

Amtsblatt der Europäischen Union

L 3



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

61. Jahrgang
6. Januar 2018

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2018/6 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung infolge des Antrags Griechenlands — EGF/2017/003 GR/Attica retail** 1
- ★ **Beschluss (EU) 2018/7 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung Antrag Finnlands — EGF/2017/005 FI/Retail** 3
- ★ **Beschluss (EU) 2018/8 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen zur Bewältigung der anhaltenden Herausforderungen der Migration, des Flüchtlingszustroms und der Sicherheitsbedrohungen** 5
- ★ **Beschluss (EU) 2018/9 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 zur Änderung des Beschlusses (EU) 2017/344 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Inanspruchnahme des Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben 2017** 7
- ★ **Beschluss (EU) 2018/10 der Kommission vom 20. Februar 2014 über die staatliche Beihilfe SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Dänemark — über die Vereinbarungen zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair von 1999 (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 871)(¹)** 9
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2018/11 der Kommission vom 5. Januar 2018 betreffend bestimmte vorläufige Maßnahmen zum Schutz vor der Afrikanischen Schweinepest in Polen (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 59)(¹)** 24

(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 fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2018/6 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 12. Dezember 2017****über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung infolge des Antrags Griechenlands — EGF/2017/003 GR/Attica retail**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (2014–2020) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1927/2006 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,

gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽²⁾, insbesondere auf Nummer 13,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) hat zum Ziel, Arbeitnehmer/-innen und Selbstständige, die infolge weitreichender Strukturveränderungen im Welthandelsgefüge aufgrund der Globalisierung, infolge eines Andauerns der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise oder infolge einer erneuten globalen Finanz- und Wirtschaftskrise entlassen wurden bzw. ihre Tätigkeit einstellen mussten, zu unterstützen und ihnen bei der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt behilflich zu sein.
- (2) Wie in Artikel 12 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates ⁽³⁾ festgelegt, darf die Mittelausstattung des EGF einen jährlichen Höchstbetrag von 150 Mio. EUR (zu Preisen von 2011) nicht überschreiten.
- (3) Am 13. April 2017 stellte Griechenland einen Antrag auf einen Finanzbeitrag aus dem EGF infolge von Entlassungen in neun Unternehmen, die im Einzelhandel in folgenden Regionen tätig sind: Attika, Ostmakedonien, Thrakien, Zentralmakedonien, Westmakedonien, Thessalien, Epirus, Westgriechenland, Zentralgriechenland, Peloponnes, Südliche Ägäis und Kreta in Griechenland. Der Antrag wurde gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 durch zusätzliche Informationen ergänzt. Der Antrag erfüllt die Voraussetzungen gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 für die Festsetzung eines Finanzbeitrags aus dem EGF.
- (4) Der Antrag Griechenlands wird gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 als zulässig betrachtet, da die Entlassungen schwerwiegende Auswirkungen auf die Beschäftigung und die lokale, regionale oder nationale Wirtschaft haben.
- (5) Der EGF sollte folglich in Anspruch genommen werden, um einen Finanzbeitrag in Höhe von 2 949 150 EUR für den Antrag Griechenlands bereitzustellen.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 855.

⁽²⁾ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

⁽³⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

- (6) Damit der EGF möglichst schnell in Anspruch genommen werden kann, sollte der vorliegende Beschluss ab dem Datum seines Erlasses gelten —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Im Rahmen des Gesamthaushaltsplans der Union für das Haushaltsjahr 2017 wird der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung in Anspruch genommen, damit der Betrag von 2 949 150 EUR an Mitteln für Verpflichtungen und Zahlungen bereitgestellt werden kann.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Er gilt ab dem 12. Dezember 2017.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

K. SIMSON

BESCHLUSS (EU) 2018/7 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 12. Dezember 2017****über die Inanspruchnahme des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung
Antrag Finnlands — EGF/2017/005 FI/Retail**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (2014-2020) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1927/2006 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 15 Absatz 4,gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽²⁾, insbesondere auf Nummer 13,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) zielt darauf ab, Arbeitnehmer/-innen und Selbstständige, die infolge weitreichender Strukturveränderungen im Welthandelsgefüge aufgrund der Globalisierung, infolge eines Andauerns der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise oder infolge einer erneuten globalen Finanz- und Wirtschaftskrise arbeitslos geworden sind bzw. ihre Erwerbstätigkeit aufgegeben haben, zu unterstützen und ihnen bei der Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt Hilfestellung zu leisten.
- (2) Gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates ⁽³⁾ darf die Mittelausstattung des EGF einen jährlichen Höchstbetrag von 150 Mio. EUR (zu Preisen von 2011) nicht überschreiten.
- (3) Am 12. Juni 2017 stellte Finnland einen Antrag auf Inanspruchnahme des EGF wegen Entlassungen in drei Unternehmen, die im Einzelhandel in den folgenden Regionen tätig sind: Länsi Suomi, Helsinki-Uusimaa, Etelä-Suomi und Pohjois- ja Itä-Suomi in Finnland. Der Antrag wurde gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 durch zusätzliche Informationen ergänzt. Der Antrag erfüllt die Voraussetzungen gemäß Artikel 13 der Verordnung (EU) Nr. 1309/2013 für die Festsetzung eines Finanzbeitrags aus dem EGF.
- (4) Der EGF sollte folglich in Anspruch genommen werden, um einen Finanzbeitrag in Höhe von 2 499 360 EUR für den Antrag Finnlands bereitzustellen.
- (5) Damit der EGF möglichst schnell in Anspruch genommen werden kann, sollte der vorliegende Beschluss ab dem Datum seiner Annahme gelten —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Im Rahmen des Gesamthaushaltsplans der Union für das Haushaltsjahr 2017 wird der Europäische Fonds für die Anpassung an die Globalisierung in Anspruch genommen, damit der Betrag von 2 499 360 EUR an Mitteln für Verpflichtungen und Zahlungen bereitgestellt werden kann.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 855.

⁽²⁾ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.

⁽³⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Er gilt ab dem 12. Dezember 2017.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

K. SIMSON

BESCHLUSS (EU) 2018/8 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 12. Dezember 2017****über die Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments zur Finanzierung haushaltspolitischer Sofortmaßnahmen zur Bewältigung der anhaltenden Herausforderungen der Migration, des Flüchtlingszustroms und der Sicherheitsbedrohungen**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽¹⁾, insbesondere auf Nummer 12,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Flexibilitätsinstrument dient dazu, genau bestimmte Ausgaben zu finanzieren, die innerhalb der verfügbaren Grenzen einer oder mehrerer Rubriken nicht getätigt werden können.
- (2) Die Obergrenze für den jährlich für das Flexibilitätsinstrument zur Verfügung stehenden Betrag beträgt gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates 600 000 000 EUR (zu Preisen von 2011) ⁽²⁾.
- (3) Um die anhaltenden Herausforderungen der Migration, des Flüchtlingszustroms und der Sicherheitsbedrohung zu bewältigen, müssen zur dringenden Finanzierung dieser Maßnahmen umfassende zusätzliche Beträge zur Verfügung gestellt werden.
- (4) Nach Prüfung aller Möglichkeiten einer Mittelumschichtung innerhalb der Ausgabenobergrenze der Rubrik 3 (*Sicherheit und Unionsbürgerschaft*) ist es notwendig, das Flexibilitätsinstrument zur Ergänzung der verfügbaren Finanzmittel des Gesamthaushaltsplans der Union für das Haushaltsjahr 2018 über die Obergrenze der Rubrik 3 hinaus mit 837 241 199 EUR in Anspruch zu nehmen, um Maßnahmen im Bereich Migration, Flüchtlinge und Sicherheit zu finanzieren. Dieser Betrag umfasst die in den Vorjahren verfallenen Beträge des Solidaritätsfonds der Europäischen Union und des Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung, die gemäß Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 für das Flexibilitätsinstrument bereitgestellt werden.
- (5) Auf der Grundlage des erwarteten Zahlungsprofils werden die dieser Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments entsprechenden Mittel für Zahlungen über mehrere Jahre verteilt zur Verfügung gestellt.
- (6) Um die rasche Inanspruchnahme der Mittel zu ermöglichen, sollte dieser Beschluss ab dem Beginn des Haushaltsjahres 2018 gelten —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Im Rahmen des Gesamthaushaltsplans der Union für das Haushaltsjahr 2018 wird das Flexibilitätsinstrument in Anspruch genommen, um 837 241 199 Mio. EUR an Mitteln für Verpflichtungen in die Rubrik 3 (*Sicherheit und Unionsbürgerschaft*) einzustellen.

Der im ersten Unterabsatz genannte Betrag wird zur Finanzierung der Maßnahmen zur Bewältigung der anhaltenden Herausforderungen der Migration, des Flüchtlingszustroms und der Sicherheitsbedrohung verwendet.

⁽¹⁾ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.⁽²⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014-2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).

(2) Auf der Grundlage des erwarteten Zahlungsprofils erfolgt die Aufteilung der dieser Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments entsprechenden Mittel für Zahlungen voraussichtlich wie folgt:

- a) 464 039 631 EUR 2018;
- b) 212 683 883 EUR 2019;
- c) 126 354 910 EUR 2020;
- d) 34 162 775 EUR 2021.

Die einzelnen Beträge der Mittel für Zahlungen für jedes Haushaltsjahr werden im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens genehmigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Er gilt ab dem 1. Januar 2018.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

K. SIMSON

BESCHLUSS (EU) 2018/9 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 12. Dezember 2017****zur Änderung des Beschlusses (EU) 2017/344 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Inanspruchnahme des Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben 2017**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 2. Dezember 2013 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin, die Zusammenarbeit im Haushaltsbereich und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽¹⁾, insbesondere auf Nummer 14 Unterabsatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Artikel 13 der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates ⁽²⁾ wurde ein Spielraum für unvorhergesehene Ausgaben von bis zu 0,03 % des Bruttonationaleinkommens der Union eingerichtet.
- (2) Die Kommission hatte nach Artikel 6 dieser Verordnung den absoluten Betrag dieses Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben für 2017 ⁽³⁾ berechnet.
- (3) Das Europäische Parlament und der Rat haben den Spielraum für unvorhergesehene Ausgaben 2017 in Anspruch genommen, um eine Finanzierung über der Obergrenze für Mittel für Verpflichtungen von 1 906 150 960 EUR, darunter 1 176 030 960 EUR für die Rubrik 3 (*Sicherheit und Unionsbürgerschaft*), zu ermöglichen.
- (4) Für den Haushalt 2018 ist eine größere Flexibilität erforderlich, weshalb die Anrechnung des 2017 in Anspruch genommenen Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben angepasst wird, um den Verrechnungsbetrag in der Rubrik 5 im Jahr 2018 zu senken und eine entsprechende Anrechnung in Rubrik 5 im Jahr 2020 einzufügen —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*Artikel 2 des Beschlusses (EU) 2017/344 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Inanspruchnahme des Spielraums für unvorhergesehene Ausgaben 2017 ⁽⁴⁾ erhält folgende Fassung:

- a) Im Einleitungssatz wird „2019“ durch „2020“ ersetzt.
- b) Buchstabe b erhält folgende Fassung:
„b) 2018: Rubrik 5 (Verwaltung): 318 000 000 EUR;“
- c) Folgender Buchstabe d wird angefügt:
„d) 2020: Rubrik 5 (Verwaltung): 252 000 000 EUR.“

⁽¹⁾ ABl. C 373 vom 20.12.2013, S. 1.⁽²⁾ Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2014–2020 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 884).⁽³⁾ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 30. Juni 2016: Technische Anpassung des Finanzrahmens an die Entwicklung des Bruttonationaleinkommens (BNE) für das Haushaltsjahr 2017 (COM(2016) 311).⁽⁴⁾ ABl. L 50 vom 28.2.2017, S. 57.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 12. Dezember 2017.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Die Präsidentin

K. SIMSON

BESCHLUSS (EU) 2018/10 DER KOMMISSION**vom 20. Februar 2014****über die staatliche Beihilfe SA.18855 — C 5/08 (ex NN 58/07) — Dänemark
über die Vereinbarungen zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair von 1999***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2014) 871)***(Nur der dänische 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,
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 Bestimmungen ⁽¹⁾,
in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Im Februar 2005 reichte die SAS-Gruppe (im Folgenden „SAS“) bei der Kommission eine Beschwerde ein. SAS machte unter anderem geltend, dass Aarhus Airport Ltd./Aarhus Lufthavn A/S (im Folgenden „Flughafen Aarhus“) Ryanair rechtswidrige Beihilfen gewährt habe. Die Förderung sei in Form einer Ermäßigung der Flughafen- und Bodenabfertigungsentgelte für Ryanair gewährt worden.
- (2) Mit Schreiben vom 2. März 2005 und vom 20. Mai 2006 forderte die Kommission Dänemark auf, weitere Auskünfte zu dieser Beschwerde zu übermitteln. Dänemark antwortete mit Schreiben vom 18. Mai 2005 und 11. Juli 2006.
- (3) Mit Schreiben vom 30. Januar 2008 setzte die Kommission Dänemark von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf die Vereinbarung zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ⁽²⁾ einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“). Am 30. Mai 2008 übermittelte Dänemark seine Stellungnahme zu dem Einleitungsbeschluss.
- (4) Der Beschluss der Kommission zur Einleitung des Verfahrens wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽³⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach dem Zeitpunkt der Veröffentlichung zu äußern.
- (5) Die Kommission erhielt von drei Beteiligten Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss. SAS, Ryanair und die Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften übermittelten ihre Stellungnahmen am 16. Juni 2008, am 29. Mai 2008 bzw. am 4. Juli 2008. Mit Schreiben vom 17. Juli 2008 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an Dänemark weiter. Dänemark erhielt Gelegenheit, sich innerhalb eines Monats dazu zu äußern. Dänemark nahm mit Schreiben vom 29. September 2008 Stellung.
- (6) Mit Schreiben vom 25. März 2011 erbat die Kommission weitere Informationen. Dänemark antwortete mit Schreiben vom 28. März 2011. Mit Schreiben vom 8. April 2011 ersuchte die Kommission Ryanair um ergänzende Auskünfte. Ryanair beantwortete das Ersuchen mit Schreiben vom 15. Juli 2011. Die Bemerkungen von Ryanair wurden mit Schreiben vom 5. August 2011 an Dänemark weitergeleitet. Mit Schreiben vom 8. September 2011, 22. September 2011, 12. April 2012 und 22. Mai 2012 übermittelte Dänemark ergänzende Auskünfte.

⁽¹⁾ ABl. C 109 vom 30.4.2008, S. 15.

⁽²⁾ 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 Bestimmungen dieser Artikel bleiben im Wesentlichen identisch. Im Rahmen des vorliegenden Beschlusses sind Bezugnahmen auf Artikel 107 und 108 AEUV als Bezugnahmen auf Artikel 87 bzw. 88 EG-Vertrag zu verstehen, wo dies angebracht ist. Der AEUV hat auch bestimmte terminologische Änderungen wie zum Beispiel die Ersetzung von „Gemeinschaft“ durch „Union“ und von „Gemeinsamer Markt“ durch „Binnenmarkt“ mit sich gebracht. In diesem Beschluss wird durchgängig die Terminologie des AEUV verwendet.

⁽³⁾ ABl. C 109 vom 30.4.2008, S. 15.

2. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MAßNAHME

2.1. Hintergrund der Untersuchung

- (7) Der Flughafen Aarhus befindet sich 36 km nordöstlich von der dänischen Stadt Aarhus in der Gemeinde Tirstrup. Aarhus Airport, der Eigentümer und Betreiber des Flughafens, ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die zu 100 % im Eigentum der öffentlichen Hand steht (¹).
- (8) Der Flughafen ist einer von sechs Regionalflughäfen, die den jütländischen Markt mit einer Bevölkerung von ca. 2,5 Mio. Einwohnern bedienen. Für etwa 25 % der jütländischen Bevölkerung ist der Flughafen Aarhus der am nächsten gelegene Flughafen. Der größte Flughafen in der Region Jütland ist der Flughafen Billund, der sich in 140 km Entfernung befindet (ca. 1 Stunde 35 Minuten Fahrtzeit mit dem Auto). Der Flughafen Aarhus ist nach dem Flughafen Billund der zweitgrößte Flughafen in der Region Jütland; er wird vor allem von SAS (rd. 48 % der Fluggäste) und Ryanair (rd. 34,7 % der Fluggäste) bedient.
- (9) Die Kapazität des Flughafens Aarhus liegt bei ca. einer Million Fluggästen pro Jahr. Im Jahr 1996 erreichte das Passagieraufkommen mit über 800 000 Fluggästen seinen Höhepunkt. Im Jahr 1996 wurde die Brücke über den Großen Belt eröffnet, wodurch die Inseln Fünen und Seeland miteinander verbunden wurden und die Fahrtzeit zwischen Jütland und Kopenhagen verkürzt wurde. Die Brücke über den Großen Belt ermöglicht es Reisenden, mit dem Auto von Aarhus nach Kopenhagen zu fahren. Nach der Eröffnung der Brücke 1996 sank die Zahl der Fluggäste am Flughafen Aarhus auf ca. 600 000 pro Jahr. 1999 stellte SAS die Strecke Aarhus-London ein. Im gleichen Jahr wurden die Vereinbarungen zwischen Ryanair und dem Flughafen Aarhus geschlossen und Ryanair nahm eine tägliche Flugverbindung nach London-Stansted in Betrieb. In der folgenden Tabelle ist die Entwicklung der Fluggastzahlen am Flughafen Aarhus in den Jahren von 1995 bis 2012 zusammengefasst:

Tabelle 1

Entwicklung der Fluggastzahlen in AAR 1995-2012

Tatsächliches Fluggastaufkommen 1995-2012									
Jahr	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Fluggäste (in 1000)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fluggäste (in 1000)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Die zu prüfenden Maßnahmen und die erste Prüfung durch die Kommission

- (10) Der Einleitungsbeschluss bezieht sich auf die Vereinbarungen, die Ryanair und der Flughafen Aarhus im Jahr 1999 schlossen. Der vorliegende Beschluss lässt daher etwaige Änderungen oder Ersetzungen der Vereinbarungen von 1999 oder danach geschlossene ergänzende Vereinbarungen unberührt.
- (11) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission die Frage, ob sich der Flughafen Aarhus wie ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsteilnehmer verhalten hatte, als er die Vereinbarungen von 1999 mit Ryanair schloss. Die Kommission stellte insbesondere die Frage, ob die Höhe der Flughafenentgelte und die anschließenden Rabatte und die Marketingunterstützung, die Ryanair vom Flughafen erhielt, eine staatliche Beihilfe darstellen.
- (12) Die Kommission äußerte insbesondere hinsichtlich der Frage Zweifel, ob sich die am Flughafen Aarhus vorgenommene Differenzierung von Flughafenentgelten auf inkrementelle Einnahmen und Kosten stützte, die aufgrund der Tätigkeiten von Ryanair am Flughafen entstanden waren. Darüber hinaus übermittelte Dänemark der Kommission weder eine Kopie der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 noch den Geschäftsplan, in dem die Rentabilität für den Flughafen Aarhus beurteilt wurde. Daher äußerte die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss Zweifel daran, dass das Verhalten des Flughafens Aarhus von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet war. Entsprechend konnte nicht ausgeschlossen werden, dass Ryanair aufgrund der Vereinbarungen von 1999 eine Vergünstigung erhielt, die Ryanair unter marktüblichen Bedingungen nicht erhalten hätte.

(¹) Der Flughafenbetreiber steht im Eigentum folgender Gemeinden bzw. Kreise: Gemeinde Århus (64,60 %), Gemeinde Randers (16,70 %), Gemeinde Grenå (4,80 %), Gemeinde Ebeltoft (3,00 %) und Kreis Århus (10,90 %).

- (13) Die Kommission äußerte Zweifel dahingehend, ob die Beihilfe auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für vereinbar erklärt werden konnte. Diesbezüglich äußerte die Kommission insbesondere dahingehend Zweifel, ob die Voraussetzungen für die Vereinbarkeit gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2005 ⁽¹⁾ in diesem Fall erfüllt waren.

3. STELLUNGNAHME DÄNEMARKS

3.1. Der Entscheidungsfindungsprozess, der zu den Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 führte

- (14) Dänemark übermittelt der Kommission zuerst seine Bemerkungen zur mangelnden Zurechenbarkeit der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 zu diesem Mitgliedstaat.
- (15) Dänemark gibt an, die Vereinbarungen von 1999 seien zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair geschlossen worden und keiner Behörde zurechenbar. Dänemark weist darauf hin, dass weder dieser Mitgliedstaat noch andere Behörden an der Verhandlung der Vereinbarungen beteiligt waren.
- (16) Dänemark stellt klar, dass die Vorverhandlungen zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair laut dem Flughafen Aarhus bereits zu Beginn des Jahres 1998 begonnen haben. Dänemark stellt darüber hinaus klar, dass diese Verhandlungen im Frühling 1999 vorübergehend ausgesetzt worden seien, da sich die Beteiligten nicht einig werden konnten.
- (17) Dänemark gibt zudem an, SAS habe im Juni 1999 die Stilllegung der Strecke Aarhus-London mit Wirkung ab Ende Oktober 1999 angekündigt. Diesbezüglich weist Dänemark darauf hin, dass die Verhandlungen zwischen Ryanair und dem Flughafen Aarhus (durch seinen für Versorgungspartnerschaft zuständigen Direktor vertreten) im Laufe des Sommers 1999 wieder aufgenommen worden seien.
- (18) Bezüglich der Verhandlungen über die Vereinbarungen von 1999 stellt Dänemark klar, dass die Vereinbarungen von 1999 unmittelbar vom Flughafendirektor verhandelt worden seien und die öffentlichen Eigentümer die in den Vereinbarungen enthaltenen Bedingungen weder vorgeschlagen noch genehmigt haben. Dänemark zufolge hatte der Direktor, der die Vereinbarungen einschließlich der gewährten Ermäßigungen aushandelte, weder zum Verwaltungsrat noch zu anderen lokalen Gebietskörperschaften Kontakt.
- (19) Dänemark stellt weiter klar, dass die Vereinbarungen von 1999 unmittelbar vom Flughafendirektor unterzeichnet worden seien, der die Vereinbarungen aushandelte. Dänemark erklärt weiter, dass die Vereinbarungen von 1999 weder den dänischen Zivilluftfahrtbehörden zur Genehmigung vorgelegt worden seien, noch seien die Flughafenentgelte in Form einer Entgeltordnung oder in einer anderen Form von Dänemark genehmigt worden.
- (20) Um diese Angaben (vgl. Erwägungsgründe 15 bis 19) zu untermauern, legte Dänemark eine Kopie der Protokolle der Verwaltungsratssitzungen unter Teilnahme von Vertretern der lokalen Gebietskörperschaften und Protokolle der jährlichen Generalversammlungen vor.
- (21) Dänemark ist folglich der Ansicht, dass weder die Flughafenaktionäre noch die Zivilluftfahrtbehörden unmittelbar oder mittelbar eine Rolle bei den Verhandlungen über die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 spielten. Dänemark vertritt daher die Meinung, dass diese Vereinbarungen nicht diesem Mitgliedstaat zugerechnet werden können. Da eine der kumulativen Bedingungen für den Begriff der staatlichen Beihilfe nicht erfüllt ist, vertritt Dänemark die Ansicht, dass die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 keine staatliche Beihilfe darstellen.

3.2. Die Vereinbarungen zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair von 1999

- (22) Dänemark legte eine Kopie zweier vom Flughafen Aarhus mit Ryanair geschlossenen Vereinbarungen von 1999 sowie weitere Erläuterungen vor.

Die Hauptvereinbarung von 1999

- (23) Dänemark stellt klar, dass der Flughafen Aarhus am 2. November 1999 eine Vereinbarung mit Ryanair geschlossen habe (im Folgenden „Hauptvereinbarung“). Dänemark gibt weiter an, dass die Vereinbarung planmäßig bis zum 31. Oktober 2009 (d. h. für einen Zeitraum von zehn Jahren) gelten sollte.

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

- (24) Dänemark gibt an, dass Ryanair durch die Hauptvereinbarung dazu verpflichtet gewesen sei, mindestens eine Flugverbindung [...] ⁽¹⁾ vom Flughafen Aarhus nach London Stansted mit einem Luftfahrzeug des Typs B737 zu betreiben (wobei das Leistungsangebot nur zu Feiertagszeiten wie an Weihnachten, Neujahr und zu Ostern reduziert werden durfte). Dänemark stellt klar, dass Ryanair der Hauptvereinbarung zufolge verpflichtet gewesen sei, vom 1. Januar 2001 bis zum 31. Dezember 2001 am Flughafen Aarhus mindestens [...] Fluggäste zu befördern.
- (25) Hinsichtlich der von Ryanair zu entrichtenden Gebühren gibt Dänemark zur Erklärung an, dass Ryanair der Hauptvereinbarung zufolge verpflichtet gewesen sei, dem Flughafen Aarhus die in Tabelle 2 zusammengefassten Gebühren zu bezahlen Tabelle 2.

Tabelle 2

Von Ryanair gemäß der Hauptvereinbarung von 1999 am Flughafen Aarhus zu entrichtende Flughafenentgelte

Von Ryanair zu entrichtende Flughafenentgelte	(...)	(...)
Lande-/Startgebühren pro Flug (einschließlich Lärmzuschlag und örtlicher Luftverkehrsüberwachung)	[...] DKK	
Fluggastgebühr pro abfliegendem Fluggast	[...] DKK	
Nachtentgelt	Gemäß dem Standardtarif	
Fluggast- und Vorfeldabfertigungsentgelt pro Flug	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Dänemark weist darauf hin, dass der Flughafen Aarhus der Hauptvereinbarung zufolge verpflichtet gewesen sei, Ryanair einen Rabatt von [...] DKK (für die ersten [...] Jahre, d. h. [...] bzw. von [...] DKK (für die letzten [...] Jahre, d. h. [...]) auf die Fluggastgebühr zu gewähren (d. h. eine Ermäßigung von [...] % auf die geltende Fluggastgebühr), wenn Ryanair pro Fluggast in eine Richtung auf der Strecke London Stansted Nettoeinnahmen von maximal [...] DKK generiert. Dänemark stellt klar, dass dem ab 1999 so gewesen sei.

Die Marketingvereinbarung von 1999

- (27) Dänemark weist darauf hin, dass der Flughafen Aarhus am selben Tag, d. h. am 2. November 1999 eine zweite Vereinbarung mit Ryanair geschlossen habe (im Folgenden „Marketingvereinbarung“).
- (28) Dänemark erläutert, dass der Flughafen Aarhus aufgrund der Marketingvereinbarung dazu verpflichtet gewesen sei, folgende Zahlungen an Ryanair vorzunehmen:
- i. Ein Betrag, der [...] Ryanair gemäß der Hauptvereinbarung entstandenen [...] entspricht sowie
 - ii. sämtliche Fluggastgebührenerhöhungen am Flughafen Aarhus über [...] DKK [...] und über [...] DKK [...].
- (29) Dänemark gibt weiter zur Erklärung an, dass die Senkung der Lande-/Start-/Nachtentgelte laut der Marketingvereinbarung als Marketingunterstützung gegolten habe. Dänemark gibt an, dass der Flughafen Aarhus nicht gewusst habe, welchen Zweck die bezahlte Marketingunterstützung erfüllen sollte, aber davon ausgegangen sei, dass sie dazu diene, die Kosten für die Strecke Aarhus-London Stansted zu teilen.

3.3. Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers und Selektivität

- (30) Hinsichtlich der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vertritt Dänemark die Meinung, dass die Kommission das Verhalten des Flughafens Aarhus mit dem mutmaßlichen Verhalten eines Privatbetreibers vergleichen müsse, der eine sektorale Politik verfolgt und sich von langfristigen Rentabilitätsaussichten leiten lässt.

⁽¹⁾ Diese Angabe fällt gemäß der Mitteilung der Kommission vom 1. Dezember 2003 zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (C(2003) 4582 — ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6) unter das Berufsgeheimnis.

- (31) Dänemark gibt an, dass die Rentabilität der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 in Bezug auf die erwartete Gesamtlaufzeit der in Rede stehenden Vereinbarungen (d. h. für einen Zeitraum von zehn Jahren) beurteilt werden müsse. Dänemark gibt an, dass sich die Vereinbarungen von 1999 positiv auf die Finanzen des Flughafens im Zeitraum von 1999 bis 2009 ausgewirkt haben.
- (32) Dänemark stellt klar, dass der Flughafen Aarhus zum Zeitpunkt, als die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 geschlossen wurden, vor folgenden Herausforderungen gestanden habe: Erstens sei er mit dem Flughafen Billund im Wettbewerb um Luftfahrtunternehmen und Fluggäste gestanden, wobei sich dieser als größter Flughafen in der Region Jütland in einer strategisch günstigeren Wettbewerbsposition befunden habe. Zweitens sei der Flughafen Aarhus nur zu 40 % ausgelastet gewesen und habe im Zeitraum von 1996 bis 1999 bereits einen Rückgang der Fluggastzahlen von ca. 860 000 auf ca. 596 000 verzeichnet, wobei auch in den Folgejahren mit einem weiteren Rückgang gerechnet worden sei. Drittens seien die militärischen Aktivitäten des Flughafens (Luftstützpunkt Tirstrup) eingestellt gewesen worden, was bedeute, dass die jährlichen Nettokosten für die Luftüberwachung, Brandbekämpfungs- und Rettungsdienste technische Dienste und Bodendienste am Flughafen Aarhus um 10 bis 12 Mio. DKK angestiegen gewesen seien. Viertens sei die Eröffnung einer neuen Autobahn (der Djurslandautobahn) für das Jahr 2004 geplant gewesen, wodurch die Verkehrsanbindung an Tirstrup schneller und einfacher würde.
- (33) Dänemark erklärt weiter, dass die Brücke über den Großen Belt eröffnet worden sei (wodurch es möglich geworden sei, mit dem Auto von Aarhus nach Kopenhagen zu fahren) und die SAS-Strecke nach London eingestellt worden sei. Dänemark weist darauf hin, dass die Fahrtzeit zwischen Aarhus und Kopenhagen durch die Eröffnung der Brücke über den Großen Belt von ca. fünf Stunden auf ca. drei Stunden für alternative Verkehrsmittel (Auto/Bahn/Expressfähre) verkürzt worden sei.
- (34) Dänemark weist darauf hin, dass der Flughafen Aarhus vor diesem Hintergrund (vgl. Erwägungsgründe 32 und 33) Anreize habe schaffen müssen, um neue Kunden anzulocken und die leeren Kapazitäten auszulasten. Dänemark stellt klar, dass der Direktor des Flughafens Aarhus geschätzt habe, dass Ryanair in der Lage sein würde, ca. [...] neue Fluggäste pro Jahr an den Flughafen zu locken. Dänemark gibt an, dass aufgrund dieser prognostizierten Fluggastzahlen damit gerechnet worden sei, dass die Vereinbarungen im Jahr 2001 Nettoeinnahmen in der Höhe von ca. [...] DKK ([...] EUR) bringen würden. Dänemark erklärt, dass die Zuverlässigkeit der Prognosen des Direktors von den tatsächlichen Ergebnissen untermauert worden sei, lagen doch z. B. 2001 die durch die Vereinbarungen von 1999 erwirtschafteten Nettoeinnahmen bei [...] DKK ([...] EUR). Dänemark betont, dass alle Kosten (wie z. B. für Marketing, Bodenabfertigung und Weiteres), die dem Flughafen aufgrund der mit Ryanair geschlossenen Vereinbarung entstehen, unmittelbar durch die aus dieser Vereinbarung erzielten Einnahmen abgedeckt werden. Darüber hinaus gibt Dänemark an, dass die durch die Vereinbarung erzielten Nettoeinnahmen zur allgemeinen Rentabilität des Flughafens beitragen.
- (35) Dänemark weist darauf hin, dass die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 keine Investitionen vonseiten des Flughafens Aarhus erforderlich gemacht haben, da der Flughafen nur zu 40 % ausgelastet gewesen sei. Dänemark stellt klar, dass die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 in Bezug auf die Betriebskosten des Flughafens Aarhus eine Abdeckung von 60 % der Kapazitäten durch das Personal vorgesehen haben, so sei z. B. das Bodenabfertigungspersonal bereits aus den anderen Einnahmen des Flughafens finanziert worden.
- (36) Was die Marketingunterstützung betrifft, die der Flughafen Aarhus Ryanair gemäß der Marketingvereinbarung zu zahlen hatte, so weist Dänemark darauf hin, dass der Flughafenbetreiber davon ausgegangen sei, dass Ryanair dem Flughafen durch die Erhöhung seines Bekanntheitsgrades behilflich sein würde. Dänemark stellt weiter klar, dass der Flughafen Aarhus zur gleichen Zeit beschlossen habe, seine anderen Marketingtätigkeiten einzuschränken, da diese von Ryanair ersetzt worden seien, wie z. B. durch die Bewerbung des Flughafens Aarhus auf der Website von Ryanair und den angeflogenen Flughäfen.
- (37) Dänemark stellt klar, dass der Flughafen Aarhus beabsichtigt habe, seine Einnahmen durch erhöhte Fluggastzahlen und nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen (wie z. B. Einnahmen durch das Angebot von Einkaufs- und Parkmöglichkeiten) zu steigern. Dänemark gibt weiter an, dass der Flughafen Aarhus zum Zeitpunkt, als die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 geschlossen wurden, damit gerechnet habe, dass das gebührenpflichtige Parken eine potenzielle Haupteinnahmequelle sein würde. Was die Einnahmen durch Einkaufsmöglichkeiten betrifft, so stellt Dänemark klar, dass nur 30 % der verfügbaren Kapazitäten des Flughafens verpachtet gewesen seien.
- (38) Aus diesen Gründen ist Dänemark der Ansicht, dass die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers geschlossen wurden, da damit gerechnet worden sei, dass diese Vereinbarungen von 1999 bis 2009 ca. [...] DKK zur Rentabilität des Flughafens beitragen würden und so die finanzielle Lebensfähigkeit des Flughafenbetreibers erhöht haben.
- (39) Um diesen Standpunkt zu untermauern, legte Dänemark den Geschäftsplan und die Annahmen der Leitung des Flughafenbetreibers bezüglich der Rentabilität vor. Tabelle 3 enthält die von Dänemark vorgelegte erwartete Rentabilität der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999:

Tabelle 3

**Zusammenfassung der erwarteten Rentabilität der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999
bezüglich des Flughafens Aarhus (in 1 000 DKK)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Gesamt- summe (nominal)
Einnahmen	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Luftverkehrsbezogene Einnahmen</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Kosten	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Bodenabfertigung</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
<i>Marketing</i>	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Ergebnisse aus den Vereinbarungen mit Ryanair von 1999	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (40) Dänemark stellt klar, dass Ryanair kein selektiver Vorteil entstehe, da die auf Grundlage der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 gewährten Ermäßigungen zuvor auch schon SAS gewährt worden seien. Dänemark weist zudem darauf hin, dass Cimber Air A/S und Maersk Air A/S im Jahr 1999 dieselbe 50 %ige Ermäßigung wie Ryanair erhalten haben. Dänemark gibt außerdem an, dass die regionalen Luftfahrtunternehmen Sunair und EasyJet (vormals Go) ebenfalls Angebote für eine ähnliche Ermäßigungsvereinbarung erhalten haben. Um dies zu untermauern, legte Dänemark Kopien dieser Schreiben vor.
- (41) Dänemark vertritt die Meinung, dass die zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair geschlossenen Vereinbarungen von 1999 zu Marktbedingungen geschlossen worden seien, Ryanair daraus kein Vorteil entstehe und sie daher keine staatliche Beihilfe darstellen.
- (42) Dänemark stellt zudem klar, dass die erwartete Rentabilität außerdem durch die tatsächlichen finanziellen Ergebnisse des Flughafenbetreibers bestätigt worden sei. Dänemark gibt weiter an, dass der Flughafen Aarhus z. B. im Jahr 2010 einen Nettogewinn von ca. 2 Mio. DKK erzielt habe und auch für die folgenden Jahre positive Ergebnisse erwartet werden. Dänemark weist darauf hin, dass die Gewinne das Ergebnis des schrittweisen Anstiegs der Fluggastzahlen und der langfristigen Umstellung von Inlands- auf Auslandsflüge nach der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt seien.

4. STELLUNGNAHME DRITTER

- (43) Die Kommission hat Stellungnahmen von drei Beteiligten erhalten.

4.1. Ryanair

- (44) Ryanair erklärte zu Beginn seiner Stellungnahme vom 29. Mai 2008, dass es die Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens für unbegründet und unnötig halte. Ryanair brachte auch sein Bedauern zum Ausdruck, dass die Kommission Ryanair nicht die Möglichkeit gegeben habe, sich an der vorläufigen Prüfung zu beteiligen.
- (45) Zum eigentlichen Gegenstand des Verfahrens wird die Ansicht vertreten, die Kommission hätte von den üblichen Geschäftsvereinbarungen ausgehen und auf dieser Grundlage zu dem Ergebnis kommen müssen, dass die Vereinbarungen von 1999 nicht gegen den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers verstoßen und somit nicht als staatliche Beihilfe anzusehen sind. Ryanair vertritt die Ansicht, dass der Leiter des Flughafens Aarhus von der Anwesenheit Ryanairs am Flughafen profitiert.

- (46) Was den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers betrifft, so gibt Ryanair an, dass auf der Einnahmenseite sowohl luftverkehrsbezogene als auch nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen zu berücksichtigen seien. Bezüglich der Kostenseite weist Ryanair darauf hin, dass die zu berücksichtigenden relevanten Kosten die inkrementellen Kosten seien, die entstehen, wenn die betreffenden Vereinbarungen mit einem Luftfahrtunternehmen geschlossen werden. Ryanair vertritt die Ansicht, dass weder uneinbringliche Kosten noch fixe Gemeinkosten berücksichtigt werden sollten. Ryanair gibt an, dass wenn ein Luftfahrtunternehmen eine Vereinbarung mit einem Flughafen trifft, der zunehmend gewinnbringend ist, die Vereinbarung keine Beihilfe enthalte.
- (47) Ryanair gibt an, dass von einem marktwirtschaftlich handelnden Teilnehmer im Allgemeinen nicht erwartet werde, dass er Vereinbarungen trifft, die zunehmend Verluste bringen. Andererseits gibt Ryanair an, dass Ausnahmen gemacht werden sollten, wenn ein Flughafen zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung unwirtschaftlich ist, aber glaubt, dass die Vereinbarung auf irgendeine Art und Weise dabei behilflich sein wird, seine Wirtschaftlichkeit zu steigern. In einem solchen Fall könne das Abkommen Ryanair zufolge rentabel sein, auch es wenn zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung den Anschein hat, als liege es unter seinen inkrementellen Kosten.
- (48) Ryanair zufolge hätte die Kommission ihre Prüfung außerdem auf einen Vergleichsansatz stützen sollen, indem sie die von Ryanair mit anderen öffentlichen und privaten Flughäfen geschlossenen Vereinbarungen vergleicht. Außerdem erläutert Ryanair, bei der Bewertung der Vereinbarungen müssten auch die netzspezifischen Auswirkungen der Vereinbarungen von 1999 berücksichtigt werden.
- (49) Ryanair vertritt die Ansicht, dass die geprüften Vereinbarungen von 1999 den üblichen Geschäftsvereinbarungen zwischen einem Flughafen und einem Luftfahrtunternehmen auf einem liberalisierten Markt entsprechen. Ryanair weist darauf hin, dass sie ihren Ursprung in der unabhängigen Entscheidung des Flughafens haben, seine Kapazitätsauslastung durch die Maximierung der Fluggastzahlen zu erhöhen, um so seine luftverkehrsbezogenen und nicht luftverkehrsbezogenen Einnahmen zu steigern.
- (50) Ryanair argumentiert, der Flughafen Aarhus sei dem Beispiel vieler privater Flughäfen in einer vergleichbaren Situation gefolgt, indem er beschlossen habe, der beste Weg zur Maximierung der Fluggastzahlen sei es, Anreize für Luftfahrtunternehmen zu schaffen, für hohe Fluggastzahlen zu sorgen. Ryanair zufolge schaffen Flughäfen solche Anreize angesichts der Tatsache, dass Luftfahrtunternehmen mit hohen Fluggastzahlen Größenvorteile für den Flughafenbetreiber bringen. Ryanair zufolge ist das Anreizsystem am Flughafen Aarhus darin begründet, dass sich Ryanair dazu verpflichtet hat, mindestens [...] Fluggäste pro Jahr zu befördern.
- (51) Ryanair bringt Beispiele von anderen europäischen Flughäfen, die eine ähnliche Strategie wie der Flughafen Aarhus verfolgen, z. B. London Stansted, London Luton und Frankfurt Hahn. Außerdem weist Ryanair darauf hin, dass es ausreiche, wenn die Vereinbarungen zur langfristigen Verbesserung der finanziellen Lage des Flughafens beitragen, um dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers zu entsprechen.
- (52) Ryanair erläutert, dass die Entgelte, die von SAS entrichtet werden sollen, nicht mit den von Ryanair entrichteten Entgelten verglichen werden können, da der Umfang der von den beiden Luftfahrtunternehmen bereitgestellten Dienstleistungen, wie etwa die Anforderungen an die Abfertigung und der Betrieb von Luftfahrzeugen, unterschiedlich sei.
- (53) Ryanair ist der Ansicht, dass die Vereinbarungen von 1999, die mit dem Flughafen Aarhus geschlossen wurden, dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers entsprechen.
- (54) Was die Zurechenbarkeit der Vereinbarungen von 1999 betrifft, so vertritt Ryanair die Meinung, dass es sich beim Flughafen Aarhus um ein unabhängiges Unternehmen handle. Ryanair gibt an, die Eigentümer üben nicht die Kontrolle über seine Leitung und Finanzen aus. Ryanair erläutert, der Betreiber habe die Entgelte bestimmt und die Vereinbarung mit dem Luftfahrtunternehmen ausgehandelt. Die Behörden des Dänemark seien nicht in die Verhandlungen eingebunden gewesen. Ryanair glaubt ferner, die Gesellschafter des Flughafens haben keine Kontrolle über die Festlegung von Entgelten, was auch das Abkommen mit Ryanair betreffe.
- (55) Was den selektiven Vorteil betrifft, ist Ryanair der Meinung, dass der Flughafen Aarhus nach Maßgabe der Wettbewerbsregeln der EU nicht verpflichtet sei, alle seine Luftfahrtunternehmenskunden auf nicht diskriminierende Art und Weise zu behandeln, da er sich auf keinem der europäischen, einzelstaatlichen oder regionalen Märkte für Flughafendienste in einer beherrschenden Stellung befinde. Nichtsdestotrotz stellt Ryanair klar, dass der Flughafen Aarhus immer den Grundsatz der Nichtdiskriminierung eingehalten habe und die Vereinbarung, in die Ryanair schließlich eingewilligt habe, tatsächlich eine Reihe von anderen Luftfahrtunternehmen angeboten habe, darunter auch SAS, Cimber Air, Sun Air und Maersk. Ryanair weist darauf hin, dass die Tatsache, dass keines dieser Luftfahrtunternehmen daran interessiert gewesen sei, seine Tätigkeiten vom Flughafen Aarhus aus auszuweiten, nicht bedeute, dass Ryanair bevorzugt behandelt werde. Ryanair gibt darüber hinaus an, dass in seinen Vereinbarungen mit dem Flughafen Aarhus von 1999 an keiner Stelle die Rede von Ausschließlichkeit sei.

- (56) Aus diesen Gründen vertritt Ryanair die Ansicht, dass die mit dem Flughafen Aarhus geschlossenen Vereinbarungen keine staatliche Beihilfe darstellen.

4.2. SAS

- (57) SAS übermittelte seine Stellungnahme am 16. Juni 2008.
- (58) SAS vertritt die Meinung, der Flughafen Aarhus sei von seinen öffentlichen Eigentümern (d. h. den Behörden) nicht unabhängig. SAS gibt an, die Mehrheit der Verwaltungsratsmitglieder würde von den öffentlichen Eigentümern des Flughafens ernannt und gewählt. SAS glaubt, die Verwaltungsratsmitglieder seien von ihnen vertretenen Mitarbeitern und Eigentümern folglich nicht unabhängig.
- (59) Bezüglich der finanziellen Lage des Flughafens stellt SAS fest, dass der Flughafen Aarhus angegeben habe, dass er sich in einer soliden Finanzlage befinde und dass Ryanair einen jährlichen Nettobeitrag zum Flughafen in der Höhe von ca. 5 bis 6 Mio. DKK leiste. SAS stellt fest, dass auch wenn diese Angabe korrekt wäre, der Flughafen Aarhus für das Jahr 2007 trotz einer 12,5 %igen Umsatzsteigerung ein negatives Ergebnis in Höhe von 2 311 410 DKK erzielt habe.
- (60) SAS argumentiert ferner, dass die schwachen Finanzergebnisse des Flughafenbetreibers auch daraus ersichtlich seien, dass sich die Summe der negativen Ergebnisse der vergangenen fünf Jahre auf über 20 Mio. DKK belaufe. SAS glaubt, dass die finanzielle Lage des Flughafenbetreibers bedeutend besser gewesen wäre, wenn Ryanair keine Subventionen gewährt worden wären.
- (61) SAS vertritt die Meinung, Ryanair sei vom Flughafen Aarhus bevorzugt behandelt worden und zwar in Form von bedeutend niedrigeren Fluggastgebühren sowie niedrigeren Start- und Landegebühren. SAS argumentiert, dass andere am Flughafen tätige Luftfahrtunternehmen durch die bevorzugte Behandlung von Ryanair benachteiligt werden.
- (62) SAS gibt ferner an, dass diese Rabatte außerdem nicht mit den Vereinbarkeitskriterien für Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen laut den Luftverkehrsleitlinien von 2005 im Einklang stehen. SAS zufolge scheint es keine Form der Gewährleistung von Fluggastzahlen oder Ähnliches zu geben, das von Ryanair in den Vereinbarungen mit dem Flughafenbetreiber von 1999 angeboten wurde. Darüber hinaus macht SAS geltend, es seien offenbar keine besonderen Sanktionen für den Fall vorgesehen, dass es Ryanair nicht gelingen sollte, die Fluggastzahlen bzw. die Verpflichtungen einzuhalten, die Ryanair ursprünglich bei Abschluss der Vereinbarung für den Flughafen im Jahr 1999 zugesagt hatte. Darüber hinaus stellt SAS fest, Ryanair habe in den vergangenen Jahren laufend Strecken eröffnet oder eingestellt, ohne dass sich das negativ auf die vom Flughafenbetreiber gewährten finanziellen Vorteile ausgewirkt hätte.
- (63) SAS vertritt die Ansicht, dass die durch den Flughafenbetreiber gewährte Beihilfe für Ryanair nicht darauf abziele, eine unterentwickelte Region zu entwickeln, sondern weitere, mit anderen Flughäfen im Wettbewerb stehende Betriebe anzulocken.
- (64) Zuletzt gibt SAS an, dass die Vereinbarungen mit Ryanair von 1999 nun bereits seit beinahe zehn Jahren bestehen. SAS glaubt, dass auch wenn man argumentieren könne, die Vereinbarungen von 1999 würden den Kriterien für Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen laut den Luftverkehrsleitlinien von 2005 entsprechen, so würde der Zeitrahmen alleine bedeuten, dass die Vereinbarungen von 1999 angesichts der strengen Bedingungen für die Genehmigung einer solchen Beihilfe nicht vereinbar seien.
- (65) Vor diesem Hintergrund ist SAS der Meinung, dass die Vereinbarungen zwischen Ryanair und dem Flughafen Aarhus von 1999 eine unvereinbare staatliche Beihilfe darstellen.

4.3. Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften

- (66) Die Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (im Folgenden „AEA“) übermittelte ihre Stellungnahme am 4. Juli 2008. Die Stellungnahme der AEA entsprach auf ganzer Linie der von SAS.

5. STELLUNGNAHME DÄNEMARKS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DRITTER

- (67) Dänemark hat von drei Beteiligten Stellungnahmen erhalten.
- (68) Dänemark erklärte zu Beginn seiner Stellungnahme, dass die von SAS erwähnten Leitlinien für die Beurteilung des Vorliegens einer Beihilfe bezüglich der Vereinbarungen von 1999 irrelevant seien.

- (69) Dänemark gibt an, es stimme SAS nicht zu, wenn bemerkt wird, dass die Vereinbarungen von 1999 diesem Mitgliedstaat zuzurechnen seien. Dänemark gibt an, es reiche nicht aus, dass sich der Flughafen Aarhus in staatlichem Besitz befindet, um die Zurechenbarkeit der Vereinbarungen von 1999 aufzuzeigen, vielmehr müsse die wirksame Einbeziehung in die Entscheidungen durch den Flughafenbetreiber ersichtlich sein. Dänemark gibt an, die Behörden seien zu keinem Zeitpunkt in die Verhandlungen über die Vereinbarungen von 1999 einbezogen worden.
- (70) Darüber hinaus weist Dänemark die Bemerkungen von SAS zurück, die Vereinbarungen enthalte keinerlei „Gewährleistung hinsichtlich der Fluggastzahlen“ oder Sanktionsmechanismus im Falle einer Nichteinhaltung durch Ryanair. Dänemark erläutert, dass die Vereinbarungen von 1999 die Möglichkeit bieten würden, die Vereinbarungsbedingungen neu zu verhandeln, sollte es Ryanair nicht gelingen, in den ersten Jahren nach Abschluss der Vereinbarungen die Mindestanzahl von [...] Fluggästen zu befördern. Dänemark zufolge handelt es sich dabei um einen Sanktionsmechanismus. Dänemark ist zudem der Meinung, die in den Luftverkehrsleitlinien von 2005 niedergelegten Bedingungen für Anlaufbeihilfen seien auf die Vereinbarungen von 1999 nicht anwendbar.
- (71) Was die Stellungnahme von Ryanair betrifft, so erläutert Dänemark, dass die Vereinbarung zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair von 1999 eine allgemeine Entwicklung am Markt für Regionalflughäfen veranschauliche und widerspiegele.

6. VORLIEGEN EINER BEIHILFE

- (72) 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.“
- (73) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV niedergelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob es sich bei der betreffenden Maßnahme um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt, müssen also alle nachfolgend genannten Bedingungen erfüllt sein. Die Finanzhilfe muss also
- i. einen Vorteil darstellen,
 - ii. durch den Mitgliedstaat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,
 - iii. bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,
 - iv. den Wettbewerb verfälschen oder drohen, ihn zu verfälschen, und
 - v. den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (74) Da sich der Flughafen Aarhus in staatlichem Besitz befindet, verfügt er klar über öffentliche Mittel. Es muss daher festgestellt werden, inwieweit er in der Vergangenheit von staatlichen Beihilfen profitiert hat. Jedenfalls wurde den Luftverkehrsleitlinien von 1994 zufolge die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur durch den Staat als allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme erachtet, die nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden konnte, als die Vereinbarungen von 1999 geschlossen wurden. Im Urteil vom 12. Dezember 2000 ⁽¹⁾ in der *Rechtssache Aéroports de Paris* stellte das Gericht entgegen dieser Auslegung fest, dass auch der Betrieb eines Flughafens eine wirtschaftliche Tätigkeit darstellt. Bis zum Urteil in der *Rechtssache Aéroports de Paris* konnten die Behörden berechtigterweise davon ausgehen, dass die öffentliche Finanzierung von Flughäfen keine staatliche Beihilfe darstellt. Aufgrund der Unsicherheit, die bis zu dieser rechtlichen Klarstellung vorhanden war, können Finanzierungsmaßnahmen, die vor Verkündung des Urteils gewährt wurden, auf Grundlage der Bestimmungen zu staatlichen Beihilfen nicht mehr in Frage gestellt werden.
- (75) Um festzustellen, ob die Vereinbarungen von 1999 Ryanair einen Vorteil verschafften, muss die Kommission untersuchen, ob ein unter normalen Marktbedingungen tätiger und von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleiteter Flughafen unter ähnlichen Umständen eine gleiche oder ähnliche geschäftliche Vereinbarung wie der Flughafen Aarhus geschlossen hätte ⁽²⁾. Das Vorliegen eines Vorteils kann normalerweise ausgeschlossen werden, wenn a) der für Flughafendienstleistungen erhobene Preis dem Marktpreis entspricht oder b) durch eine *Ex-ante-Analyse* aufgezeigt werden kann, dass die Vereinbarungen mit der Luftverkehrsgesellschaft einen inkrementellen

⁽¹⁾ Urteil vom 12. Dezember 2000 in der Rechtssache T-128/98, *Aéroports de Paris/Kommission*, ECLI:EU:T:2000:290, Rn. 125.

⁽²⁾ Zur Durchführung ihrer Beurteilung hat die Kommission eine Studie bei Moore Stephens (im Folgenden „Sachverständiger der Kommission“) in Auftrag gegeben. Der Sachverständige der Kommission analysierte die Finanzdaten und die Vereinbarungen zwischen Ryanair und dem Flughafen Aarhus von 1999.

Beitrag zur Rentabilität des Flughafens leisten und Teil einer langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie sind. Die Flughafeninfrastruktur muss zudem allen Luftfahrtunternehmen offen stehen (dazu zählt auch Infrastruktur, die mit höherer Wahrscheinlichkeit von bestimmten Kategorien von Luftfahrtunternehmen genutzt wird, wie etwa von Billigfluglinien oder Charterflügen).

- (76) Gemäß dem Urteil in der *Rechtssache Charleroi* ⁽¹⁾ muss die Kommission bei der Würdigung der fraglichen Maßnahmen alle maßgeblichen Merkmale der betreffenden Maßnahmen sowie den jeweiligen Hintergrund berücksichtigen. Anders ausgedrückt muss die Kommission die erwarteten Auswirkungen der Vereinbarungen von 1999 auf den Flughafen Aarhus analysieren, indem sie alle maßgeblichen Merkmale der betreffenden Maßnahme berücksichtigt.
- (77) Der Gerichtshof erklärte in seinem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* „... dass man sich für die Prüfung der Frage, ob sich der Staat wie ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten hat, in den Kontext der Zeit zurückversetzen muss, in der die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen getroffen wurden, um beurteilen zu können, ob das Verhalten des Staates wirtschaftlich vernünftig ist, und dass man sich jeder Beurteilung aufgrund einer späteren Situation enthalten muss“ ⁽²⁾.
- (78) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers anwenden zu können, muss sich die Kommission in die Zeit zurückversetzen, als die Vereinbarungen zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair von 1999 geschlossen wurden (d. h. an den 2. November 1999). Die Kommission muss ihre Beurteilung auch auf die Informationen und Annahmen stützen, die dem Flughafen zur Verfügung standen, als die Vereinbarungen von 1999 mit einer Laufzeit von zehn Jahren unterzeichnet wurden.

Vergleich mit dem Marktpreis: Ermittlung von Referenzwerten

- (79) Ryanair trägt vor, dass die Entgelte in den Vereinbarungen von 1999 mit den an anderen europäischen Flughäfen geltenden Flughafengebühren für Billigfluglinien zu vergleichen seien, um einen wirtschaftlichen Vorteil auszuschließen, der unter marktüblichen Bedingungen nicht entstände.
- (80) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Ermittlung von Referenzwerten für Flughafenentgelte tatsächlich ein möglicher Ansatz bei der Prüfung auf das Vorliegen von Beihilfen für Luftfahrtunternehmen ist. Zur Ermittlung eines Referenzwertes muss jedoch zunächst eine ausreichende Zahl vergleichbarer Flughäfen ausgewählt werden können, die unter marktüblichen Bedingungen vergleichbare Dienstleistungen erbringen.
- (81) In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass EU-Flughäfen zum Zeitpunkt, als die Vereinbarungen von 1999 geschlossen wurden, nicht als Unternehmen galten.
- (82) Die Kommission stellt ferner fest, dass selbst wenn manche Flughäfen private Eigentümer haben oder unabhängig von sozialen oder regionalpolitischen Erwägungen privat betrieben werden, die von diesen Flughäfen berechneten Preise durch die von den meisten öffentlich geförderten Flughafenbetreibern berechneten Preise stark beeinflusst werden können, da die Luftverkehrsgesellschaften bei ihren Verhandlungen mit den privaten oder privat betriebenen Flughäfen die Preise der öffentlich geförderten Flughafenbetreiber berücksichtigen.
- (83) Im vorliegenden Fall befinden sich die Flughäfen für die Referenzwerte entweder in staatlichem Besitz oder haben in der Vergangenheit bereits öffentliche Mittel erhalten. Der Umfang der von den Vergleichsflughäfen erbrachten Dienstleistungen scheint sich überdies zu unterscheiden, z. B. etwa Abstellmöglichkeiten für stationierte Luftfahrzeuge, Parkplätze für Ryanair-Mitarbeiter vor Ort, Flughafenbüro, Hangar, Catering-Einrichtungen, Schulungsraum usw. und die Vereinbarungen haben auch eine unterschiedliche Laufzeit.
- (84) Unter diesen Umständen (vgl. Erwägungsgründe 79 bis 83), ist die Kommission der Ansicht, dass derzeit kein angemessener Referenzwert ermittelt werden kann, um den Marktpreis für vom Flughafenbetreiber erbrachte Dienstleistungen festzulegen.

Rentabilitätsanalyse für die Vereinbarungen von 1999

- (85) Da ein klarer Referenzwert für die Marktpreise nicht zur Verfügung steht, ist nach Auffassung der Kommission die *Ex-ante-Analyse* des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität als relevantes Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen zu betrachten, die von Flughäfen mit den einzelnen Luftfahrtunternehmen geschlossen werden.
- (86) Die Kommission ist der Ansicht, dass Preisdifferenzierung eine gängige Geschäftspraxis darstellt. Nichtsdestotrotz sollte eine derartige unterschiedliche Preisgestaltung aus wirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt sein, um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers zu erfüllen ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Urteil vom 17. Dezember 2008 in der Rechtssache T-196/04, Ryanair/Kommission, ECLI:EU:T:2008:585, Rn. 59 (im Folgenden „Charleroi-Urteil“).

⁽²⁾ Urteil vom 16. Mai 2002 in der Rechtssache C-482/99, Frankreich/Kommission, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 71 (im Folgenden „Stardust-Marine-Urteil“).

⁽³⁾ Vgl. 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) und den Beschluss der Kommission in der Beihilfesache C 25/2007 — Finnland — Flughafen Tampere Pirkkala und Ryanair (ABl. L 309 vom 19.11.2013, S. 27).

- (87) Dänemark argumentiert, dass der Flughafen Aarhus überlegt gehandelt habe und untermauert seine Argumente mit einer Kopie der *Ex-ante-Berechnungen* des Flughafens Aarhus.
- (88) In diesem Zusammenhang merkt die Kommission an, dass die von Ryanair genutzte Flughafeninfrastruktur auch allen anderen Luftfahrtunternehmen offen steht.
- (89) Die Kommission muss weiter prüfen, ob die Vereinbarungen von 1999 als mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar erachtet werden können.
- (90) In dieser Hinsicht vertritt die Kommission die Ansicht, dass eine zwischen einem Luftfahrtunternehmen und einem Flughafen geschlossene Vereinbarung als mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers vereinbar erachtet werden kann, wenn sie vom *Ex-ante-Standpunkt* aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beiträgt. 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 ⁽¹⁾ auf der Grundlage solider langfristiger Aussichten ⁽²⁾ zu decken.
- (91) Bei der Beurteilung der Frage, ob eine von einem Flughafen mit einer Luftverkehrsgesellschaft geschlossene Vereinbarung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers entspricht, sollten neben den Flughafenentgelten (abzüglich eventueller Nachlässe und Kosten für 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. Diese inkrementellen Kosten könnten alle Ausgaben- bzw. Investitionskategorien umfassen, wie zum Beispiel inkrementelle Personal-, Ausrüstungs- und Investitionskosten, die durch die Präsenz der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen entstehen. Kosten, die der Flughafen unabhängig vom Vertrag mit dem Luftfahrtunternehmen in jedem Falle zu tragen hätte, sollten in die Prüfung nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers hingegen nicht einbezogen werden.
- (92) Bei den vom Flughafenbetreiber vorgenommenen Rentabilitätsberechnungen wurden die Verpflichtungen vonseiten Ryanair laut den Vereinbarungen von 1999 und der erwartete Anstieg der Fluggastzahlen berücksichtigt. Gemäß den Vereinbarungen von 1999 hatte sich Ryanair verpflichtet, den Betrieb am Flughafen Aarhus mit mindestens einem Flug [...] aufzunehmen. Gleichzeitig verpflichtete sich Ryanair, im Jahr 2001 am Flughafen Aarhus mindestens [...] Fluggäste pro Jahr zu befördern. Die Hauptvereinbarung von 1999 sieht eine Entgeltordnung pro Flug vor (vgl. Tabelle 2). Der Flughafen Aarhus rechnete damit, dass Ryanair im ersten Jahr nach Aufnahme der Tätigkeit am Flughafen ca. 150 000 Fluggäste befördern würde, wobei von einer 50/50-Aufteilung zwischen ankommenden und abfliegenden Fluggästen bei jeweils [...] Flügen ausgegangen wurde.
- (93) Der Flughafen Aarhus rechnete auch mit einer Steigerung seiner nicht luftfahrtbezogenen Einnahmen (insbesondere von Einnahmen aus dem Parkplatz) im Verhältnis zum Anstieg der Fluggastzahlen. Darüber hinaus rechnete der Flughafen auch mit einem Anstieg der Einnahmen aus den Einkaufsmöglichkeiten am Flughafen während der Laufzeit der Vereinbarung mit Ryanair.
- (94) Hinsichtlich der erwarteten Kosten, die durch Ryanairs Präsenz am Flughafen entstehen, rechnete der Flughafen Aarhus damit, dass für die Erbringung von Dienstleistungen für Ryanair keine zusätzlichen Investitionen erforderlich sein würden. Vor Aufnahme seiner Tätigkeiten am Flughafen durch Ryanair lag die Auslastung des Flughafens Aarhus nur bei ca. 40 %. Der Flughafen Aarhus ging daher davon aus, dass keine zusätzlichen Betriebskosten bezüglich Start/Landung und Bodenabfertigung entstehen würden.
- (95) In seinen Berechnungen hat der Flughafen Aarhus die Kosten für die Bodenabfertigung berücksichtigt. Bei diesen Kosten handelte es sich um Prognosen auf Grundlage der Löhne von drei Mitarbeitern für die Abfertigung und den Einstieg von Ryanair-Fluggästen für zwei Stunden pro Abflug, auch wenn davon ausgegangen werden konnte, dass eine volle Besetzung für die vollen zwei Stunden Abfertigung nicht notwendig sein würde. Darüber hinaus führt Ryanair Flüge außerhalb der morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten durch. Das Bodenabfertigungspersonal am Flughafen Aarhus hat daher zusätzliche Zeit für die Bereitstellung von Dienstleistungen für Ryanair zur Verfügung und es war nicht erforderlich, zusätzliches Personal einzustellen. Zudem sind auch die Bodenabfertigungsdienste für Luftfahrzeuge von Ryanair eingeschränkt. Der Flughafen Aarhus übernimmt weder die Wartung von Luftfahrzeugen, noch die Reinigung von Luftfahrzeugen von Ryanair. Zudem ist weder Abziehen vom Finger noch die Beförderung der Fluggäste auf dem Vorfeld erforderlich. Die Fluggäste von Ryanair gehen zu Fuß vom Flugzeug zum Terminal.

(1) Eine angemessene Gewinnmarge ist eine „normale“ Kapitalrendite, d. h. ein Renditesatz, der von einem Unternehmen in der Regel für Investitionen mit vergleichbarem Risiko erwartet wird.

(2) Dies schließt nicht die Möglichkeit aus vorzusehen, dass zukünftige Gewinne während der Laufzeit der Vereinbarungen anfängliche Verluste ausgleichen können.

- (96) Zusätzlich zu den Kosten für die Bodenabfertigungsdienste schloss der Flughafen Aarhus in seine Berechnungen Marketingkosten ein, die aus der Marketingvereinbarung von 1999 entstanden waren.
- (97) Tabelle 4 enthält die Einnahmen- und Kostenberechnungen bezüglich der Vereinbarungen von 1999 und ihren positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafens Aarhus während ihrer Laufzeit. Die entsprechenden Berechnungen beruhen auf dem von Dänemark vorgelegten Geschäftsplan und den oben erläuterten Annahmen.

Tabelle 4

Berechnung der inkrementellen Rentabilität der Vereinbarungen mit Ryanair von 1999, in Kapitalwert ausgedrückt

(in DKK)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Einnahmen aus											
Vereinbarungen mit Ryanair von 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Luftverkehrsbezogene Einnahmen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kosten des Flughafens Aarhus im Zusammenhang mit den Vereinbarungen mit Ryanair von 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Bodenabfertigung	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Marketing	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ergebnisse für den Flughafen Aarhus aus den Vereinbarungen mit Ryanair von 1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitalwert aus den Reinerträgen aus											
Vereinbarungen mit Ryanair											
— Abzinsungssatz = 8,5 %		[...]									
— Abzinsungssatz = 15 %		[...]									

- (98) Die Kommission stellt fest, dass bei der vom Betreiber des Flughafens Aarhus vorgenommenen Rentabilitätsberechnung alle durch die Präsenz Ryanairs am Flughafen entstandenen Kosten berücksichtigt wurden (d. h. alle inkrementellen Kosten). Die durch die Präsenz von Ryanair entstandenen Kosten umfassen die Marketingunterstützung und die Kosten für die Bodenabfertigungsdienste. Die Kommission hält ferner fest, dass kein zusätzliches Bodenabfertigungspersonal aufgrund der Durchführung von Ryanair-Flügen eingestellt werden musste. Die Kommission hält ferner fest, dass die Durchführung von Ryanair-Flügen außerhalb der Stoßzeiten es dem Flughafen ermöglicht, freie Kapazitäten besser zu nutzen und effizienter zu werden. Daraus folgt, dass die Kosten für die Bodenabfertigungsdienste größtenteils nicht inkrementelle Kosten zu sein scheinen.

(in DKK)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Kapitalwert aus den Reinerträgen aus											
Vereinbarungen mit Ryanair											
— Abzinsungssatz = 8,5 %		[...]									
— Abzinsungssatz = 15 %		[...]									

- (104) Die Kommission stellt fest, dass die Vereinbarungen von 1999 auch unter Berücksichtigung zusätzlicher Kosten (einschließlich inkrementeller Kosten), wie etwa ein Beitrag zu den Kosten für Wasser, Strom, Sicherheit und Abschreibung im Verhältnis zur Anzahl der beförderten Fluggäste⁽¹⁾, noch immer einen positiven Beitrag zur Rentabilität des Flughafensbetreibers darstellen. Der Beurteilung durch den Sachverständigen der Kommission zufolge wären dem Flughafen ohne den Abschluss einer Vereinbarung mit Ryanair aufgrund des hohen Anteils an nicht inkrementellen Kosten und freien Kapazitäten Betriebsverluste entstanden.
- (105) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass sie bei der Prüfung von zwischen einem Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften geschlossenen Vereinbarungen auch berücksichtigen sollte, inwieweit die einer Prüfung unterzogenen Vereinbarungen als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens zu betrachten sind. In dieser Hinsicht muss die Kommission die verfügbaren Tatsachenbeweise und die Entwicklungen berücksichtigen, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarungen von 1999 vernünftigerweise zu erwarten waren, darunter insbesondere die herrschenden Marktbedingungen und hier vor allem die durch die Liberalisierung am Luftverkehrsmarkt, den Marktzugang und die Entwicklung von Billigfluglinien und anderen Direktflughafen und die Veränderungen in der organisatorischen und wirtschaftlichen Struktur der Flughafenbranche herbeigeführten Veränderungen am Markt; das Maß der Diversifizierung und Komplexität der Funktionen, die von Flughäfen erfüllt werden, die unsicheren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen aufgrund der Veränderungen bei den herrschenden Marktbedingungen oder jegliche andere Unsicherheit in Bezug auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.
- (106) Wie bereits in Erwägungsgrund 74 erwähnt, wurden die Vereinbarungen von 1999 zu einem Zeitpunkt geschlossen, als die Finanzierung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur durch den Staat von der Kommission selbst als allgemeine wirtschaftspolitische Maßnahme erachtet wurde, die nicht gemäß den Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfen kontrolliert werden konnte. Bis zum Urteil in der Rechtssache *Aéroports de Paris* konnten die Behörden daher berechtigterweise davon ausgehen, dass die öffentliche Finanzierung von Flughäfen keine staatliche Beihilfe darstellt.
- (107) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Liberalisierung des Luftverkehrs 1997⁽²⁾ zur Entstehung von Billigfluglinien führte, die sich eines neuen Geschäftsmodells bedienten. Zu der Zeit, als die Vereinbarungen von 1999 geschlossen wurden, lag der EU-Marktanteil der Billigfluglinien bei rund 5 % und Wachstumspotential war erwartet.
- (108) Im vorliegenden Fall stellt die Kommission ferner fest, dass der Flughafen Aarhus aufgrund der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt beschloss, sein Geschäftsmodell anzupassen und von Inlandsflügen auf internationale Flüge umzusteigen.
- (109) Wie in Erwägungsgrund 102 erwähnt, stellen die Vereinbarungen von 1999 darüber hinaus einen Beitrag zur Rentabilität des Flughafens dar. Die Kommission stellt außerdem fest, dass der Flughafen Aarhus den Angaben Dänemarks zufolge aufgrund des schrittweisen Anstiegs der Fluggastzahlen und der langfristigen Umstellung von Inlandsflügen auf internationale Flüge nach der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt im Jahr 2010 einen Reingewinn von rund 2 Mio. DKK erzielt hat und auch für die kommenden Jahre mit positiven Ergebnissen rechnet.
- (110) Folglich können die Vereinbarungen von 1999 als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens erachtet werden.
- (111) Zuletzt stellt die Kommission fest, dass die von Ryanair genutzte Flughafeninfrastruktur auch allen anderen Luftfahrtunternehmen offen steht.

⁽¹⁾ Der Fluggastanteil von Ryanair am Flughafen Aarhus beläuft sich auf rund 30 %.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1), Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8) und Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15).

Schlussfolgerung

- (112) Angesichts der durchgeführten Berechnung der inkrementellen Rentabilität (vgl. Erwägungsgründe 82 bis 103) kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vereinbarungen von 1999 ⁽¹⁾ zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmers stehen, da sie vom Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. Mit anderen Worten sind alle Kosten, die dem Flughafen aus der Vereinbarung mit Ryanair entstehen, mit einer angemessenen Gewinnmarge durch die inkrementellen Einnahmen (aus luftfahrtbezogenen und nicht luftfahrtbezogenen Tätigkeiten) gedeckt. Darüber hinaus können die Vereinbarungen von 1999 als Teil einer zumindest langfristig auf Rentabilität abzielenden Gesamtstrategie des Flughafens erachtet werden und die von Ryanair genutzte Infrastruktur steht auch allen anderen Luftfahrtunternehmen offen.
- (113) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass dem Luftfahrtunternehmen durch die Entscheidung des Flughafens Aarhus, die Vereinbarungen von 1999 mit Ryanair abzuschließen, kein wirtschaftlicher Vorteil entsteht, den es unter marktüblichen Bedingungen nicht erhalten hätte.

7. SCHLUSSFOLGERUNG

- (114) Da eines der kumulativen Kriterien nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV nicht erfüllt ist, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die am 2. November 1999 zwischen dem Flughafen Aarhus und Ryanair geschlossenen Vereinbarungen von 1999 keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die am 2. November 1999 geschlossene Hauptvereinbarung und die Marketingvereinbarung zwischen Aarhus Lufthavn A/S und Ryanair Ltd. stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Dänemark gerichtet.

Brüssel, den 20. Februar 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

⁽¹⁾ Davon unberührt bleiben jede Änderung und jeder Ersatz für die Vereinbarungen von 1999 sowie jede andere ergänzende Vereinbarung, die vom Betreiber des Flughafens Aarhus unmittelbar mit Ryanair oder mit einer anderen von Ryanair kontrollierten Einheit geschlossen wird.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2018/11 DER KOMMISSION**vom 5. Januar 2018****betreffend bestimmte vorläufige Maßnahmen zum Schutz vor der Afrikanischen Schweinepest in Polen***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 59)***(Nur der polnische Text ist verbindlich)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 3,gestützt auf die Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Afrikanische Schweinepest ist eine ansteckende Viruserkrankung, die Haus- und Wildschweinpopulationen befällt; sie kann die Rentabilität der Schweinehaltung stark beeinträchtigen und damit zu Störungen im Handel innerhalb der Union sowie bei der Ausfuhr in Drittländer führen.
- (2) Bei einem Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest besteht die Gefahr, dass der Erreger auf andere Schweinehaltungsbetriebe oder auf Wildschweine übergreift. In der Folge kann er über den Handel mit lebenden Schweinen oder aus ihnen gewonnenen Erzeugnissen aus einem Mitgliedstaat in andere Mitgliedstaaten und in Drittländer eingeschleppt werden.
- (3) Mit der Richtlinie 2002/60/EG des Rates ⁽³⁾ werden die Mindestvorschriften der Union für die Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest festgelegt. Gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2002/60/EG muss nach der Bestätigung eines Falls oder mehrerer Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen ein Seuchengebiet ausgewiesen werden.
- (4) Polen hat die Kommission über den aktuellen Stand hinsichtlich der Afrikanischen Schweinepest auf seinem Hoheitsgebiet unterrichtet und gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2002/60/EG ein Seuchengebiet ausgewiesen, in dem die Maßnahmen nach Artikel 15 der genannten Richtlinie durchgeführt werden.
- (5) Um unnötige Störungen des Handels innerhalb der Union zu verhindern und von Drittländern auferlegte ungerechtfertigte Hemmnisse für den Handel zu vermeiden, muss das Seuchengebiet in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in Polen in Zusammenarbeit mit diesem Mitgliedstaat auf Unionsebene abgegrenzt werden.
- (6) Daher sollte bis zur Sitzung des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel das Seuchengebiet in Polen im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt und die Dauer dieser Regionalisierung festgelegt werden.
- (7) Dieser Beschluss ist auf der nächsten Sitzung des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel zu überprüfen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Polen stellt sicher, dass das gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2002/60/EG ausgewiesene Seuchengebiet mindestens die im Anhang dieses Beschlusses als Seuchengebiet bezeichneten Gebiete umfasst.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13.⁽²⁾ ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29.⁽³⁾ Richtlinie 2002/60/EG des Rates vom 27. Juni 2002 zur Festlegung von besonderen Vorschriften für die Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest sowie zur Änderung der Richtlinie 92/119/EWG hinsichtlich der Teschener Krankheit und der Afrikanischen Schweinepest (ABl. L 192 vom 20.7.2002, S. 27).

Artikel 2

Dieser Beschluss gilt bis zum 12. Februar 2018.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Republik Polen gerichtet.

Brüssel, den 5. Januar 2018

Für die Kommission
Vytenis ANDRIUKAITIS
Mitglied der Kommission

ANHANG

Als Seuchengebiet in Polen gemäß Artikel 1 ausgewiesenes Gebiet	Gültig bis
W województwie mazowieckim: — w powiecie piaseczyńskim: gmina Góra Kalwaria, — w powiecie otwockim: gminy: Celestynów, Józefów, Karczew, Otwock.	12. Februar 2018

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE