auch zurück, dass der vorliegende Beschluss eine Änderung ihrer Entscheidungspraxis zur Unterscheidung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten darstellt. Was die Entscheidung zum Flughafen Leipzig Halle anbelangt, die von Belgien als Beweis für eine angebliche Änderung des Verhaltens der Kommission angeführt wird, weist die Kommission zurück, dass aus dieser Entscheidung abgeleitet werden könne, dass die Kommission in der Vergangenheit die Auffassung vertreten habe, dass mit der Instandhaltung und Verkehrssicherheit vergleichbare Aufgaben unter öffentliche Aufgaben fallen würden (siehe Erwägungsgründe 397 bis 399).
- (678) Abschließend stellt die Kommission fest, dass die Rückforderung der BSCA rechtswidrig gewährten und unvereinbaren Beihilfe dem Vertrauensschutzgrundsatz nicht zuwiderläuft.

7. SCHLUSSFOLGERUNG UND FESTSTELLUNG DER HÖHE DER VON BSCA ZURÜCKZUFORDERNDEN BEIHILFEN

7.1. Rechtswidrig gewährte Beihilfen zugunsten von BSCA

- (679) Die Kommission stellt fest, dass Belgien mit der Annahme der Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 Beihilfen zugunsten von BSCA unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt hat. Diese Beihilfen bestehen in dem Unterschiedsbetrag zwischen der Konzessionsabgabe, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verlangt hätte (im Folgenden „dem Marktpreis entsprechende Abgabe“), und den von BSCA tatsächlich an die Region-Sowaer gezahlten Abgaben.

⁽²³⁰⁾ Ibidem.

⁽²³¹⁾ Urteil vom 11. März 1987, Van den Bergh en Jurgens und Van Dijk Food Products Lopik/Kommission, 265/85, Slg. 1987, 01155, ECLI: EU:C:1987:121, Randnr. 44.

- (680) Die dem Marktpreis entsprechende Abgabe ist die Abgabe, die BSCA hätte zahlen müssen, damit jede der beiden Maßnahmen (die Vereinbarungen von 2002 und die Investitionsentscheidung von 2003) für die Region-Sowaer einen Kapitalwert von null hat. Die Kommission hat die dem Marktpreis entsprechende Abgabe anhand der Argumentation in Abschnitt 6.1.2.2 bestimmt, in dem nachgewiesen wurde, dass die Vereinbarungen von 2002 und die Investitionsentscheidung von 2003 zu einer Konzessionsabgabe geführt haben, die unter dem lag, was ein sich von Rentabilitätsaussichten leiten lassender marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter verlangt hätte.
- (681) Nach Auffassung der Kommission hätte ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter nicht verlangt, dass BSCA bereits nach Unterzeichnung der Vereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 eine Abgabe für Investitionen zahlt, zu denen sich die Sowaer im Rahmen dieser Vereinbarung verpflichtet hat, obwohl diese Investitionen noch gar nicht getätigt waren und BSCA nicht über die erwarteten Einnahmen aus diesen Investitionen verfügte. Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter hätte akzeptiert, dass die Abgabe erst steigt, wenn die neuen Investitionen vom Betreiber genutzt werden können. Andernfalls könnte der Betreiber in den Jahren, in denen er mit der neuen Infrastruktur noch keine betrieblichen Erträge erwirtschaften kann, in Liquiditätsschwierigkeiten geraten. Die Kommission stellt ferner fest, dass in der Unterkonzessionsvereinbarung Sowaer/BSCA von 2002 eine Anhebung der Konzessionsabgabe im Jahr 2007 vorgesehen war, d. h. zwei Jahre nach der damals geplanten Inbetriebnahme des neuen Terminals (2005). Ein umsichtiger Wirtschaftsbeteiligter hätte daher akzeptiert, dass BSCA die in der Vereinbarung Sowaer-BSCA von 2002 festgelegte Abgabe bis zwei Jahre nach dem Ende des Jahres der Inbetriebnahme des neuen Terminals zahlt (d. h. bis 2007), hätte dann aber verlangt, dass BSCA eine dem Marktpreis entsprechende Abgabe zahlt, d. h. eine Abgabe, die es der Einheit Region-Sowaer ermöglicht, über den gesamten Zeitraum einen Kapitalwert von null zu erreichen.
- (682) Tabelle 31 enthält:

(a) die variablen Konzessionsabgaben, die von BSCA in Anwendung der zum Zeitpunkt der Gewährung der Maßnahme von 2002 geltenden Bestimmungen erwartet wurden ⁽²³²⁾;

(b) die zusätzliche Konzessionsabgabe ⁽²³³⁾ in Form eines jährlichen Betrags in fester Höhe, der zur Berücksichtigung der Inflation um 2 % jährlich indexiert wird, den BSCA von 2007 an hätte zahlen müssen, damit die von BSCA zu zahlenden Konzessionsabgaben der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe als Gegenleistung für die Vereinbarungen von 2002 entsprechen ⁽²³⁴⁾;

(c) die zusätzliche Konzessionsabgabe ⁽²³⁵⁾ in Form eines jährlichen Betrags in fester Höhe, der zur Berücksichtigung der Inflation um 2 % jährlich indexiert wird, den BSCA von 2008 an hätte zahlen müssen, damit die von BSCA zu zahlenden Konzessionsabgaben der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe als Gegenleistung für die Investitionsentscheidung von 2003 entsprechen.

Die Summe (a + b + c) stellt die erwarteten, dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgaben dar: Ihre Werte werden so gewählt, dass der Kapitalwert der Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 gleich null ist.

Tabelle 31

Dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgaben

(in EUR)

	(a) Konzessionsabgaben, die von BSCA bei Gewährung der Maßnahme von 2002 erwartet wurden	(b) Konzessionsabgaben, die zu (a) zu addieren sind, damit der NPV der Maßnahme von 2002 gleich 0 ist	(c) Konzessionsabgaben, die zu addieren sind, damit der NPV der Investitionsentscheidung von 2003 gleich 0 ist	(a + b + c) dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgaben
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Diese Abgaben entsprechen dem variablen Anteil der Konzessionsabgabe, da der von BSCA zu zahlende Fixanteil durch eine Zahlung der Wallonischen Region an BSCA ausgeglichen wird.

⁽²³³⁾ 2 % ist die Inflationsrate, auf die die Europäische Zentralbank abzielt.

⁽²³⁴⁾ Diese zusätzlichen Konzessionsabgaben wurden auf der Grundlage der Annahme berechnet, dass sie um 2 % jährlich stiegen.

⁽²³⁵⁾ Ebenda.

(in EUR)

	(a) Konzessionsabgaben, die von BSCA bei Gewäh- rung der Maßnahme von 2002 erwartet wurden	(b) Konzessionsabgaben, die zu (a) zu addieren sind, damit der NPV der Maßnahme von 2002 gleich 0 ist	(c) Konzessionsabgaben, die zu addieren sind, damit der NPV der Inves- titionsentscheidung von 2003 gleich 0 ist	(a + b + c) dem Markt- preis entsprechende Konzessionsabgaben
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Da sich die Bauarbeiten verzögerten und das Terminal schließlich erst 2007 in Betrieb ging, stellt die Kommission fest, dass BSCA ab dem Ende des Jahres 2009, d. h. ab 1. Januar 2010, eine dem Marktpreis entsprechende Abgabe hätte zahlen müssen. Der Verzug der Bauarbeiten um zwei Jahre musste nach Auffassung der Kommission von der Region und der Sowaer und nicht von BSCA übernommen werden, da diese beiden Einheiten für die Durchführung der Investitionen verantwortlich zeichneten. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass BSCA die dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgabe erst Ende 2009 zahlen musste, ohne dass diese Konzessionsabgabe gegenüber dem Fall, dass sie — wie in Anwendung der Vereinbarung Sowaer-BSCA von 2002 vorgesehen — Ende 2007 hätte gezahlt werden müssen, angehoben wird.

(684) Zur Bestimmung der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgaben, die BSCA hätte zahlen müssen und in Zukunft zahlen muss, sind die von BSCA tatsächlich zu zahlenden variablen Abgaben zu berücksichtigen (zu denen die in Tabelle 31 dargestellten Abgaben (b) und (c) zu addieren sind). Dabei zeigt sich, dass die tatsächlich zu zahlenden Abgaben (in Spalte (a) von Tabelle 32 enthalten) trotz des deutlich über den Prognosen von 2002 liegenden Passagieraufkommens aufgrund der ab 2002 vorgesehenen Deckelung den erwarteten variablen Konzessionsabgaben (in Spalte (a) von Tabelle 31 dargestellt) entsprechen.

(685) Tabelle 32 enthält die Komponenten der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe:

Tabelle 32

Dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgaben unter Berücksichtigung der Verzögerung der Bauarbeiten ⁽¹⁾

(in EUR)

	(a) Konzessionsabgaben, die von BSCA bei Gewährung der Maßnahme von 2002 erwartet wurden	(b) Konzessionsabgaben, die zu (a) zu addieren sind, damit der NPV der Maßnahme von 2002 gleich 0 ist	(c) Konzessionsabgaben, die zu addieren sind, damit der NPV der Investitionsentscheidung von 2003 gleich 0 ist	(a + b + c) dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgaben
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Die Tabelle beruht auf der Annahme, dass das Passagieraufkommen am Flughafen Charleroi so hoch ist, dass die variable Konzessionsabgabe (a) in Anwendung der geltenden Bestimmungen in den Jahren 2014 und 2015 weiterhin gedeckelt ist. Sollte dieser Fall nicht eintreten, müssten die in Spalte (a) für 2014 und 2015 angegebenen Beträge durch die von BSCA für die variable Konzessionsabgabe zu zahlenden Beträge ersetzt werden. Die Spalten (b) und (c) wären davon nicht betroffen.

(686) So beläuft sich die dem Marktpreis entsprechende Konzessionsabgabe nach 2013 beispielsweise für das Jahr $(2013 + n)$ auf: $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$, entsprechend $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, wobei (a) der variable Anteil der von BSCA für das Jahr $(2013 + n)$ zu zahlenden Konzessionsabgabe ist. Wie am Ende des Erwägungsgrundes 685 erläutert, wird der Anteil (a) für die Jahre 2014 und 2015 wahrscheinlich gedeckelt sein. Bei diesen Berechnungen des Kapitalwerts und der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe für die Maßnahmen von 2002 und 2003 ist die Kommission davon ausgegangen, dass die Deckelung nach 2015 entfällt. Von 2016 an beläuft sich somit der Anteil (a) der marktüblichen Abgabe auf 35 % der luftverkehrsbezogenen Einnahmen.

- (687) Ausgehend von den oben beschriebenen Annahmen und Methoden und für die Annahme, dass die von BSCA gezahlte Konzessionsabgabe unverändert bleibt, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass BSCA aufgrund der Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 Beihilfebeträge (ohne Zinsen) in Höhe der Summe aus den Spalten (b) und (c) von Tabelle 32 bezogen hat und bis 31. Dezember 2015 beziehen wird. Diese Beihilfebeträge sind in der folgenden Tabelle enthalten:

Tabelle 33

Beihilfebeträge — ohne Zinsen —, die BSCA bis zum 31. Dezember 2015 beziehen wird, falls die Konzessionsabgabe von BSCA bis zum 31. Dezember 2015 unverändert bleiben würde

(in EUR)

	Beihilfe in Verbindung mit der Maßnahme von 2002 (ohne Zinsen)	Beihilfe in Verbindung mit der Maßnahme von 2003 (ohne Zinsen)	Beihilfe insgesamt (ohne Zinsen)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
Summe	55 569 842	15 692 986	71 262 828

- (688) Mit Stand vom 1. Oktober 2014, dem Datum dieses Beschlusses, hat BSCA aufgrund der Vereinbarungen von 2002 und der Investitionsentscheidung von 2003 die folgenden Beihilfebeträge ⁽²³⁶⁾ (ohne Zinsen) erhalten:

Tabelle 34

Beihilfebeträge — ohne Zinsen —, die BSCA bis zum 30. September 2014 bezogen hat

(in EUR)

	Erhaltene Beihilfe in Verbindung mit der Maßnahme von 2002 (ohne Zinsen) mit Stand vom 30. September 2014	Erhaltene Beihilfe in Verbindung mit der Maßnahme von 2003 (ohne Zinsen) mit Stand vom 30. September 2014	Erhaltene Gesamtbeihilfe (ohne Zinsen) mit Stand vom 30. September 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
Summe	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Zurückzufordernde Beihilfen

- (689) In Anbetracht der Schlussfolgerungen von Abschnitt 6.3.2 zur Vereinbarkeit der Beihilfen zugunsten von BSCA stellt nur der Unterschiedsbetrag zwischen der dem Marktpreis entsprechenden Abgabe — berechnet nach den in den Erwägungsgründen 680 bis 683 beschriebenen Verfahren — und der von BSCA seit dem 4. April 2014 bezahlten Abgabe eine zurückzufordernde Beihilfe dar.

- (690) Da der Zeitraum vom 4. April bis zum 1. Oktober 2014 180 Tage umfasst, beläuft sich der zurückzufordernde Beihilfebetrag (ohne Zinsen) mit Stand vom 1. Oktober 2014 auf $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, d. h. 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Bis einschließlich 2013 handelt es sich um die in der vorangehenden Tabelle genannten Beträge. Für 2014 wurde ein Quotient $(273/365)$ angewandt, da der Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 273 Tage umfasst.

(691) Solange die von BSCA zu zahlende Konzessionsabgabe nicht auf das Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Abgabe angehoben wird, wird BSCA zudem weiterhin rechtswidrige und unvereinbare Beihilfen beziehen, deren Beträge zurückgefordert werden müssen.

(692) Für den Fall, dass die von BSCA zu zahlende Konzessionsabgabe im Jahr 2014 auf das in Tabelle 32 angegebene Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Abgabe angehoben werden sollte, berechnet sich der zurückzufordernde Beihilfebetrags — ohne Zinsen — anhand der folgenden Formel:

N sei die Anzahl der Tage zwischen dem 4. April 2014 und dem Zeitpunkt, zu dem die von BSCA gezahlte Konzessionsabgabe auf das Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe angehoben wird.

Zurückzufordernder Beihilfebetrags (ohne Zinsen) = $(N/365) \times \text{Betrag der Beihilfe für 2014}$

= $(N/365) \times 12\,228\,234 \text{ EUR}$

(693) Für den Fall, dass die von BSCA zu zahlende Konzessionsabgabe im Jahr 2015 auf das in Tabelle 32 angegebene Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Abgabe angehoben werden sollte, berechnet sich der zurückzufordernde Beihilfebetrags — ohne Zinsen — anhand der folgenden Formel:

N sei die Anzahl der Tage zwischen dem 1. Januar 2014 und dem Zeitpunkt, zu dem die von BSCA gezahlte Konzessionsabgabe auf das Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe angehoben wird.

Zurückzufordernder Beihilfebetrags (ohne Zinsen)

= für das Jahr 2014 zurückzufordernder Beihilfebetrags (ohne Zinsen) + für das Jahr 2015 zurückzufordernder Beihilfebetrags (ohne Zinsen)

= $((\text{Anzahl der Tage vom 4. April bis zum 31. Dezember 2014})/365) \times \text{Beihilfebetrags für 2014} + (N'/365) \times \text{Beihilfebetrags für 2015}$

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172 \text{ EUR}$

(694) Die belgischen Behörden müssen den nach den Formeln in den Erwägungsgründen 692 und 693 berechneten Betrag innerhalb von vier Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses zurückfordern.

(695) Die belgischen Behörden müssen gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ⁽²³⁷⁾ zum zurückzufordernden Betrag der Beihilfen die Zinsen für die Rückforderung von dem Tag, an dem die in Rede stehenden Beihilfen dem Unternehmen tatsächlich zur Verfügung gestellt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung addieren ⁽²³⁸⁾. Die Kommission stellt fest, dass der Zeitpunkt der Bereitstellung der Beihilfe den Zahlungsterminen der unter dem Marktpreis liegenden Abgaben entspricht, die mit den zum Zeitpunkt der betreffenden Zahlung geltenden Vereinbarungen Sowaer/BSCA festgelegt wurden.

(696) Dieser Beschluss greift der Rückforderung weiterer staatlicher Beihilfen, die BSCA gewährt worden sein sollten und in diesem Beschluss nicht behandelt wurden, nicht vor.

(697) Mit Schreiben vom 7. Mai 2014 akzeptierte Belgien angesichts der Zusicherung der Kommissionsdienststellen, schnellstmöglich eine Übersetzung des Beschlusses in die niederländische Sprache zu übermitteln, dass die Kommission ihm den Beschluss gemäß Artikel 297 AEUV ausnahmsweise in französischer Sprache notifiziert. Belgien akzeptierte, dass nur der französische Wortlaut des Beschlusses verbindlich ist und dass der Beschluss mit der Notifizierung in französischer Sprache wirksam wird —

⁽²³⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30. 4. 2004, S. 1).

⁽²³⁸⁾ Siehe Artikel 14 Absatz 2 der (genannten) Verordnung (EG) Nr. 659/99.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Maßnahmen zugunsten von Ryanair Ltd (im Folgenden „Ryanair“), d. h. die Zusage der wallonischen Regierung gegenüber Ryanair vom 6. November 2001, der Vertrag zwischen BSCA und Ryanair vom 2. Dezember 2001, die Vereinbarung Promocy vom 12. Dezember 2011, der Vertrag zwischen Promocy und Leading Verge vom 31. Januar 2002, der Ministerialerlass vom 11. Juni 2004, das Schreiben von BSCA an Ryanair vom 24. Juni 2004, der geschäftliche Vertrag zwischen BSCA und Ryanair vom 9. Dezember 2005, der Nachtrag vom 6. Dezember 2010 zum Vertrag zwischen BSCA und Ryanair und die Veräußerung der Anteile an Promocy durch BSCA am 31. Dezember 2010 stellen keine staatliche Beihilfe zugunsten von Ryanair Ltd im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

(2) Die Maßnahmen zugunsten von Brussels South Charleroi Airport (im Folgenden „BSCA“), bestehend in der Vereinbarung zwischen der Société wallonne des aéroports (im Folgenden „Sowaer“) und BSCA vom 4. April 2006, Nachtrag Nr. 5 zur Vereinbarung zwischen der Wallonischen Region und BSCA vom 10. März 2006 und Nachtrag Nr. 6 zur Vereinbarung zwischen der Wallonischen Region und BSCA vom 15. Januar 2008, stellen keine staatliche Beihilfe zugunsten von BSCA im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 2

(1) Die Maßnahmen, die Belgien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zugunsten von BSCA im Rahmen der Unterkonzessionsvereinbarung vom 15. April 2002 zwischen der Sowaer und BSCA und des Nachtrags Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Vereinbarung zwischen der Wallonischen Region und BSCA sowie im Rahmen der Investitionsentscheidung der Wallonischen Region vom 3. April 2003 rechtswidrig gewährt hat, stellen bis zum 3. April 2014 staatliche Beihilfen dar, die auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

(2) Sofern die am 3. Dezember 2002 von der Sowaer gezeichnete Kapitalerhöhung für BSCA eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union darstellt, ist sie auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 3

Die Maßnahmen, die Belgien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union im Rahmen der Unterkonzessionsvereinbarung zwischen der Sowaer und BSCA vom 15. April 2002 und des Nachtrags Nr. 3 vom 29. März 2002 zur Vereinbarung zwischen der Wallonischen Region und BSCA sowie im Rahmen der Investitionsentscheidung der Wallonischen Region vom 3. April 2003 zugunsten von BSCA rechtswidrig gewährt hat, stellen seit dem 4. April 2014 staatliche Beihilfen dar, die nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

Artikel 4

(1) Belgien ist verpflichtet, die in Artikel 3 genannten Beihilfen zu abzustellen, indem die von BSCA zu zahlende Konzessionsabgabe mindestens auf das Niveau der dem Marktpreis entsprechenden Konzessionsabgabe angehoben wird und die im Rahmen der in Artikel 3 genannten Maßnahme vom 4. April 2014 an bezogenen Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden.

(2) Die Rückforderungsbeträge umfassen Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfen dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden nach Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 anhand der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Belgien stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 3 genannten Beihilfen ein.

Artikel 5

- (1) Die in Artikel 3 genannten Beihilfen werden sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.
- (2) Belgien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 6

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

- a) Termine, zu denen BSCA die Konzessionsabgaben für das Jahr 2014 gezahlt hat, und Berechnung der Rückforderungszinsen;
- b) ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;
- c) Unterlagen, die belegen, dass eine Rückzahlungsanordnung an den Empfänger ergangen ist.

(2) Belgien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfen abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Belgien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Belgien ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Empfänger bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 1. Oktober 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ANHANG

Angaben zu den gewährten, zurückzufordernden bzw. bereits zurückgezahlten Beihilfebeträgen

Empfänger	Gesamtbetrag der gewährten Beihilfen (*)	Gesamtbetrag der Rückforderung (*) (Nennbetrag)	Gesamtbetrag der Rückzahlungen (*)	
			Nennbetrag	Zinsen

(*) In Mio. EUR.

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE