II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2021/1428 DER KOMMISSION

vom 24. Februar 2020

ÜBER DIE STAATLICHE BEIHILFE SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) Rumäniens für den Internationalen Flughafen Timişoara — Wizz Air

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021) 1065)

(Nur der rumänische 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 nach den genannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 30. September 2010 übermittelte Carpatair ([2]), ein auf dem europäischen Luftverkehrsmarkt tätiges Unternehmen (im Folgenden „Beschwerdeführer“ oder „Carpatair“) eine Beschwerde (im Folgenden „Beschwerde“), der zufolge die rumänischen Behörden am Internationalen Flughafen Timişoara (im Folgenden „Internationaler Flughafen Timişoara“ oder „Flughafen“) der Luftverkehrsgesellschaft Wizz Air Hungarian Airlines Ltd. (im Folgenden „Wizz Air“) ([3]) rechtswidrige staatliche Beihilfen gewährt haben sollen. Die Beschwerde wurde unter dem Aktenzeichen SA.31662 (ex CP 237/2010) registriert.

(2) Die Kommission stellte fest, dass die Beschwerde scheinbar im Zusammenhang mit der Anmeldung der rumänischen Behörden vom 17. Mai 2010 (im Folgenden „Anmeldung“) betreffend die Pläne zur Gewährung einer öffentlichen Unterstützung für Regionalflughäfen stand. Die Anmeldung wurde unter dem Aktenzeichen N 185/2010 registriert. Am 15. September 2010 setzten die rumänischen Behörden die Kommission darüber in Kenntnis, dass der Internationale Flughafen Timişoara nicht zu den nach der angemeldeten Regelung beihilfefähigen Flughäfen zähle. Da der Kommission jedoch Informationen über bestimmte öffentliche Finanzierungen vorliegen, die dem Internationalen Flughafen Timişoara im Zeitraum 2007 bis 2009 gewährt wurden, wird im vorliegenden Fall eine Analyse dieser Finanzierungen vorgenommen.

(3) Mit Schreiben vom 21. Oktober 2010 leitete die Kommission die Beschwerde zusammen mit einem Auskunftsersuchen an Rumänien weiter. Die rumänischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 15. Dezember 2010.

([1]) Beschluss der Kommission über die staatliche Beihilfe SA. 31662 (11/C) (ex CP 237/10) — Internationaler Flughafen Temeswar — Wizz Air (ABl. C 270 vom 13.9.2011, S. 11).

([2]) Carpatair ist eine 1999 gegründete regionale Luftverkehrsgesellschaft in Privatbesitz. Im Jahr 2000 richtete Carpatair sein Drehkreuz am Internationalen Flughafen Timişoara ein und bot dort Hub-and-Spoke-Dienste an.

([3]) Wizz Air ist eine ungarische Billigfluggesellschaft. Die Wizz Air-Gruppe besteht aus den drei Betriebsgesellschaften Wizz Air Hungary, Wizz Air Bulgaria und Wizz Air Ukraine.

(4) Mit Schreiben vom 24. November 2010, 25. November 2010, 14. Januar 2011 und 3. Februar 2011 übermittelte der Beschwerdeführer weitere Informationen. Mit Schreiben vom 9. Februar 2011 und 2. März 2011 unterrichtete die Kommission den Beschwerdeführer über den Stand des Falls und ersuchte um zusätzliche Informationen. Der Beschwerdeführer antwortete mit Schreiben vom 22. Februar 2011, 9. März 2011 und 28. März 2011 und lieferte zusätzliche Informationen.

(5) Mit Schreiben vom 16. Februar 2011, 3. März 2011 und 16. März 2011 erbat die Kommission zusätzliche Auskünfte von den rumänischen Behörden. Die rumänischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 10. März 2011 und 5. April 2011. Am 16. März 2011 informierte die Kommission die rumänischen Behörden darüber, dass noch weitere Informationen erforderlich sind, und forderte sie auf, diese bis 15. April 2011 zu übermitteln. Die rumänischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 21. April 2011.

(6) Mit Schreiben vom 12. Mai 2011 erklärte sich der Beschwerdeführer bereit, seine Identität und seine finanzielle Situation offenzulegen, und übermittelte diesbezüglich zusätzliche Informationen.

(7) Mit Schreiben vom 24. Mai 2011 teilte die Kommission Rumänien ihren Beschluss mit, ein förmliches Prüfverfahren in Bezug auf die Finanzierung im Zusammenhang mit dem Internationalen Flughafen Timişoara, die 2008 zwischen dem Betreiber dieses Flughafens und Wizz Air geschlossene Vereinbarung, die Nichtzahlung von Flughafengebühren durch Wizz Air sowie die Ermäßigungen gemäß der Flughafengebührenordnungen von 2007, 2008 und 2010 einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“).

(8) Mit Schreiben vom 16. Juni 2011 gaben die rumänischen Behörden an, welche Informationen sie vor der Veröffentlichung des Einleitungsbeschlusses aus diesem gestrichen haben wollten.

(9) Am 23. Juni 2011 übermittelte die Kommission Rumänien einen Vorschlag für eine nichtvertrauliche Fassung des Einleitungsbeschlusses. Die Kommission teilte Rumänien mit, welche Informationen sie nicht als vertraulich akzeptierte.

(10) Mit Schreiben vom 27. Juni 2011 antwortete Rumänien der Kommission, dass es seinen Antrag auf Streichung bestimmter Informationen aufrechtzuerhalten gedenke.

(11) Auf der Grundlage des Schriftwechsels mit Rumänien traf die Kommission gemäß Punkt 33 der Mitteilung der Kommission zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen ([4]) eine endgültige Entscheidung über den Text, den sie zu veröffentlichen beabsichtigte. Mit Schreiben vom 25. Juli 2011 setzte die Kommission Rumänien von ihrer Entscheidung in Kenntnis, den Antrag Rumäniens auf Streichung bestimmter Informationen abzulehnen. Rumänien wurde eine Frist von 15 Tagen eingeräumt, um auf diese Entscheidung zu reagieren und zusätzliche Elemente zur Begründung seines Antrags vorzulegen.

(12) Mit Schreiben vom 11. August 2011 teilte Rumänien der Kommission mit, dass es an seiner Auffassung bezüglich der Streichung bestimmter Informationen festhalte, aber keine Einwände mehr gegen die Veröffentlichung des Einleitungsbeschluss erhebe.

(13) Der Einleitungsbeschluss wurde am 13. September 2011 im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([5]) veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach Veröffentlichungsdatum zu der fraglichen Maßnahme zu äußern.

(14) Mit Schreiben vom Datum 27. Juni 2011 und 14. Oktober 2011 nahm Rumänien gegenüber der Kommission zum Einleitungsbeschluss Stellung. Am 27. Juli 2011 und am 12. Juni 2012 legte Rumänien weitere Informationen vor.

(15) Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss gingen bei der Kommission am 27. Oktober 2011 von der Societatea Nationala Aeroportul International Timişoara — Traian Vuia — S. A. (im Folgenden „Flughafenbetreiber“), am 8. August 2011 von Carpatair und am 24. Juni 2011 und 27. Oktober 2011 von Wizz Air ein. Die Kommission erhielt zudem Bemerkungen zum Einleitungsbeschluss vom rumänischen Flughafenverband, vom ehemaligen Direktor des Flughafenbetreibers, von Eurojet und Austrian Airlines sowie vom Verband der Fluglinien Europäischer Regionen.

(16) Die Kommission übermittelte die Bemerkungen Dritter zum Einleitungsbeschluss am 4. und 20. September 2012 an Rumänien. Mit Schreiben vom 5. und 17. Oktober 2012 ging die Antwort Rumäniens auf diese Bemerkungen bei der Kommission ein.

([4]) Mitteilung der Kommission zum Berufsgeheimnis in Beihilfeentscheidungen (ABl. C 297 vom 9.12.2003, S. 6).
([5]) Siehe Fußnote 1.

(17) Mit Schreiben vom 12. Oktober 2011, 24. Februar 2012, 27. Juli 2012, 9. August 2012, 3. November 2012, 30. Oktober 2014 und 28. Juli 2015 erbat die Kommission zusätzliche Auskünfte von den rumänischen Behörden. Die rumänischen Behörden antworteten mit Schreiben vom 16. November 2011, 13. April 2012, 3. Mai 2012, 3. September 2012, 5. Oktober 2012, 12. Dezember 2012, 2. Dezember 2014, 9. Dezember 2014 und 21. September 2015.

(18) Mit Schreiben vom 27. Juli 2012 ersuchte die Kommission den Beschwerdeführer um zusätzliche Informationen. Der Beschwerdeführer antwortete am 3. September 2012 mit zusätzlichen Informationen. Informationen wurden vom Beschwerdeführer zudem am 7. Juni 2011, 30. Juni 2011, 8. August 2011, 14. Oktober 2011, 19. März 2012, 14. Mai 2012, 13. Juli 2012, 19. Oktober 2012, 3. Dezember 2012, 1. Juli 2013, 6. Juni 2014, 10. Juli 2014, 10. Oktober 2014, 15. und 16. Oktober 2014, 10. November 2014, 12. November 2014, 14. November 2014, 25. Februar 2015, 25. Mai 2015, 28. Mai 2015, 29. September 2015, 10. Dezember 2015, 22. Dezember 2015, 13. April 2016, 28. April 2016, 27. Februar 2018 und 20. April 2018 übermittelt.

(19) Wizz Air legte am 11. Februar 2015 und am 3. Juli 2015 zusätzliche Informationen vor, darunter einen von Oxera für Wizz Air erstellten Bericht, in dem der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auf die verschiedenen Vereinbarungen zwischen Wizz Air und dem Flughafenbetreiber angewandt wurde. Oxera übermittelte am 14. Mai 2015, 10. August 2015, 21. September 2015, 20. Oktober 2015 sowie am 15. und 22. September 2017 aktualisierte Fassungen der Berichte und weitere Anmerkungen. Am 10. November 2017 bat die Kommission um eine nichtvertrauliche Fassung der Antworten von Oxera vom 15. und 22. September 2017. Oxera teilte der Kommission am 15. November 2017 mit, dass Wizz Air keine redaktionelle Bearbeitung von Informationen beantragt habe, und nach weiterer Klärung mit Oxera am 23. November 2017 leitete die Kommission die Antworten von Oxera vom 15. und 22. September 2017 am 1. Dezember 2017 an Rumänien weiter. Am 1. Februar 2018 übermittelten die rumänischen Behörden ihre Stellungnahme zu der von Oxera durchgeführten Studie.

(20) Am 14. März 2014 informierte die Kommission Rumänien und die Beteiligten über die Annahme der Mitteilung „Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ ([6]) (im Folgenden „Luftverkehrsehrsleitlinien von 2014“) und bat um Stellungnahmen innerhalb von 20 Arbeitstagen nach der Veröffentlichung der Luftverkehrsleitlinien von 2014. Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 wurden am 4. April 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Am 25. März 2014 ging die Stellungnahme von Carpatair bei der Kommission ein, am 30. April 2014 die Stellungnahme von Wizz Air und am 8. Mai 2014 die Stellungnahme des Flughafenbetreibers.

(21) Am 28. Mai 2014 übermittelte die Kommission Rumänien die Stellungnahmen Dritter zu den Luftverkehrsleitlinien von 2014. Mit Schreiben vom 3. Juli 2014 gingen die Bemerkungen Rumäniens zu den Stellungnahmen Dritter bei der Kommission ein.

(22) Am 11. November 2011, 24. November 2016 und 16. Dezember 2016 übermittelte der Flughafenbetreiber jeweils zusätzliche Informationen. Am 18. und 31. Januar 2016 sowie am 7. März 2016 gingen bei der Kommission zudem weitere Stellungnahmen des Flughafenbetreibers ein. Am 11. März 2016 übermittelte die Kommission diese Stellungnahmen an Rumänien, das sich dazu nicht äußerte.

(23) Mit Schreiben vom 17. Juli 2015 übermittelte die Kommission weitere Stellungnahmen des Beschwerdeführers und von Wizz Air an Rumänien, das sich am 21. September 2015 entsprechend äußerte.

(24) Mit Schreiben vom 11. März 2016 übermittelte die Kommission weitere Stellungnahmen von Oxera an Rumänien, das sich am 15. April 2016 entsprechend äußerte.

(25) Am 30. Oktober 2017 ersuchte die Kommission die rumänischen Behörden um zusätzliche Informationen. Die ins Rumänische übersetzte Fassung des Ersuchens wurde den rumänischen Behörden am 9. November 2017 übermittelt. Die rumänischen Behörden antworteten nach zwei genehmigten Fristverlängerungen am 15. Januar 2018. Am 26. März 2018 und 31. Oktober 2018 richtete die Kommission ein Ersuchen um weitere Klarstellungen an die rumänischen Behörden, auf das diese am 4. Juni 2018 bzw. 21. November 2018 antworteten. Am 8. April 2019 legten die rumänischen Behörden die Übersetzung ihrer Antworten vom 4. Juni 2018 vor.

(26) Am 17. Mai 2019 richtete Wizz Air ein Schreiben an die Kommission, in dem das Recht auf Akteneinsicht und Anhörung geltend gemacht wurde, worauf die Kommission am 11. Juni 2019 antwortete.

([6]) Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

2. **INTERNATIONALER FLUGHAFEN TIMIȘOARA**

2.1. **Der Flughafen**

(27) Der Internationale Flughafen Timișoara befindet sich im Westen Rumäniens.

(28) Beim Flughafenbetreiber (Erwägungsgrund 15) handelt es sich um eine Aktiengesellschaft, an der der rumänische Staat zum Zeitpunkt dieses Beschlusses 80 % der Anteile hält. ([7]) Der übrigen Anteile werden von Fondul Proprietatea ([8]) gehalten. Zuvor war das Grundkapital vollständig von Rumänien gezeichnet und zum Zeitpunkt der Gründung des Flughafenbetreibers vollständig eingezahlt worden. ([9])

(29) Der Flughafenbetreiber ist Eigentümer der Flughafeninfrastruktur, mit Ausnahme der Start- und Landebahn, der Rollbahn und des Vorfelds (Eigentum des rumänischen Staates). Die letztgenannten Infrastrukturen werden dem Flughafenbetreiber vom Staat konzessioniert.

(30) Der Internationale Flughafen Timișoara hat eine Start- und Landebahn, die 3 500 Meter lang und 45 Meter breit ist. Die Vorfeldflächen verfügen über 22 Parkpositionen. Die Kapazität des Flughafens beläuft sich auf 1 300 internationale Fluggäste/Stunde und 500 inländische Fluggäste/Stunde. Der Flughafen verfügt ferner über ein Frachtabfertigungszentrum.

(31) In den Jahren 2007 bis 2009, d. h. im Untersuchungszeitraum, war der Internationale Flughafen Timișoara gemessen am Verkehrsaufkommen (Tabelle 1) der zweitgrößte Flughafen Rumäniens. Tabelle 1 zeigt auch die anschließende Entwicklung des Verkehrsaufkommens bis 2017.

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen am Internationalen Flughafen Timișoara im Zeitraum 2007-2018

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
834 580	**889 756**	**974 785**	1 137 218	1 200 762	1 035 929	757 069

2014	2015	2016	2017
736 191	924 459	1 161 510	1 650 000

Quelle: Rumänische Behörden

(32) Zum Zeitpunkt dieses Beschlusses bieten mehrere Billigfluglinien am Internationalen Flughafen Timișoara planmäßige Flugdienste zur Beförderung von Fluggästen an. Wizz Air bedient die meisten europäischen Reiseziele, wohingegen das Angebot von Ryanair und Blue Air begrenzter ist. Des Weiteren wird der Flughafen von zwei Luftverkehrsgesellschaften mit umfassendem Dienstleistungsangebot (Full-Service-Luftverkehrsgesellschaften) bedient: Tarom und Lufthansa. Es gibt auch saisonale Charterflüge und mehrere Luftfrachtunternehmen.

(33) Von 2007 bis 2009 war der Internationale Flughafen Timișoara ein regionales Drehkreuz für Carpatair, eine regionale Full-Service-Luftverkehrsgesellschaft, die etwa 32 inländische und europäische Reiseziele anflog. Weitere Luftverkehrsgesellschaften, die den Flughafen in diesem Zeitraum bedienten, waren Tarom, Lufthansa, Austrian Airlines, Malev, Alitalia und Moldavian Airlines.

(34) Die folgenden Flughäfen sind dem Internationalen Flughafen Timișoara am nächsten gelegen:

— der Flughafen Arad, der 50 km entfernt liegt. Dies entspricht einer Fahrzeit von 40 Minuten. Der Flughafen Arad verfügt über das größte Frachtabfertigungszentrum im Westen Rumäniens. Das Fluggastaufkommen ist von 67 183 im Jahr 2007 auf 11 367 im Jahr 2018 zurückgegangen;

([7]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara — Traian Vuia“ — S.A. din 18.09.2008 — Satzung des Betreibers des Internationalen Flughafens Timișoara vom 15. Oktober 2008 (im Folgenden „Satzung von 2008“), Artikel 8.

([8]) Fondul Proprietatea ist ein Eigentumsfonds, der von der rumänischen Regierung eingerichtet wurde, um Personen zu entschädigen, die ihr Eigentum während des kommunistischen Regimes verloren haben und deren Eigentumsansprüche nicht in Form von Sachleistungen beglichen werden konnten. Die rumänische Regierung wurde durch Umverteilung von Aktien aus ihrem ursprünglichen Besitz an Anspruchsberechtigte zum Minderheitsaktionär von Fondul Proprietatea (0,04 %).

([9]) Statutul Societății Naționale „Aeroportul Internațional Timișoara“ — S.A. din 24.08.1998 — Das durch den Regierungsbeschluss 521/1998 genehmigte Satzung des Betreibers des Internationalen Flughafens Timișoara, das vom 7. Oktober 1998 bis 14. Oktober 2008 in Kraft war (im Folgenden „Satzung von 1998“), Artikel 7.

— der Flughafen Caransebes, der 107 km entfernt liegt. Dies entspricht einer Fahrzeit von 74 Minuten. Es handelt sich um einen privaten Flughafen ohne regelmäßigen Verkehr. Der Flughafen wird für die allgemeine Luftfahrt sowie für Rettungs- und Polizeiflüge genutzt.

(35) In Tabelle 2 ist die finanzielle Situation ([10]) des Flughafenbetreibers im Untersuchungszeitraum zusammengefasst:

Tabelle 2: Wichtigste Finanzkennzahlen (in Tausend RON)

Tausend RON	2007	2008	2009
Einnahmen	23 473	30 545	41 067
Umsatzwachstum	Keine Angabe	+ 30,1 %	+ 34,4 %
Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	7 318	10 646	12 212
EBITDA-Marge	31,2 %	34,9 %	29,7 %
Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	3 249	5 809	5 655
Nettogewinn	2 417	4 874	3 508
Nettogewinnspanne	10,3 %	16,0 %	8,5 %

2.2. Der Entwicklungsplan für den Internationalen Flughafen Timișoara für den Zeitraum 2006-2015

(36) Im Entwicklungsplan für den Zeitraum 2006-2015 (im Folgenden „Entwicklungsplan“) war eine Zunahme des Fluggastverkehrs von 611 705 im Jahr 2005 auf 1 661 332 im Jahr 2010 und 2 565 494 im Jahr 2015 vorgesehen. Mit dem Beitritt Rumäniens zur EU im Jahr 2007 wurde ein Anstieg des Verkehrsaufkommens um 16-18 % erwartet.

(37) Dem Entwicklungsplan zufolge nahmen der Fluggastverkehr und die Zahl der Flugbewegungen im Zeitraum 2001-2005 um 250 % zu. Ferner wurde festgestellt, dass die bestehende Kapazität in Bezug auf das Fluggastterminal, das Vorfeld, die Start- und Landebahn, die Zufahrtsstraße und die Parkplätze im Jahr 2006 ein kritisches Niveau erreichte, was die Möglichkeit der Eröffnung neuer Strecken und der Erhöhung der Fluggastzahlen auf den bestehenden Strecken gefährdete. Im Jahr 2003 wurden die Arbeiten zur Erweiterung des Fluggastterminals aufgenommen und im Jahr 2004 wurde mit der Erweiterung des Vorfelds begonnen. Mit dem Entwicklungsplan wurde die Notwendigkeit bestätigt, den Ausbau und die Entwicklung der Infrastrukturen fortzusetzen, um der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens Rechnung zu tragen.

3. DIE FRAGLICHEN MAßNAHMEN

3.1. Maßnahme 1 — Jährliche Finanzierung an den Flughafenbetreiber

(38) Der Flughafenbetreiber erhielt jährliche Zuschüsse vom Staat (im Folgenden „Maßnahme 1“). Nach Angaben Rumäniens bezogen sich die dem Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007 bis 2009 gewährten Finanzierungen auf Investitionen folgender Art und in folgender Höhe (Tabelle 3).

Tabelle 3: Maßnahme 1 — Jährliche Finanzierung an den Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007-2009

Jahr	Nummer	Betrag (in Tausend RON)	Investitionsprojekt	Eigentümer der Infrastruktur
2007	1	500	Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen	Flughafen
	2	1 758	Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums (ursprünglich Terminal für Inlandsflüge)	Flughafen
	3	6 846	Verbesserung der Start- und Landebahn und Erweiterung des Vorfelds	Rumänischer Staat
		9 104	**Zwischensumme**	

([10]) Analysebericht vom 7. Februar 2011 über Fondul Proprietatea, IEBA TRUST S.A. Financial investment services.

2008	4	10 236,65	Verbesserung der Start- und Landebahn und Erweiterung des Vorfelds	Rumänischer Staat
	5	242	Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums (ursprünglich Terminal für Inlandsflüge)	Flughafen
	6	97,24	Metalldetektoren an den Sicherheits-Gates	Flughafen
	7	4 598,4	System zum Aufspüren von Sprengstoffen	Flughafen
	8	703,99	Tragbare Geräte zum Aufspüren von Sprengstoffen	Flughafen
	9	1 344,00	Beleuchtungsausstattung	Flughafen
	10	1 773,61	Röntgenprüfsysteme	Flughafen
	11	511,81	Motorsteuergeräte für Fahrgestelle mit eigenem Fahrantrieb	Flughafen
		19 507,7	**Zwischensumme**	
2009	12	2 387,99	Verbesserung der Start- und Landebahn und Erweiterung des Vorfelds	Rumänischer Staat
	13	6 379,96	Verbesserung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums (ursprünglich Terminal für Inlandsflüge)	Flughafen
		8 767,95	**Zwischensumme**	
2007-20-09		**37 379,65**	**Gesamt**	

(39) Rumänien zufolge hatte die Finanzierung der Investitionen die folgenden Rechtsgrundlagen:

1. Sicherheitseinrichtungen: Regierungsbeschluss 1461/2007 über die Finanzierung von Programmen zum Kauf von Flughafensicherheitsausrüstung, unter den auch die 2008 zu finanzierenden Sicherheitseinrichtungen am Internationalen Flughafen Timişoara fielen. Die Finanzierung wurde im Haushaltsentwurf 2008 zugewiesen, der durch den Regierungsbeschluss 666/2008 vom 24. Juni 2008 genehmigt wurde;

2. übrige Investitionen: Regierungsbeschluss 615/2002, mit dem das strategische Programm für die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur des Internationalen Flughafens Timişoara für den Zeitraum 2002-2015 genehmigt wurde. Dieser Beschluss wurde durch den Regierungsbeschluss 1212/2007 geändert, mit dem das strategische Programm für den Zeitraum 2007 bis 2015 genehmigt wurde. Die Liste der Investitionen wurde ausdrücklich in das strategische Programm aufgenommen. Die für diese Investitionen zugewiesenen Beträge wurden in den Rechtsakten zur Genehmigung der Haushaltspläne für die Jahre 2007, 2008 und 2009 aufgenommen. ([11])

3.2. **Maßnahme 2 — Das Luftfahrthandbuch für die Jahre 2007, 2008 und 2010**

3.2.1. *Die Luftfahrthandbücher 2007 und 2008*

(40) Auf der Grundlage der von Rumänien vorgelegten Informationen ist jeder Flughafenbetreiber nach dem geltenden nationalen Rechtsrahmen befugt, seine Flughafengebühren individuell festzulegen. Die vom Flughafenbetreiber festgelegten Gebühren unterliegen der formellen Veröffentlichung gemäß den internationalen Luftverkehrsbestimmungen im Luftfahrthandbuch. Dementsprechend wurde die Gebührenpolitik für die Nutzung des Internationalen Flughafens Timişoara nur in Bezug auf diesen Flughafen festgelegt und gilt nicht für andere Flughäfen innerhalb des regionalen oder nationalen Gebiets. Die Luftfahrthandbücher werden von der Geschäftsführung des Flughafenbetreibers vorgeschlagen und vom Vorstand genehmigt, und zwar in Übereinstimmung mit den Vorrechten, die ausdrücklich in der Unternehmenssatzung festgelegt sind.

(41) Die geltenden Gebühren wurden am 7. Juni 2007 im Luftfahrthandbuch unter dem Aktenzeichen GEN 4.1-17 (im Folgenden „Luftfahrthandbuch 2007“) wie folgt veröffentlicht:

([11]) Verordnung 289 des Verkehrsministeriums, des Finanzministeriums und des Arbeitsministeriums vom 21. Februar 2007 über den Haushalt 2007, Regierungsbeschluss 666 vom 24. Juni 2008 über den Haushalt 2008 und Regierungsbeschluss 721 vom 17. Juni 2009 über den Haushalt 2009.

Tabelle 4: Flughafengebühren gemäß Luftfahrthandbuch 2007 (in EUR)

Gebühr	Mindestgebühr	Gebührensatz
Landung	50	7/Tonne
Beleuchtung	50	2,10/Tonne
Parken	15	0,15/Tonne/Stunde
Personenverkehrsdienste		
— ***Internationale Flüge***		8/Fluggast
— ***Inlandsflüge***		3/Fluggast
— ***Sicherheit***		7/Fluggast
— ***Transit oder Transfer***		5/Fluggast

(42) Im Luftfahrthandbuch 2007 sind die Ermäßigungen der Landegebühren auf der Grundlage der Anzahl der Landungen festgelegt, wie in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Tabelle 5: Ermäßigungen der Flughafengebühren gemäß dem Luftfahrthandbuch 2007

Internationale Flüge	
Zahl der Landungen/Jahr	**Ermäßigung (%)**
250 - 500	10
501 - 1 200	20
1 201 - 2 000	30
2 001 - 2 500	40
2 501 - 3 000	50
3 001 - 3 500	60
3 501 - 4 000	70
> 4 001	85

(43) Darüber hinaus wird für neue Luftverkehrsgesellschaften, die mindestens zwei Flüge pro Woche durchführen, und für neue Reiseziele, die noch nicht vom Internationalen Flughafen Timişoara bedient werden, sechs Monate lang eine Ermäßigung von 50 % auf die Landegebühren gewährt.

(44) Die geltenden Flughafengebühren für 2008 wurden am 23. Oktober 2008 im Luftfahrthandbuch unter dem Aktenzeichen GEN 4.1-17 (im Folgenden „Luftfahrthandbuch 2008“) wie folgt veröffentlicht:

Tabelle 6: Flughafengebühren gemäß dem Luftfahrthandbuch 2008 (in EUR)

Gebühr	Mindestgebühr	Gebührensatz
Landung	50	7/Tonne
Beleuchtung	50	2,10/Tonne
Parken	15	0,15/Tonne/Stunde
Personenverkehrsdienste		
— ***Internationale Flüge***		8/Fluggast
— ***Inlandsflüge***		5/Fluggast
— ***Sicherheit***		10/Fluggast
— ***Transit oder Transfer***		1,50/Fluggast
— ***Personen mit eingeschränkter Mobilität***		0,20/Fluggast

(45) Im Luftfahrthandbuch 2008 wurden die Fluggastsicherheitsgebühren von 7 EUR im Jahr 2007 auf 10 EUR je Fluggast angehoben. Die bei Transit- oder Transferflügen anfallende Fluggastgebühr wurde von 5 EUR je Fluggast auf 1,50 EUR gesenkt. Überdies hat der Flughafenbetreiber eine Gebühr in Höhe von 0,20 EUR für Personen mit eingeschränkter Mobilität eingeführt.

(46) Im Luftfahrthandbuch 2008 sind die Ermäßigungen der Landegebühren auf der Grundlage der Anzahl der Landungen des Vorjahres wie folgt festgelegt:

Tabelle 7: Ermäßigungen der Flughafengebühren gemäß dem Luftfahrthandbuch 2008

Internationale Flüge	
Zahl der Landungen/Jahr	**Ermäßigung (%)**
250 - 500	10
501 - 1 200	20
1 201 - 2 000	30
2 001 - 2 500	40
2 501 - 3 000	50
3 001 - 3 500	60
> 3 501	70

(47) Darüber hinaus ist im Luftfahrthandbuch 2008 vorgesehen, dass für neue am Internationalen Flughafen Timişoara tätige Luftverkehrsgesellschaften, die mindestens drei Flüge pro Woche mit einem Flugzeug mit mindestens 70 Sitzplätzen durchführen, 12 Monate lang eine Ermäßigung von 50 % auf die Landegebühren gewährt wird. Ferner wird für jedes neue Reiseziel sechs Monate lang eine Ermäßigung von 50 % auf die Landegebühren gewährt.

(48) Zusätzlich zu den bisherigen Ermäßigungen gewährt der Flughafenbetreiber auch eine teilweise Erstattung der erhaltenen Beförderungsgebühren (Tabelle 8).

Tabelle 8: Erstattung der erhaltenen Beförderungsgebühren gemäß dem Luftfahrthandbuch 2008

Anzahl der von Wizz Air beförderten Fluggäste/Jahr	**Erstattung**
150 001 - 300 000	10 %
300 001 - 500 000	20 %
> 500 001	30 %

3.2.2. *Das Luftfahrthandbuch 2010*

(49) Am 26. August 2010 wurde eine Änderung der Flughafengebühren des Internationalen Flughafens Timişoara im Luftfahrthandbuch veröffentlicht (im Folgenden „Luftfahrthandbuch 2010“). Der Flughafenbetreiber führte eine neue Kategorie von Ermäßigungen für Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Startgewicht (im Folgenden „Starthöchstgewicht“) von mehr als 70 Tonnen ein:

Tabelle 9: Ermäßigungen für Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von mehr 70 Tonnen gemäß dem Luftfahrthandbuch 2010

Anzahl der von Wizz Air beförderten Fluggäste/Monat	**Ermäßigung (%)**
0 - 10 000	0
10 001 - 18 000	72
18 001 - 36 000	82
> 36 000	85

3.3. **Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air**

(50) Mitte des Jahres 2008 unterzeichneten der Flughafenbetreiber und Wizz Air eine Reihe von Vereinbarungen, in denen die Grundsätze ihrer Zusammenarbeit sowie die Bedingungen für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur und -dienstleistungen durch Wizz Air festgelegt wurden. Unterzeichnet wurden i) eine Absichtserklärung, ii) eine Marketingvereinbarung, iii) eine Betriebsvereinbarung und iv) eine Bodenabfertigungsvereinbarung (im Folgenden zusammen „Vereinbarungen von 2008"). Auf der Grundlage der Vereinbarungen von 2008 nahm Wizz Air Ende des Jahres 2008 den Betrieb vom Internationalen Flughafen Timişoara aus auf. Im Jahr 2009 erhöhte das Unternehmen schrittweise die Zahl der internationalen Reiseziele, die mit Flugzeugen des Typs A320 (280 Sitze) angeflogen werden.

3.3.1. *Die Absichtserklärung vom 25. Juni 2008*

(51) Die Absichtserklärung wurde am 25. Juni 2008 vom Flughafenbetreiber und Wizz Air unterzeichnet. Es wurde zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren unterzeichnet, plus ein Jahr, in dem die Parteien es im Falle einer Verletzung kündigen konnten. In der Absichtserklärung waren die allgemeinen Grundsätze der Zusammenarbeit sowie die Bedingungen für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur und -dienste durch Wizz Air festgelegt.

(52) Der Flughafenbetreiber stimmte einer Erweiterung des Fluggastterminals zu, um zu ermöglichen, dass bis spätestens 1. Januar 2011 bis zu drei Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden können. Er stimmte auch zu, die Start- und Landebahn (beide Richtungen) vor Ende 2009 auf Kategorie III aufzurüsten, und entsprechend dem Antrag von Wizz Air Zeitnischen zur Verfügung zu stellen.

(53) Wizz Air erklärte sich zur Durchführung von Marketingmaßnahmen für den Flughafenbetreiber bereit. Insbesondere wurde vereinbart, dass Wizz Air vom Flughafen aus mehr Reiseziele bedient, um die Zahl der abfliegenden und ankommenden Fluggäste zu erhöhen. Im Gegenzug erklärte sich der Flughafenbetreiber bereit, Marketinggebühren zu zahlen, die von der Anzahl der Landungen und der Anzahl der Fluggäste von Wizz Air abhingen.

3.3.2. *Die Marketingvereinbarung vom 30. Juli 2008*

(54) Die Marketingvereinbarung wurde von den Parteien am 30. Juli 2008 unterzeichnet und zunächst für einen Zeitraum von drei Jahren, beginnend am 11. Dezember 2008, abgeschlossen. Die Laufzeit der Marketingvereinbarung konnte nach diesem anfänglichen Zeitraum um ein Jahr verlängert werden.

(55) Mit der Marketingvereinbarung wurden die Bedingungen für die von Wizz Air durchgeführten Marketingmaßnahmen festgelegt, die darauf abzielten, die Anzahl der vom Flughafen abfliegenden und dort ankommenden Fluggäste zu erhöhen.

(56) Die Marketingvereinbarung enthielt eine Beschreibung der folgenden von Wizz Air durchzuführenden Marketingmaßnahmen:

— Werbung für den Internationalen Flughafen Timişoara und die Flüge von Wizz Air zum und/oder vom Internationalen Flughafen Timişoara im Online- und Bordmagazin von Wizz Air;

— Werbung für den Internationalen Flughafen Timişoara auf der Website von Wizz Air;

— Erstellung einer Marketingstrategie für den Internationalen Flughafen Timişoara und Wizz Air;

— Werbeaktionen im Zusammenhang mit den Flugdiensten des Internationalen Flughafens Timişoara;

— andere Aktivitäten zur Erhöhung der Fluggastzahlen am Internationalen Flughafen Timişoara.

(57) Die Marketingmaßnahmen sollten in rumänischen und ausländischen Medien durchgeführt werden.

(58) Für die Marketingmaßnahmen hatte der Flughafenbetreiber Wizz Air eine Marketinggebühr zu zahlen, die von der Zahl der abfliegenden Fluggäste von Wizz Air abhing.

(59) In der Marketingvereinbarung war vorgesehen, dass im Falle einer Erhöhung der in der Betriebsvereinbarung oder der Bodenabfertigungsvereinbarung geregelten Gebühren die Marketinggebühr in gleicher Weise wie die Flughafengebühren geändert werden sollte.

(60) Zusätzlich hat der Flughafenbetreiber folgende Verpflichtungen gegenüber Wizz Air:

— Er ermöglicht Wizz Air die Nutzung der Infrastruktur des Internationalen Flughafens Timișoara für gewerbliche Tätigkeiten und Marketingmaßnahmen;

— Er unterstützt die Kontakte von Wizz Air mit der lokalen Öffentlichkeit und Unternehmen;

— Er stellt Wizz Air seine Erfahrungen, sein Wissen und seine Kontakte zu lokalen Marketingleistungen und Medien zur Verfügung;

— Er bezieht Wizz Air in seine Werbe- und Marketingmaßnahmen ein;

— Er stellt Wizz Air Werbeflächen am Internationalen Flughafen Timișoara zur Verfügung;

— Er unterstützt Wizz Air mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit.

(61) In der Marketingvereinbarung war vorgesehen, dass Wizz Air nach Erhalt einer *„Proforma-Rechnung"* des Flughafenbetreibers über die Gebühren gemäß der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung eine Rechnung über die Marketinggebühr ausstellt.

(62) Gemäß der Marketingvereinbarung war Wizz Air verpflichtet, dem Flughafenbetreiber mindestens einmal jährlich Berichte vorzulegen, in denen die durchgeführten Marketingmaßnahmen dargelegt werden (d. h. Beschreibung der Marketingmaßnahmen, Zielgruppen, Werbung, Häufigkeit, Wahl der Medien und Kosten im Zusammenhang mit den Marketingmaßnahmen).

3.3.3. *Beendigung der Marketingvereinbarung und Zahlung von Marketinggebühren durch den Flughafenbetreiber*

(63) Am 11. Februar 2010 beschloss der Flughafenbetreiber, die Marketingvereinbarung zu kündigen.

(64) In Bezug auf die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge kam die rumänische Behörde für die Regulierung und Überwachung der Vergabe öffentlicher Aufträge zu dem Schluss, dass die Vergabe der Marketingvereinbarung ohne Anwendung der in der nationalen Gesetzgebung vorgesehenen Vergabeverfahren einen Verstoß gegen diese Vorschriften darstellte, der mit einer Geldstrafe zwischen 70 000 und 100 000 RON zu ahnden war.

(65) Der Flughafenbetreiber hatte von Wizz Air Rechnungen in Höhe von insgesamt 2 560 992,90 EUR für Marketingleistungen für den Zeitraum Oktober 2008 bis Januar 2010 erhalten. Die rumänischen Behörden machen geltend, dass der Flughafenbetreiber diesen Betrag nicht gezahlt hat und dass die Zahlungsverpflichtung aus der Marketingvereinbarung in Übereinstimmung mit dem Wirtschaftsrecht beglichen würde.

(66) Aus den von Wizz Air an den Flughafenbetreiber ausgestellten Rechnungen geht hervor, dass die Marketinggebühren mit einigen Monaten Verzögerung fakturiert wurden.

3.3.4. *Die Betriebsvereinbarung vom 1. August 2008*

(67) Die Betriebsvereinbarung wurde am 1. August 2008 für den Zeitraum vom 11. Dezember 2008 bis 10. Dezember 2009 geschlossen, mit einer automatischen Verlängerung um weitere 12 Monate an jedem Jahrestag ihres Inkrafttretens (im Folgenden „Betriebsvereinbarung"). ([12]) Mit der Betriebsvereinbarung wurden die Anforderungen an die vom Flughafenbetreiber für Wizz Air zu erbringenden Dienstleistungen (Fluggastdienste, Sicherheitsdienste, Transit-/Transferdienste) und die von Wizz Air zu zahlenden Flughafengebühren sowie Ermäßigungen und Befreiungen von den Gebühren festgelegt.

(68) Die Gebühren entsprachen im Wesentlichen ([13]) denen im Luftfahrthandbuch 2008. Darüber hinaus hatte die Luftverkehrsgesellschaft bei einer Frequenzsteigerung Anspruch auf eine Ermäßigung in Höhe von 50 % für einen Zeitraum von sechs Monaten.

(69) Die Zahlungen für die Dienstleistungen waren 30 Tage nach Erhalt der Rechnung *„ohne Abzug aufgrund einer angeblichen Gegenforderung oder aus einem anderen Grund"* fällig. Die Verzugszinsen wurden auf 6,5 % pro Jahr festgesetzt. Für diese Verzugszinsen war eine Rechnung auszustellen.

([12]) Bei dieser Betriebsvereinbarung handelt es sich um die in der Marketingvereinbarung genannte Betriebsvereinbarung.

([13]) Mit Ausnahme der Gebühr für Inlandsflüge, da Wizz Air keine Inlandsflüge anbot.

(70) Verletzungen der Vertraulichkeit des Vertrags waren mit einer Strafe in Höhe von 10 000 EUR zu ahnden.

(71) Am 25. Juni 2010 wurde die Betriebsvereinbarung durch eine neue Ermäßigungsregelung geändert, die den Zeitraum bis 6. Februar 2011 abdeckte. Diese neue Ermäßigungsregelung entsprach der im Luftfahrthandbuch 2010 festgelegten Regelung.

3.3.5. *Die Bodenabfertigungsvereinbarung vom 1. August 2008*

(72) Die Vereinbarung über Bodendienste (im Folgenden „Bodenabfertigungsvereinbarung") stellte einen Anhang zur Standardvereinbarung über Bodendienste von April 2004 dar und galt vom 11. Dezember 2008 bis 10. Dezember 2009, mit einer automatischen Verlängerung um weitere 12 Monate an jedem Jahrestag ihres Inkrafttretens. ([14])

(73) In der Bodenabfertigungsvereinbarung wurden die Abfertigungsgebühren für ein Airbus-A320-Passagierflugzeug auf 150 EUR je Bodenabfertigung (Abfertigung bei Ankunft und Abflug) festgesetzt. Dienstleistungen „auf Anfrage" waren nicht inbegriffen und mussten separat in Rechnung gestellt werden.

(74) Rechnungen für Abfertigungsleistungen waren spätestens am 5. Tag des Folgemonats auszustellen. Die Zahlungen mussten innerhalb von 30 Tagen ab dem Datum des Rechnungseingangs erfolgen. Die Verzugszinsen wurden auf 6,5 % pro Jahr festgesetzt.

(75) Am 1. Februar 2010 wurde die Bodenabfertigungsvereinbarung für einen Zeitraum von einem Jahr, beginnend am 6. Februar 2010, verlängert. Die Bestimmung in der Marketingvereinbarung, die bei Ablauf oder Beendigung der Marketingvereinbarung eine sofortige Kündigung der Bodenabfertigungsvereinbarung und der Betriebsvereinbarung ohne Schadenersatz ermöglichte, wurde für nichtig erklärt.

(76) Am 25. Juni 2010 wurde die Bodenabfertigungsvereinbarung durch eine neue Ermäßigungsregelung für Abfertigungsgebühren und Dienstleistungen auf Anfrage geändert, die den Zeitraum bis 6. Februar 2011 abdeckte. Die neue Ermäßigungsregelung war im Wege eines Beschlusses des Vorstands des Flughafenbetreibers am 15. Juni 2010 eingeführt worden. Diese neue Ermäßigungsregelung entsprach der im Luftfahrthandbuch 2010 festgelegten Regelung.

3.4. **Maßnahme 4 — Stundung der Wizz Air für den Zeitraum Oktober 2009 bis Februar 2010 in Rechnung gestellten Flughafengebühren**

(77) Am 28. April 2010 übermittelte der Flughafenbetreiber Wizz Air eine Zahlungsaufforderung in Höhe von 2 825 360 EUR für Rechnungen über die Gebühren, die gemäß der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung von Oktober 2009 bis Februar 2010 angefallen waren.

(78) Zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses hatte Wizz Air im ersten Halbjahr 2010 nur 264 367,10 EUR gezahlt, und es schien, dass der Flughafenbetreiber keine weiteren Maßnahmen ergriffen hatte, um die fälligen Beträge einzutreiben.

4. **GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES PRÜFVERFAHRENS**

(79) Im Einleitungsbeschluss gelangte die Kommission zu der Schlussfolgerung, dass der Basissatz der Flughafengebühren in den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010 keine staatliche Beihilfe darstellt.

(80) Es wurde jedoch die Frage aufgeworfen, ob die folgenden Maßnahmen zu Marktbedingungen gewährt wurden und somit keine staatliche Beihilfe darstellen, oder — wenn es sich um staatliche Beihilfen handeln sollte — ob diese als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können:

— jährliche Betriebsfinanzierung an den Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007 bis 2009,

— Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010,

— Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air,

— Stundung der Wizz Air für den Zeitraum Oktober 2009 bis Februar 2010 in Rechnung gestellten Flughafengebühren.

([14]) Bei dieser Bodenabfertigungsvereinbarung handelt es sich um die in der Marketingvereinbarung genannte Bodenabfertigungsvereinbarung.

4.1. Maßnahme 1 — Jährliche Betriebsfinanzierung an den Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007-2009

(81) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass die dem Flughafenbetreiber gewährte jährliche Finanzierung nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers übereinstimmt, da kein Wirtschaftsplan und keine Rentabilitätsprognosen vorgelegt wurden, der Minderheitsaktionär (Fondul Proprietatea) offenbar nicht unter denselben Bedingungen zur Finanzierung beigetragen hat und nicht klar war, dass der Flughafenbetreiber die entsprechenden Dividenden an die Anteilseigner kontinuierlich ausgeschüttet hat.

4.2. Maßnahme 2 — Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010

(82) Nach vorläufiger Auffassung der Kommission stellten die Ermäßigungen im Luftfahrthandbuch 2007 staatliche Beihilfen dar, und sie konnte nicht ausschließen, dass auch die Luftfahrthandbücher 2008 und 2010 staatliche Beihilfen enthielten. Die Kommission konnte nicht ausschließen, dass einige Nutzer des Internationalen Flughafens Timişoara durch diese Ermäßigungen einen selektiven Vorteil erhalten hatten. In Bezug auf die neue Ermäßigung für Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von mehr 70 Tonnen gemäß dem Luftfahrthandbuch 2010 war die Kommission der Ansicht, dass es sich bei dieser Ermäßigung um eine staatliche Beihilfe handelt, da der ermäßigte Betrag prima facie nicht ausreichte, um die Kosten des Flughafenbetreibers zu decken. Darüber hinaus veranlasste der Unterschied in den Gebühren für nationale und internationale Fluggäste sowie für Transitfluggäste die Kommission dazu, den nichtdiskriminierenden Charakter der Regelungen infrage zu stellen.

4.3. Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air

(83) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air nicht unter normalen Marktbedingungen abgeschlossen worden waren und dass Wizz Air daher einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat. Die Kommission war daher der vorläufigen Auffassung, dass die Vereinbarungen von 2008 staatliche Beihilfen darstellen.

4.4. Maßnahme 4 — Stundung der Wizz Air für den Zeitraum Oktober 2009 bis Februar 2010 in Rechnung gestellten Flughafengebühren

(84) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Stundung von Flughafengebühren möglicherweise eine staatliche Beihilfe darstellt, da keine Schritte zur Einziehung unternommen wurden.

5. STELLUNGNAHME RUMÄNIENS

5.1. Maßnahme 1 — Jährliche Finanzierung an den Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007-2009

(85) Rumänien gab an, dass die dem Flughafenbetreiber angeblich gewährte Betriebsbeihilfe in Wirklichkeit Investitionskosten betreffe und keine staatliche Beihilfe darstelle. Die Investitionsprojekte sind in Tabelle 3 des vorliegenden Beschlusses aufgeführt.

(86) Hinsichtlich der Finanzierung der Verbesserung der Start- und Landebahn und der Erweiterung des Vorfelds in den Jahren 2007, 2008 und 2009 argumentierte Rumänien, dass diese Finanzierung dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspreche. Nach Angaben Rumäniens wird der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers eingehalten, wenn Investitionen in Vermögenswerte getätigt werden, die sich in Staatsbesitz befinden und Einnahmen aus Dividenden und Konzessionsgebühren generieren. In diesem Fall berechnete Rumänien eine Konzessionsgebühr in Höhe von 2 % der durch die Konzession generierten Bruttoerträge. Rumänien erklärte, dass der Entwicklungsplan und die 2006 für den Internationalen Flughafen Timişoara erstellte Kapazitätsbewertung (im Folgenden „Kapazitätsbewertung“) auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Investitionen hindeuteten. Nach Angaben Rumäniens konnte man von der wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Investition ausgehen, da höhere Fluggastzahlen und Effizienzgewinne zu höheren Einnahmen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur führen dürften. Laut Rumänien seien die Investitionen auch notwendig gewesen, um die Anforderungen an die Luftsicherheit zu erfüllen (insbesondere um unbefugten Zugang zu Flugzeugen zu verhindern) und um den betrieblichen Anforderungen aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens gerecht zu werden. Rumänien erklärte ferner, dass die Infrastruktur neben gewerblichen Tätigkeiten auch für militärische Tätigkeiten, offizielle Missionen, Such- und Rettungseinsätze, humanitäre und Nothilfe-Flüge, Flüge der Vereinten Nationen, des Roten Kreuzes und des Roten Halbmonds und Ähnliches genutzt werde. Rumänien gab an, dass Tätigkeiten von nationalem Interesse (Armee und Landesverteidigung, humanitäre Missionen und Rettungseinsätze und Ähnliches) in den Bereich der Aufgaben der öffentlichen Hand fallen. Rumänien machte geltend, dass der Flughafenbetreiber nach rumänischem Recht verpflichtet sei, die kostenfreie Nutzung der Flughafeninfrastruktur für solche nichtgewerbliche Tätigkeiten zu ermöglichen.

(87) In Bezug auf die Finanzierung von Sicherheitseinrichtungen im Jahr 2008 argumentierte Rumänien, dass sich diese Finanzierung auf Aktivitäten beziehe, die in den Bereich der staatlichen Aufgaben fallen. Rumänien erklärte, dass diese Investitionen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 622/2003 der Kommission sowie nationaler Rechtsvorschriften erforderlich gewesen seien. Ferner brachte Rumänien vor, dass die Sicherheitseinrichtungen dem Flughafenbetreiber dabei geholfen hätten, die Anforderungen an die Grenzsicherheit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zu erfüllen.

(88) In Bezug auf die Finanzierung der Erweiterung und Verbesserung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums in den Jahren 2007, 2008, 2009 und 2010 argumentierte Rumänien, dass diese Finanzierung entweder im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorgenommen worden sei oder mit Aktivitäten zusammengehangen habe, die in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fallen. Nach Angaben Rumäniens beruhten diese Investitionen auf wirtschaftlichen Überlegungen, um den Flughafen auf höhere Fluggastzahlen vorzubereiten. Rumänien gab an, dass sich der Staat von längerfristigen Rentabilitätsaussichten habe leiten lassen. Überdies erklärte Rumänien, dass die Investitionen notwendig gewesen seien, um die Verpflichtungen Rumäniens im Hinblick auf den Beitritt zum Schengen-Raum zu erfüllen. Rumänien erklärte insbesondere, die Investitionen seien erforderlich gewesen, um der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates nachzukommen.

(89) Hinsichtlich der Finanzierung der Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen im Jahr 2007 argumentierte Rumänien, dass diese im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfolgt sei. Rumänien zufolge sei 2005 eine Machbarkeitsstudie zu dieser Investition durchgeführt worden, die einen Wirtschaftsplan sowie eine Rentabilitätsbewertung der Investition umfasste. Nach Angaben Rumäniens deutete die Rentabilitätsanalyse auf bedeutende mögliche Einnahmen hin.

(90) Hinsichtlich der Finanzierung von Beleuchtungsausstattung im Jahr 2008 argumentierte Rumänien, dass diese Finanzierung im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfolgt sei. Nach Angaben Rumäniens waren die Investitionen in Beleuchtungsausstattung notwendig, um eine optimale Nutzung der Flughafeninfrastruktur und die Sicherheit von Fluggästen und Flugzeugen zu gewährleisten. Rumänien erklärte, dass sich die Investitionen auch ex post als rentabel erwiesen hätten.

5.2. **Maßnahme 2 — Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010**

5.2.1. *Die Luftfahrthandbücher 2007 und 2008*

(91) Rumänien gab an, dass der Flughafenbetreiber seit 2007 profitabel gearbeitet habe und dass die Gewinne seitdem konstant gestiegen seien. In diesem Zusammenhang hätten die vom Flughafenbetreiber angewandten Tarife die Kosten der erbrachten Dienstleistungen gedeckt.

(92) Rumänien erklärte, dass die Entscheidungen über die Erhebung von Flughafengebühren auf wirtschaftlichen und finanziellen Hintergrundinformationen beruht hätten, die von einer spezialisierten Abteilung des Flughafenbetreibers erstellt worden waren.

(93) Nach Angaben Rumäniens wurden die Flughafengebühren im Luftfahrthandbuch veröffentlicht und galten diskriminierungsfrei für alle Nutzer.

(94) Rumänien stellte klar, dass die Luftfahrthandbücher 2007 und 2008 etwa zwei Monate vor dem jeweiligen Inkrafttreten vom Vorstand des Flughafenbetreibers genehmigt worden seien.

(95) Nach Angaben Rumäniens hat das Geschäftsmodell von Carpatair, d. h. das Hub-and-Spoke-Modell, zu einer Situation geführt, in der die Flughafenkapazitäten zu Stoßzeiten bei der Ankunft von Fluggästen von Carpatair fast vollständig ausgeschöpft waren. Auf der anderen Seite sei die Kapazität außerhalb dieser Stoßzeiten nicht voll ausgelastet gewesen. Daher seien die inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit der Erhöhung des Fluggastaufkommens am Internationalen Flughafen Timișoara, zumindest in den durch das Betriebsmodell von Carpatair geschaffenen verkehrsschwachen Zeiten, sehr gering gewesen, da die meisten Kosten fix waren. In der Folge seien selbst niedrige luftverkehrsbezogene Gebühren als inkrementell rentabel eingeschätzt worden. Dies werde durch den vom Flughafenbetreiber verzeichneten Anstieg der Betriebseinnahmen um 39 % im Zeitraum 2008 bis 2010 belegt, der mit einer Betriebskostensteigerung von nur 22 % erreicht wurde.

(96) Nach Angaben Rumäniens spiegeln die Ermäßigungen in den Luftfahrthandbüchern 2007 und 2008 Größenvorteile für den Flughafenbetreiber wider, die sich aus den hohen Fixkosten im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb ergeben. Demnach bestehe ein starker Anreiz, inkrementelle Volumina zu verfolgen. Die Ermäßigungen sollen Anreize schaffen und die wirtschaftlichen Tätigkeiten steigern, bei denen die Flughafeninfrastruktur am effizientesten genutzt wird.

5.2.2. *Das Luftfahrthandbuch 2010*

(97) Nach Angaben Rumäniens hat der Flughafenbetreiber bei der Festlegung der im Luftfahrthandbuch 2010 veröffentlichten Gebühren und Ermäßigungen eigenständig gehandelt. Rumänien zufolge sind die Gebühren und Ermäßigungen nicht dem Staat zuzuschreiben.

(98) Rumänien gab an, dass das Luftfahrthandbuch 2010 in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers angenommen worden sei. Rumänien zufolge sollten bei der Analyse der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers die nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen, die Auslagerung des Netzwerks und eine Steigerung des Unternehmenswerts berücksichtigt werden. Bei etwa 14 % der Einnahmen des Flughafenbetreibers handele es sich um nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen. Nach Angaben Rumäniens sind Fluggäste von Billigfluggesellschaften in der Regel eher geneigt, Zeitungen, Lebensmittel, Getränke oder Ähnliches in den Geschäften eines Flughafens zu kaufen als andere Fluggäste, da Billigfluggesellschaften diese Artikel in der Regel nicht an Bord anbieten.

(99) Rumänien war der Überzeugung, dass das Luftfahrthandbuch 2010 den Luftverkehrsgesellschaften einen Anreiz bot, mehr Fluggäste zu gewinnen. Rumänien erklärte, dass sich das Verkehrsaufkommen am Flughafen während der gesamten Geltungsdauer des Luftfahrthandbuchs 2010 positiv entwickelt habe (siehe Tabelle 10).

Tabelle 10: Flughafen Timișoara — Einnahmen und Fluggastzahlen

	Gesamtzahlzahl der Fluggäste	**Gesamtbetrag der Einnahmen RON (EUR)**
2008	831 404	22 033 887 (5 983 079)
2009	944 167	34 977 836 (8 254 746)
2010	1 137 218	37 565 399 (8 923 110)

(100) Rumänien erklärte, dass die für Carpatair geltenden Flughafengebühren für Landungen um 70 % und für Beleuchtung um 50 % gesenkt worden seien. Pro Transferfluggast seien lediglich 1,50 EUR berechnet worden. Gemäß dem Luftfahrthandbuch 2010 habe die maximale Ermäßigung der Flughafengebühren für Wizz Air zwischen 67 % und 72 % betragen. Ermäßigungen in Höhe von 72 % bis 85 % seien Wizz Air nie gewährt worden, da die Luftverkehrsgesellschaft zu keinem Zeitpunkt die entsprechenden Schwellenwerte erreicht hatte. Nach Angaben Rumäniens hatten auch andere Luftverkehrsgesellschaften Anspruch auf eine Ermäßigung der Gebühren in Abhängigkeit von den erreichten Fluggastzahlen oder Flugzeugbewegungen.

(101) Rumänien erklärte, dass die Ermäßigung der Flughafengebühren im Luftfahrthandbuch 2010 die Opportunitätskosten des Flughafenbetreibers bei der Erbringung von Dienstleistungen für Unternehmen mit kleinen Flugzeugen und längeren Umkehrzeiten im Vergleich zur Erbringung von Dienstleistungen für Unternehmen mit größeren Flugzeugen und einer höheren Anzahl von Fluggästen je Landung widerspiegeln. Ziel des Luftfahrthandbuchs 2010 sei es gewesen, Luftverkehrsgesellschaften mit kürzeren Umkehrzeiten zu gewinnen, um die Anzahl von Flügen pro Stunde zu erhöhen und somit die operative Kapazität des Flughafenbetreibers in Bezug auf die Anzahl der Landungen pro Stunde zu verbessern.

(102) Rumänien erklärte, dass die Wizz Air gewährten Ermäßigungen auch den geringeren Umfang der in Anspruch genommenen Dienstleistungen widerspiegeln. Wizz Air biete nur Direktflüge an und benötige daher keine für den Transfer erforderlichen Einrichtungen und Dienste. Bei Transitflügen müsse der Flughafenbetreiber die Sicherheitseinrichtungen verdoppeln. Nach Angaben Rumäniens machen 60 % der Fluggäste von Wizz Air Gebrauch vom Online Check-in, was zur Folge hat, dass beträchtlich weniger Personal beim physischen Check-in erforderlich ist. Die Fluggäste von Wizz Air reisten zudem mit weniger Gepäck, wodurch weniger Personal und weniger Einrichtungen für die Gepäckabfertigung nötig werden. Rumänien zufolge wurde die routinemäßige Reinigung der Flugzeuge während der Umkehrzeit von eigenen Teams von Wizz Air vorgenommen.

5.3. **Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air**

(103) Rumänien führte an, dass keine der Investitionen in die Erneuerung der Rollbahn bzw. die Erweiterung des Vorfelds speziell wegen der Präsenz von Wizz Air getätigt worden sei. Laut Rumänien wurden die vom Staat als Hauptaktionär getätigten Investitionen auf den Weg gebracht, bevor Wizz Air seine Absicht bekannt gab, am Internationalen Flughafen Timişoara tätig zu werden. Rumänien erklärte, dass Investitionen und Reparaturen, die aus Eigenmitteln des Flughafenbetreibers finanziert wurden, gleichermaßen nicht wegen der Präsenz von Wizz Air oder einer anderen Luftverkehrsgesellschaft am Internationalen Flughafen Timişoara vorgenommen worden seien, sondern vielmehr, um die für den ordnungsgemäßen Flughafenbetrieb erforderlichen Sicherheitsbedingungen zu gewährleisten. Die Reparaturen seien aufgrund normaler Abnutzung und nicht für eine bestimmte Luftverkehrsgesellschaft oder wegen ihrer Präsenz durchgeführt worden.

(104) Laut Rumänien handelte es sich bei der Absichtserklärung, wie in deren Präambel festgehalten, um eine Grundsatzvereinbarung, mit der den Parteien keine rechtlichen Verpflichtungen auferlegt wurden. Rumänien gab an, dass in der Absichtserklärung, außer für die Verletzung der Vertraulichkeitsklausel, keine Sanktionen für potenzielle Verstöße vorgesehen gewesen seien. Abgesehen davon, dass es keine gültige Verpflichtung bezüglich der Erbringung der in der Absichtserklärung aufgeführten Dienstleistungen gegeben habe, habe der Flughafenbetreiber in dem betreffenden Zeitraum lediglich Infrastrukturarbeiten durchgeführt, die völlig unabhängig vom Betrieb von Wizz Air waren.

(105) Rumänien machte geltend, dass die Absichtserklärung die Absicht der Parteien zum Ausdruck gebracht habe, in gutem Glauben Verhandlungen über eine mögliche Zusammenarbeit aufzunehmen, die auf der Grundlage verbindlicher Vereinbarungen festgelegt werden sollte. Rumänien gab an, dass in der Tat verbindliche Vereinbarungen abgeschlossen worden seien, die die Absichtserklärung praktisch ersetzten, und zwar: eine Betriebsvereinbarung, eine Bodenabfertigungsvereinbarung und eine Marketingvereinbarung.

(106) Nach Angaben Rumäniens handelte der Flughafenbetreiber bei der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Zur Untermauerung des Arguments übermittelte Rumänien der Kommission einen ex post rekonstruierten Ex-ante-Wirtschaftsplan, aus dem hervorging, dass die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air höhere Fluggastzahlen sowie höhere Gewinne erwarten ließen.

5.4. **Maßnahme 4 — Stundung der Wizz Air für den Zeitraum Oktober 2009 bis Februar 2010 in Rechnung gestellten Flughafengebühren**

(107) Rumänien erklärte, dass der Flughafenbetreiber in Bezug auf die Zahlung der Flughafengebühren, die Wizz Air dem Flughafenbetreiber schuldete, eigenständig gehandelt habe. Nach Angaben Rumäniens ist die Entscheidung in diesem Zusammenhang also nicht dem rumänischen Staat zuzurechnen.

(108) Rumänien gab an, dass die Entscheidung des Flughafenbetreibers bezüglich der Zahlung der Flughafengebühren, die Wizz Air dem Flughafenbetreiber schuldete, im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gestanden habe.

(109) Nach Angaben Rumäniens wurden die an Wizz Air zu erstattenden und von Wizz Air zurückzufordernden Beträge am 1. März 2014 in der Vergleichsvereinbarung Nr. 20310 ([15]) zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air (im Folgenden „Vergleichsvereinbarung") verrechnet.

(110) Rumänien machte geltend, dass sich zum 20. November 2014 die Schulden des Flughafenbetreibers gegenüber Wizz Air auf 0 EUR und die Schulden von Wizz Air gegenüber dem Flughafenbetreiber auf 122 861,67 EUR für den Betrieb vom 1. Oktober 2014 bis zum 31. Oktober 2014 bzw. 1 256,12 EUR für die Miete eines Verwaltungsbereichs am Internationalen Flughafen Timişoara belaufen hätten. Rumänien zufolge waren diese Beträge am 30. November 2014 fällig.

([15]) Die Vergleichsvereinbarung beruhte auf den folgenden Maßnahmen: Der Flughafenbetreiber reichte beim Schiedsgericht der Industrie- und Handelskammer Cluj (im Folgenden „Schiedsgericht Cluj") eine Schiedsklage gegen Wizz Air ein (Aktenzeichen 24/2011). Das Schiedsgericht Cluj erteilte den Schiedsspruch Nr. 3 vom 16. Mai 2012 (im Folgenden „Schiedsspruch"). Durch die Entscheidung vom 11. Juni 2012 wurden bestimmte Fehler vom Schiedsgericht Cluj berichtigt. Mit dem Schiedsspruch wurde die Zahlung bestimmter vom Flughafenbetreiber ausgestellter Rechnungen durch Wizz Air sowie die Zahlung des Restbetrags auf der Grundlage der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung angeordnet. Der Flughafenbetreiber verlangte von Wizz Air außerdem die Zahlung von Verzugszinsen. Wizz Air reichte eine Klage gegen den Flughafenbetreiber ein und beantragte, dass dieser zur Zahlung der von Wizz Air auf der Grundlage der Marketingvereinbarung ausgestellten Rechnungen verurteilt wird. Das Fachgericht Cluj erließ die Entscheidung Nr. 3597 vom 3. Oktober 2012, mit dem es der Klage von Wizz Air gegen den Flughafenbetreiber teilweise stattgab.

6. **STELLUNGNAHME DRITTER**

6.1. **Carpatair**

6.1.1. *Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air*

(111) Laut Carpatair stellen die verschiedenen Regelungen zugunsten des Betriebs von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara staatliche Beihilfen dar. Die Wizz Air angeblich gewährten Beihilfen werden von Carpatair für den Zeitraum Oktober 2008 bis Dezember 2010 auf insgesamt 5,5 Mio. EUR geschätzt. Sie wurden angeblich durch die Marketingvereinbarung (2,6 Mio. EUR) und im Wege der Ermäßigungen auf der Grundlage der Luftfahrthandbücher und der Betriebsvereinbarung (2,9 Mio. EUR) gewährt. Darüber hinaus behauptete Carpatair, dass die Maßnahme Wizz Air im Jahr 2011 weiterhin vom Flughafenbetreiber zur Verfügung gestellt worden sei und sich der entsprechende Betrag bis Ende 2011 auf 8,3 Mio. EUR belaufen habe.

(112) Carpatair äußerte sich zum Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Laut Carpatair hätte ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber seine Entscheidungen auf der Grundlage der besonderen Gegebenheiten des Flughafens getroffen. Aufgrund seiner Lage und der Bemühungen von Carpatair sei seit 2000 schrittweise ein Hub-and-Spoke-System geschaffen worden, was dazu geführt habe, dass Carpatair 2008, d. h. als Wizz Air ihren Betrieb am Flughafen aufnahm, 38 % der Einnahmen des Flughafenbetreibers erwirtschaftete. Dies sei im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass Carpatair in der Lage war, ein stabiles Verkehrsaufkommen von Geschäftsleuten aus Rumänien, Italien, Moldau, der Ukraine und Deutschland anzuziehen.

(113) Carpatair gab weiter an, dass sich das Verkehrsaufkommen am Internationalen Flughafen Timişoara im Jahr 2007 auf 836 574 Fluggäste und im Jahr 2008 auf 890 704 Fluggäste belaufen habe. In der Regel müsste dies die Basis und der Bezugspunkt für die Einnahmen sein, auf deren Grundlage ein privater Kapitalgeber versuchen würde, Grenzerträge zu erzielen. Das Hauptanliegen des Flughafenbetreibers hätte es sein sollen, das bestehende Geschäft und die Einnahmen nicht auszuschlachten. Laut Carpatair habe der Flughafenbetreiber dies jedoch nicht berücksichtigt, sodass am Internationalen Flughafen Timişoara im Jahr 2013 nur 757 009 Fluggäste abgefertigt wurden. Dies entspreche 15 % weniger als im Zeitraum, bevor Wizz Air ihren Betrieb am Flughafen aufnahm. Ein umsichtiger Kapitalgeber hätte daher berücksichtigt, dass diese qualitativ hochwertigen Erträge genau auf dieses Verkehrsaufkommen zurückzuführen waren, und hätte den Wizz Air gewährten Vorteil nur auf neue Strecken beschränkt. Dies sei nicht der Fall gewesen. In der Marketingvereinbarung sei eine Ermäßigung von 85 % auf sämtliche Gebühren, Abfertigungsdienste und sogar auf das während drei Jahren verwendete Material sowie für alle Strecken vorgesehen gewesen, wovon die Hälfte bereits von Carpatair bedient würde. Ein kluger Kapitalgeber hätte gewusst, dass eine Schwächung seines Hauptkunden, Carpatair, das bestehende Drehkreuz und die damit verbundenen Ressourcen zerstören würde. Ein kluger privater Kapitalgeber hätte die tatsächlichen Rentabilitätsmargen in der Branche kennen müssen, insbesondere die derjenigen Luftverkehrsgesellschaften, die ein Hub-and-Spoke-Modell betreiben. In Anbetracht, dass lediglich die Hälfte der Einnahmen aus dem Betrieb des Internationalen Flughafens Timişoara (20 % der Gesamteinnahmen von Carpatair) nach der Durchführung der angeblichen Beihilfe verloren gegangen wären, entspräche der Rentabilitätseinbruch einem Verlust von 15 % der Gesamteinnahmen bei einem Gewinn von 5 %. In absoluten Zahlen ausgedrückt würde der jeweilige Verlust negative Effekte von jährlich 10 bis 15 Mio. EUR bedeuten.

(114) Carpatair erklärte, dass ein umsichtiger Kapitalgeber die Ergebnisse einer 2006 in Auftrag gegebenen Studie offengelegt hätte, die die Notwendigkeit einer 30 Mio. EUR teuren Reparatur der Start- und Landebahn aufzeigte. Die Informationen seien 2010 vom neuen Flughafendirektor zur Verfügung gestellt worden. Ein umsichtiger privater Kapitalgeber lasse sich von der Aussicht auf eine längerfristige Rentabilität leiten, die es erlaubt, den kurzfristigen Begriff des Grenzertrags zu umgehen, den selbst extrem niedrige inkrementelle Einnahmen wie 1 EUR je Fluggast mit sich bringen. Es liege auf der Hand, dass der Flughafenbetreiber die langfristige Rentabilität nicht berücksichtigt habe, als er die Reparaturkosten ignorierte und — im Gegenteil — eine Luftverkehrsgesellschaft zuließ, die die Start- und Landebahn zwangsläufig überlasten und beschädigen würde. Ein umsichtiger Kapitalgeber in der Flugverkehrsbranche hätte einer solchen Luftverkehrsgesellschaft einen Zuschlag für jede Überlastungsbewegung auferlegt.

(115) Carpatair behauptete, dass der Flughafenbetreiber Anfang 2012 die Verlängerung seines Vertrags an die Zustimmung von Carpatair zu den Vereinbarungen mit Wizz Air und deren Bedingungen geknüpft habe.

(116) Carpatair macht geltend, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht erfüllt sei. Carpatair behauptete, dass keine Ex-ante-Analyse durchgeführt und der Kommission kein Wirtschaftsplan gemäß den Leitlinien von 2005 für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen ([16]) (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien 2005“) vorgelegt worden sei.

([16]) 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).

(117) Carpatair wies die Argumente Rumäniens bezüglich der Einbeziehung nichtluftverkehrsbezogener Einnahmen in die Analyse des Grundsatzes eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers zurück. Carpatair erklärte, dass Rumänien nicht in der Lage gewesen sei, eine detaillierte wirtschaftliche Analyse darüber vorzulegen, wie die Subventionen für Wizz Air durch einen höheren nichtluftverkehrsbezogenen Gewinn gerechtfertigt werden könnten.

6.1.2. *Die Luftverkehrsleitlinien von 2014*

(118) Nach Angaben von Carpatair wird mit den Luftverkehrsleitlinien von 2014 bestätigt, dass es sich bei den Maßnahmen um staatliche Beihilfen handelt. Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers sei nicht erfüllt, da es keinen Ex-ante-Wirtschaftsplan gab und die rumänischen Behörden somit der Kommission keinen solchen Plan und keine Rentabilitätsprognosen betreffend die Vereinbarungen von 2008 vorlegten.

(119) Carpatair behauptete, dass die neuesten Finanzdaten des Flughafenbetreibers bestätigen, dass die Beihilfen mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind. Carpatair argumentierte, dass die staatlichen Beihilfen die Rentabilität des Flughafenbetreibers verringert und die kumulativen Bedingungen für Anlaufbeihilfen nicht erfüllt hätten.

(120) Carpatair teilte der Kommission ferner mit, eine Beschwerde beim rumänischen Wettbewerbsrat eingereicht zu haben, wonach der Flughafenbetreiber seine marktbeherrschende Stellung missbraucht habe, indem er Luftverkehrsgesellschaften diskriminierende Bedingungen angeboten hat.

6.2. **Wizz Air**

6.2.1. *Maßnahme 2 — Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010*

(121) Wizz Air bringt vor, nie eine Ermäßigung von bis zu 85 % gemäß dem Luftfahrthandbuch 2010 erhalten zu haben. Stattdessen sei eine Ermäßigung von durchschnittlich höchstens 73 % gewährt worden, nachdem das rumänische Verkehrsministerium sich gegen die oben genannte Gebührenregelung ausgesprochen hatte.

(122) Darüber hinaus haben die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 laut Wizz Air nicht zu Selektivität oder zu einem Vorteil zugunsten von Wizz Air geführt. Andere Luftverkehrsgesellschaften würden Flugzeuge derselben Größe und mit demselben Starthöchstgewicht betrieben wie Wizz Air und könnten daher in den Genuss derselben Ermäßigungen kommen.

(123) Wizz Air behauptete, dass, seitdem die Luftverkehrsgesellschaft ihren Betrieb am Flughafen aufgenommen hat, der allgemeine Trend hin zum Einsatz größerer Flugzeuge vom Flughafenbetreiber gefördert worden und die Zahl der Fluggäste im Zeitraum 2007 bis 2010 um 36 % gestiegen sei, und zwar bei einer Zunahme der Flugbewegungen von nur 2 %.

(124) Im Gegensatz zu Carpatair habe Wizz Air Billigflüge angeboten, und der Betrieb dieser Flüge sei effizient gewesen. In der Folge sei es wirtschaftlich vernünftig gewesen, dass die Bereitstellung kostengünstigerer Infrastrukturen und Diensten dazu führt, dass ein Flughafen, der als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber fungiert, niedrigere Gebühren erhebt. Wizz Air erklärte, das Verkehrsaufkommen am Flughafen durch die Erhöhung der luftverkehrsbezogenen und nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen gesteigert zu haben.

6.2.2. *Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air*

(125) Wizz Air argumentierte, dass das Fehlen eines Ex-ante-Wirtschaftsplans kein Beweis dafür sei, dass die rumänischen Behörden nicht als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber fungierten.

(126) Wizz Air hat das Wirtschaftsberatungsunternehmen Oxera Consulting Ltd. mit der Erstellung einer wirtschaftlichen Bewertung auf der Grundlage des Grundsatzes des marktwirtschaftlichen Kapitalgebers für den Flughafen beauftragt. Der Bericht von Oxera, der der Kommission am 27. Oktober 2011 vorgelegt wurde, zielte darauf ab, festzustellen, ob der Grundsatz des marktwirtschaftlichen Kapitalgebers bei den Vereinbarungen zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air erfüllt war.

(127) Die Analyse von Oxera konzentrierte sich auf die Vereinbarungen von 2008 sowie auf die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010.

(128) Laut Oxera sollten die von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timișoara gezahlten Gebühren über einen angemessenen Zeitraum mit den Gebühren verglichen werden, die Wizz Air an ähnliche Flughäfen zahlt.

(129) In der Analyse von Oxera wurden drei Flughäfen als relevante Vergleichsgrößen für die Zwecke dieser Analyse ausgewählt. Oxera argumentierte, dass sich diese Flughäfen aufgrund ihrer Beteiligungs- und Finanzierungsstruktur in einer Weise verhalten dürften, die mit der eines „privaten Kapitalgebers“ als Flughafenbetreiber vereinbar ist, und dass es sich um Anflugsziele von Wizz Air handele, die in vielerlei Hinsicht weitgehend vergleichbar sind.

(130) Auf der Grundlage der von Wizz Air übermittelten Daten kam Oxera zu dem Schluss, dass die von der Luftverkehrsgesellschaft an den Internationalen Flughafen Timişoara gezahlten Gesamtgebühren mit den jeweiligen Gebühren verglichen werden können, die in den Jahren 2008/2009 bzw. 2010/2011, an die drei Vergleichsflughäfen gezahlt wurden, und zwar sowohl je Fluggast als auch je Umlauf.

(131) Laut Oxera ergab die Analyse, dass das Gesamtniveau der von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timişoara gezahlten Gebühren gemäß den detaillierten Vereinbarungen im Durchschnitt höher war als das vergleichbare durchschnittliche Niveau der von der Luftverkehrsgesellschaft an die Vergleichsflughäfen gezahlten Gebühren. Die von Wizz Air an die Vergleichsflughäfen gezahlten niedrigeren Gebühren lassen vermuten, dass ein privater Kapitalgeber wahrscheinlich einen Vertrag über die Bedingungen des Geschäfts zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air abgeschlossen hätte.

(132) Die Rentabilitätsbewertung der Vereinbarungen zeigt, dass ein vernünftiger privater Kapitalgeber bereit wäre, dasselbe Geschäft mit Wizz Air einzugehen. Die Rentabilitätsanalyse implizierte daher, dass sich der Flughafenbetreiber beim Abschluss der verschiedenen Vereinbarungen mit Wizz Air dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechend verhielt.

(133) Insgesamt gelangte Oxera zu dem Schluss, dass die Ergebnisse der Vergleichsanalyse und der für die Vereinbarungen vorgenommenen Rentabilitätsanalyse darauf hindeuten, dass die von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timişoara gezahlten Gebühren mit einem Gebührenniveau vergleichbar sind, das Wizz Air von einem Flughafenbetreiber, der als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber agiert, unter ähnlichen Umständen angeboten worden wäre.

6.2.3. *Maßnahme 4 — Stundung der Wizz Air für den Zeitraum Oktober 2009 bis Februar 2010 in Rechnung gestellten Flughafengebühren*

(134) Nach Ansicht von Wizz Air stellt der dem Flughafenbetreiber angeblich geschuldete Betrag eindeutig keine Beihilfe dar. Wizz Air behauptete, wechselseitige Forderungen gegen den Flughafenbetreiber zu haben, die aus der Umkehrung eines Verrechnungsverfahrens zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air resultierten.

(135) Wizz Air argumentierte, dass die Zurechenbarkeit zum Staat nicht bewiesen sei, da die Kommission nicht nachgewiesen habe, dass der Staat an der Nichtzahlung fälliger Gebühren beteiligt war.

(136) Die Beihilfe, die der Flughafenbetreiber Luftverkehrsgesellschaften angeblich gewährt hat, ist unter Berufung auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs in der Rechtssache Stardust Marine ([17]) nicht dem rumänischen Staat zurechenbar. Nach Angaben von Wizz Air scheint der Flughafenbetreiber autonom und ohne die Zustimmung oder sogar ohne das Wissen des rumänischen Staates gehandelt zu haben. Die Intervention der rumänischen Regierung bestand lediglich darin, bestimmte Maßnahmen des Flughafenbetreibers rückgängig zu machen, die von der Regierung nachträglich abgelehnt wurden.

6.2.4. *Die Luftverkehrsleitlinien von 2014*

(137) Wizz Air wiederholte, dass die Vereinbarungen von 2008 mit dem Flughafenbetreiber keine staatliche Beihilfe im Sinne der Luftverkehrsleitlinien von 2014 darstellen.

(138) Nach Angaben von Wizz Air entsprachen die Vereinbarungen zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers. Im vorliegenden Fall wurde, wie in den Luftverkehrsleitlinien 2014 beschrieben, ein Vergleich mit dem Marktpreis angestellt und eine Ex-ante-Rentabilitätsanalyse durchgeführt, wie der Bericht von Oxera beweist.

(139) Wizz Air wies darauf hin, dass die dem Flughafenbetreiber angeblich gewährte staatlichen Beihilfen, wenn die fraglichen Maßnahmen als staatliche Beihilfen angesehen werden können, nicht an Wizz Air weitergegeben worden seien. Wizz Air verwies auf die Randnummern 11 und 65 der Luftverkehrsleitlinien von 2014, in denen es heißt: Wenn ein Flughafenbetreiber eine Beihilfe erhalten hat, wird der sich aus dieser Beihilfe ergebende Vorteil nicht an eine bestimmte Luftverkehrsgesellschaft weitergegeben, wenn die Infrastruktur allen Luftverkehrsgesellschaften offensteht und nicht an eine bestimmte Luftverkehrsgesellschaft gebunden ist und wenn die Luftverkehrsgesellschaften Tarife zahlen, die mindestens die inkrementellen Kosten im Zusammenhang mit ihrem Betrieb am Flughafen decken.

(140) Wizz Air zufolge waren diese Voraussetzungen erfüllt. Wizz Air sei nicht die einzige Luftverkehrsgesellschaft gewesen, die im relevanten Zeitraum Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von mehr als 70 Tonnen am Internationalen Flughafen Timişoara betrieb, und daher seien andere Luftverkehrsgesellschaften möglicherweise in den Genuss ähnlicher oder größerer Ermäßigungen auf Flughafengebühren als Wizz Air gekommen.

([17]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (im Folgenden „Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(141) Wizz Air schloss aus Randnummer 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014, dass, selbst wenn festgestellt würde, dass der Flughafenbetreiber Beihilfen erhalten hat, deren Vereinbarkeit auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien von 2014 unter Berücksichtigung der für Flughäfen mit weniger als 700 000 Fluggästen zulässigen Beihilfeintensitäten bewertet werden sollte.

6.3. **Der Flughafenbetreiber**

6.3.1. *Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air*

(142) Der Flughafenbetreiber erklärte, dass die Vereinbarungen von 2008 keine staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen.

(143) Nach Angaben des Flughafenbetreibers lag keine Selektivität vor. Die angebliche Beihilfe für Wizz Air stand allen vergleichbaren Luftverkehrsgesellschaften auf transparenter Basis und diskriminierungsfrei zur Verfügung.

(144) Der Flughafenbetreiber behauptete, die Marketingvereinbarung habe die von Wizz Air an den Flughafenbetreiber erbrachten Marketingleistungen betroffen. Der Flughafenbetreiber hätte eine solche Vereinbarung anderen Luftverkehrsgesellschaften angeboten, sei dazu aber nicht in der Lage gewesen, da eine Beschränkung dahingehend bestanden habe, wie viel der Flughafenbetreiber für Werbung ausgeben durfte.

(145) Der Flughafenbetreiber brachte vor, keinen Zugang zu staatlichen Mitteln zu haben. Die staatlichen Mittel seien lediglich für die Bereitstellung diskriminierungsfreier Infrastrukturen wie Rollbahnen, Vorfeldflächen, Sicherheitseinrichtungen sowie Terminaleinrichtungen und -ausstattung verwendet worden.

(146) Der Flughafenbetreiber behauptet, autonom gehandelt zu haben. Die Tatsache, dass Rumänien 80%iger Anteilseigner des Flughafens ist, bedeute nicht, dass der Staat eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel ausübt.

(147) Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers sei bei den Vereinbarungen von 2008 in jeglicher Hinsicht eingehalten worden. Der Flughafenbetreiber erklärte, vor Abschluss der Vereinbarungen von 2008 Berechnungen durchgeführt zu haben. Nach Angaben des Flughafenbetreibers bestand keine rechtliche Verpflichtung zur Erstellung eines Wirtschaftsplans. Dem Flughafenbetreiber sei kein Grund bekannt gewesen, warum er Unterlagen hätte aufbewahren sollen.

(148) In dem vom Flughafenbetreiber übermittelten Bericht von RBB [18] wurde versucht, eine Schätzung der inkrementellen Kosten und des inkrementellen Nutzens für den Flughafenbetreiber im Rahmen der Vereinbarungen von 2008 anzustellen. Dem Bericht zufolge haben die Vereinbarungen von 2008 selbst in den drei Jahren, in denen der Flughafenbetreiber die Kosten im Zusammenhang mit der Marketingvereinbarung getragen hat, eine positive Rendite für den Flughafenbetreiber abgeworfen.

(149) Im Bericht von RBB wurde der Effizienzsteigerung Rechnung getragen, die sich aus dem Betrieb von Wizz Air für den Flughafen ergab. Aus den Daten ging hervor, dass Wizz Air je Flug deutlich mehr Fluggäste beförderte als andere am Flughafen tätige Luftverkehrsgesellschaften. Die Aufnahme von Wizz Air in das Kundenportfolio des Flughafenbetreibers hat diesem daher einen erheblichen Anstieg der Fluggastzahlen beschert, und das bei einer nur geringen Erhöhung der Anzahl der Flüge.

(150) Aufgrund dieses Wachstumsmuster hat sich die Rentabilität des Flughafens verbessert: Im Zeitraum 2008 bis 2010 sind die Gesamtbetriebseinnahmen des Flughafenbetreibers um 39 % gestiegen, während sich die Gesamtbetriebskosten nur um 22 % erhöht haben.

(151) Laut dem Bericht von RBB haben die Daten gezeigt, dass Wizz Air einen Anteil an den luftverkehrsbezogenen Einnahmen gleich oder größer dem Anteil der Luftverkehrsgesellschaft sowohl an den Fluggästen als auch an den Flugbewegungen am internationalen Flughafen Timişoara ausmacht. Dagegen wurde in dem Bericht von RBB festgestellt, dass aus den Daten hervorgeht, dass Carpatair durchweg einen geringeren Beitrag zu den Einnahmen des Flughafenbetreibers geleistet hat, als mit seiner Nutzung der Einrichtungen des Internationalen Flughafens Timişoara, gemessen an seinem Anteil an Fluggästen und Flugbewegungen, vereinbar ist.

(152) Der Bericht lässt darauf schließen, dass Carpatair vom Flughafenbetreiber bessere Bedingungen gewährt wurden als anderen Luftverkehrsgesellschaften, einschließlich Wizz Air. Diese beständige Unterbezahlung im Verhältnis zur Kapazitätsnutzung spiegelt die relative Ineffizienz des Geschäftsmodells von Carpatair in Bezug auf die Flughafennutzung wider, das auf einer großen Anzahl von Flügen beruht, auf denen jeweils nur relativ wenige Passagiere befördert werden.

[18] RBB Economics LLP ist ein Wirtschaftsberatungsunternehmen mit Hauptsitz in London. Es ist auf die wirtschaftliche Beratung im Bereich des Wettbewerbsrechts spezialisiert.

(153) Laut der Studie der Universität Timişoara waren die vom Flughafenbetreiber getätigten Investitionen rentabel und vorteilhaft. In der Studie wurde behauptet, dass der Flughafenbetreiber in Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gehandelt habe.

(154) Der Studie zufolge verfolgte der Flughafenbetreiber eine richtige Strategie, die auf die Erhöhung sowohl der Fluggastzahlen als auch der Flugbewegungen ausgerichtet war. Zu diesem Zweck wurde am Beispiel der von anderen Flughäfen im In- und Ausland erhobenen Gebühren eine vorteilhafte Ermäßigungsregelung aufgestellt, insbesondere für die Luftverkehrsgesellschaften, die große Zahlen von Fluggästen befördern und Großraumflugzeuge betreiben. Ferner entsprechen die für die Standorte innerhalb des Terminalgebäudes berechneten Mieten dem Marktpreis und sind mit den in Timişoara für Standorte desselben Typs berechneten Mieten vereinbar.

6.3.2. *Die Luftverkehrsleitlinien von 2014 (Maßnahme 1 und 3)*

(155) Der Flughafenbetreiber machte geltend, dass auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien von 2014 keine unrechtmäßige staatliche Beihilfe vorliege. Selbst wenn eine Beihilfe vorliege, wäre sie gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(156) Nach Angaben des Flughafenbetreibers trug die Beihilfe für den Flughafenbetreiber zu einem klar definierten Ziel von gemeinsamem Interesse bei, da sie einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union und der Anbindung des Kreises Timiş durch die Einrichtung von Zugangspunkten für innergemeinschaftliche Flüge, zur Bekämpfung der Überlastung des Flugverkehrs an großen europäischen Knotenpunktflughäfen sowie zur Erleichterung der regionalen Entwicklung im Kreis Timiş leistete.

(157) Der Flughafenbetreiber gab an, dass die Investitionen auf die Schaffung neuer Kapazitäten am Internationalen Flughafen Timişoara ausgerichtet gewesen seien und dass die neue Infrastruktur mittelfristig der prognostizierten Nachfrage vonseiten der Luftverkehrsgesellschaften, Fluggäste und Spediteure im Einzugsgebiet des Internationalen Flughafen Timişoara entsprechen.

(158) Dem Flughafenbetreiber zufolge stellen die zwischen ihm und Wizz Air geschlossenen Vereinbarungen auf der Grundlage der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers keine staatlichen Beihilfen dar.

(159) Der Flughafenbetreiber wandte bei der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers die beiden unterschiedlichen Ansätze an, die in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 beschrieben sind.

(160) Der Flughafenbetreiber argumentierte, dass der Preis, den ein Flughafen einer bestimmten Luftverkehrsgesellschaft in Rechnung stellt, dem Marktpreis entspreche: Der Flughafenbetreiber erinnerte daran, dass aus dem Bericht von RBB hervorgehe, dass die von Carpatair 2010 entrichteten luftverkehrsbezogenen Gebühren niedriger waren als die Wizz Air in Rechnung gestellten.

(161) Nach Ansicht des Flughafenbetreibers trugen die Vereinbarungen durch die Quantifizierung der inkrementellen Kosten und des inkrementellen Nutzens zur Rentabilität des Flughafens bei: Laut dem Bericht von RBB zeigten die Vereinbarungen mit Wizz Air für den Zeitraum 2008 bis 2010 einen inkrementellen Gewinn für den Flughafenbetreiber.

(162) Darüber hinaus stellten die Wizz Air in Rechnung gestellten luftverkehrsbezogenen Gebühren aufgrund des fortgesetzten Betriebs zwar einen stetigen Einkommensstrom für den Flughafenbetreiber dar, allerdings bestanden etwa 50 % der dem Flughafenbetreiber entstandenen inkrementellen Kosten 2009 aus einer einmaligen Zahlung für Marketingleistungen.

(163) Folglich stellen die Vereinbarungen von 2008 keine staatlichen Beihilfen dar.

6.4. **Der Verband der Fluglinien Europäischer Regionen (ERA)**

6.4.1. *Maßnahme 3 — Die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air*

(164) Der ERA ([19]) behauptete, dass es sich bei den Maßnahmen zugunsten von Wizz Air um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handele.

(165) Der ERA war der Ansicht, dass die Finanzdaten ein wesentlicher Beweis für die Verletzung sind und daher offengelegt werden sollten.

([19]) Der Verband der Fluglinien Europäischer Regionen (ERA) ist ein Wirtschaftsverband, der die europäische Luftfahrtindustrie (Luftverkehrsgesellschaften, Flughäfen, Hersteller und Zulieferer) vertritt.

(166) Nach Ansicht des ERA sollte das Vorhandensein eines klaren Wirtschaftsplans ein wesentliches Element der Analyse jeder gewährten Beihilfe sein. Ein solcher Plan sollte die finanzielle Tragfähigkeit der Strecke klar aufzeigen.

(167) Der ERA betonte, dass die Flugverkehrsbranche durch traditionell niedrige Margen und einen hohen Investitionsbedarf gekennzeichnet sei. Daher führten Vorteile dieser Größenordnung, die aus staatlichen Mitteln finanziert werden, schnell dazu, dass diejenigen Luftverkehrsgesellschaften, die keinen Vorteil erhalten, den Markt verlassen.

(168) Nach Ansicht des ERA ist das Ergebnis nicht nur eine Verfälschung des Wettbewerbs, sondern auch eine potenzielle marktbeherrschende Monopolstellung für den verbleibenden subventionierten Flughafenbetreiber. Auf den Verbraucher wirke sich dies langfristig in Form von Preiserhöhungen und einer geringeren Auswahl aus.

6.5. **Eurojet**

6.5.1. *Maßnahme 2 — Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010*

(169) Eurojet, ein Business-Charterunternehmen, das auch in Rumänien tätig ist, stimmte zu, dass einer Luftverkehrsgesellschaft eine Ermäßigung gewährt werden sollte, wenn nichtluftverkehrsbezogene Tätigkeiten einen hohen Anteil an den Einnahmen des Flughafens ausmachen.

(170) Nach Ansicht von Eurojet wurde jedoch die Ermäßigung in Höhe von 85 % für Luftverkehrsgesellschaften, die Flugzeuge mit einer Masse von mehr als 70 Tonnen betreiben, eindeutig zum ausschließlichen Nutzen einer einzigen Luftverkehrsgesellschaft eingeführt.

7. **BEWERTUNG VON MAßNAHME 1 — JÄHRLICHE BETRIEBSFINANZIERUNG AN DEN FLUGHAFENBETREIBER**

7.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(171) Nach Maßgabe des Artikels 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“*.

(172) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne dieser Bestimmung gewertet werden kann, müssen daher die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sein:

a) Der Begünstigte ist ein Unternehmen;

b) Die Maßnahme wird aus staatlichen Mitteln gewährt und ist dem Staat zurechenbar;

c) Die Maßnahme verschafft dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil;

d) Der Vorteil ist selektiv;

e) Die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und ist geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

(173) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die dem Flughafenbetreiber gewährten Finanzierungen staatliche Beihilfen darstellten. Auf der Grundlage der zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses verfügbaren Informationen betrachtete die Kommission diese öffentlichen Finanzierungen als Betriebsbeihilfen.

(174) Im Anschluss an den Einleitungsbeschluss machte Rumänien geltend, dass die jährlichen Zuschüsse keine Betriebsbeihilfen darstellten, sondern für Investitionen am Internationalen Flughafen Timişoara bestimmt gewesen seien. Rumänien argumentierte ferner, dass die getätigten Investitionen keine staatliche Beihilfe darstellten, da sie entweder in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fielen oder im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stünden.

(175) Die Kommission erinnert daran, dass es zwischen Investitionsbeihilfen und Betriebsbeihilfen zu unterscheiden gilt. Gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2014 wird eine Investitionsbeihilfe definiert als eine Beihilfe zur Finanzierung von Anlagevermögen, insbesondere zur Deckung der „Kapitalkosten-Finanzierungslücke“. Betriebsbeihilfen sind Beihilfen zur Deckung der „operativen Finanzierungslücke“, sowohl in Form eines vorab gezahlten Beihilfebetrags als auch in der Form einer in regelmäßigen Tranchen ausgezahlten Beihilfe zur Deckung erwarteter Betriebskosten (regelmäßige Pauschalzahlungen).

(176) Die Kommission stellt fest, dass sich die von Rumänien vorgelegten Investitionsprojekte (Tabelle 3) auf die Finanzierung von Anlagevermögen beziehen und in den Büchern des Flughafenbetreibers als Investitionsausgaben verbucht wurden. Auf der Grundlage der Informationen, die Rumänien im Anschluss an den Einleitungsbeschluss vorgelegt hat, insbesondere der Rechtsakte zur Genehmigung der Investitionsprojekte, betrachtet die Kommission diese Finanzierung daher als Finanzierung von Investitionsprojekten.

(177) Die Kommission wird prüfen, ob die von Rumänien vorgelegten Investitionen (Tabelle 3) staatliche Beihilfen darstellen. Die Kommission wird dann den jährlichen Betrag der Investitionen, die keine staatliche Beihilfe darstellen, vom jährlichen Gesamtbetrag der Investitionen abziehen. Die Differenz, falls vorhanden, ist der jährliche Betrag der dem Flughafenbetreiber gewährten Investitionsbeihilfe.

(178) Die Kommission wird daraufhin prüfen, ob die dem Flughafenbetreiber gegebenenfalls gewährte Investitionsbeihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

7.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

7.1.1.1. Grundsätze

(179) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst ermitteln, ob es sich beim Flughafenbetreiber um ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt. Der Begriff des Unternehmens bezeichnet jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. ([20]) Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten.

(180) Nach ständiger Rechtsprechung sind der Betrieb und die Errichtung von Flughafeninfrastrukturen seit dem 12. Dezember 2000, dem Datum des Urteils in der Rechtssache Aéroports de Paris ([21]), als wirtschaftliche Tätigkeiten anzusehen, die unter die Kontrolle staatlicher Beihilfen fallen. Wenn ein Flughafenbetreiber wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, indem er Flughafendienstleistungen gegen Entgelt anbietet, stellt er unabhängig vom rechtlichen Status oder der Art der Finanzierung ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, und die Vertragsbestimmungen über staatliche Beihilfe können daher auf Vorteile angewendet werden, die dem Flughafenbetreiber vom Staat oder mithilfe staatlicher Mittel gewährt wurden.

(181) Während Flughafenbetreiber als Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten sind, muss daran erinnert werden, dass nicht alle Tätigkeiten eines Flughafenbetreibers notwendigerweise Tätigkeiten wirtschaftlicher Art sind. ([22])

(182) Der Gerichtshof hat festgestellt, dass Tätigkeiten, für die normalerweise der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist, nicht zu den Tätigkeiten wirtschaftlicher Art gehören und nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen unterliegen. ([23])

(183) Daher stellt die Finanzierung von Tätigkeiten, die in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fallen, oder von unmittelbar damit verbundener Infrastruktur im Allgemeinen keine staatliche Beihilfe dar. ([24]) Auf einem Flughafen werden z. B. Tätigkeiten in den Bereichen Flugsicherung, Polizei, Zoll, Brandbekämpfung, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlichen Tätigkeiten und Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderlichen Infrastruktur und Ausstattung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft. ([25])

([20]) Urteil des Gerichtshofs vom 23. April 1991, Höfner und Elser/Macrotron (im Folgenden „Höfner und Elser"), C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 17. Februar 1993, Poucet und Pistre/AGF und Cancava, C-160/91, ECLI:EU:C:1993:63, Rn. 17; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, Rn. 36.

([21]) Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Aéroports de Paris/Kommission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, bestätigt durch Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2002, Aéroports de Paris/Kommission, C-82/01, ECLI:EU:C:2002:617, Rn. 75-79. Dies wurde im Urteil des Gerichts vom 24. März 2011, Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig Halle GmbH/Kommission (im Folgenden „Flughafen Leipzig-Halle"), T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, insbesondere Rn. 93 und 94 bestätigt; bestätigt mit Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, ECLI:EU:C:2012:821.

([22]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 34. Siehe auch Urteil des Gerichtshofs vom 19. Januar 1994, SAT Luftverkehrsgesellschaft/Eurocontrol (im Folgenden „Eurocontrol"), C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([23]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, Rn. 7 und 8 und Urteil des Gerichtshofs vom 4. Mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, C-30/87, ECLI:EU:C:1988:225, Rn. 1.

([24]) Entscheidung der Kommission vom 19. März 2003, N 309/2002, Luftsicherheit — Ausgleich der Betriebsverluste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 (ABl. C 148 vom 25.6.2003, S. 7).

([25]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 35. Siehe auch Eurocontrol, Rn. 30; Urteil des Gerichtshofs vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, Rn. 71 und Beschluss (EU) 2018/628 der Kommission vom 11. November 2016 über die von Österreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) für den Flughafen Klagenfurt, Ryanair und andere Luftverkehrsgesellschaften, die den Flughafen nutzen (ABl. L 107 vom 26.4.2018, S. 1).

(184) Die öffentliche Finanzierung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten darf jedoch nicht zu einer unrechtmäßigen Unterscheidung zwischen Luftverkehrsgesellschaften und Flughafenbetreibern führen. Der ständigen Rechtsprechung zufolge liegt in der Tat ein Vorteil vor, wenn der Staat Unternehmen von Kosten befreit, die durch ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten entstanden sind. ([26]) Wenn es daher in einem Rechtssystem die Regel ist, dass Luftverkehrsgesellschaften oder Flughafenbetreiber die Kosten für bestimmte Dienstleistungen tragen, während einige Luftverkehrsgesellschaften oder Flughafenbetreiber die gleichen Dienstleistungen im Auftrag der Behörden erbringen und dafür nicht selbst die Kosten zu tragen haben, können sie davon einen Vorteil haben, auch wenn diese Dienstleistungen nichtwirtschaftliche Tätigkeit gelten. ([27])

7.1.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(185) Geschäftszweck des Flughafenbetreibers ist der Bau, der Unterhalt und der Betrieb der Flughafeninfrastruktur. Der Flughafenbetreiber bietet Flughafendienstleistungen an und stellt den Nutzern, sowohl gewerblichen Luftverkehrsgesellschaften als auch nichtgewerblichen Nutzern der allgemeinen Luftfahrt, Gebühren für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur in Rechnung, und verwerten die Infrastruktur daher kommerziell. Es muss daher der Schluss gezogen werden, dass der Flughafenbetreiber im untersuchten Zeitraum eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt hat und somit ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

(186) Rumänien machte geltend, dass die Kosten, die sich aus den folgenden Tätigkeiten ergeben, als in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fallend zu betrachten sind (Erwägungsgründe 87 und 88):

— Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds beziehen sich auf nichtgewerbliche Tätigkeiten am Internationalen Flughafen Timișoara (z. B. militärische Tätigkeiten, offizielle Missionen, Such- und Rettungseinsätze, humanitäre und Nothilfe-Flüge);

— Investitionen in Sicherheitseinrichtungen;

— Investitionen in die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums zur Gewährleistung der Einhaltung der EU-Anforderungen — zu diesem Zeitpunkt sei Rumänien davon ausgegangen, 2011 Mitglied des Schengen-Raums zu werden.

(187) In Bezug auf die im Zeitraum 2007 bis 2009 getätigten Investitionen in die *Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds* erinnert die Kommission daran, dass, wenn Infrastrukturen sowohl für wirtschaftliche als auch nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt werden, die öffentliche Finanzierung nur insoweit unter die Beihilfevorschriften fällt, als sie die mit den wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten deckt.

(188) Im vorliegenden Fall waren die Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds jedoch vor allem aufgrund der kommerziellen Nutzung der Flughafeneinrichtungen erforderlich. Rumänien argumentierte, dass die Investitionen notwendig gewesen seien, um den Anforderungen aufgrund des prognostizierten höheren Verkehrsaufkommens gerecht zu werden, weitere Einnahmen für den Flughafenbetreiber zu generieren und seine Rentabilität zu erhöhen (Erwägungsgrund 86). Die Kommission weist darauf hin, dass die Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten eines Flughafens nicht zu einer Quersubventionierung seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten führen darf. Für die Zwecke dieses Beschlusses geht die Kommission davon aus, dass die Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds in vollem Umfang mit wirtschaftlichen Tätigkeiten verbunden sind und daher nicht in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fallen.

(189) In Bezug auf die Investitionen in *Sicherheitseinrichtungen* erinnert die Kommission daran, dass 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 werden. Die Kommission erachtet die Kontrolle des aufgegebenen Gepäcks, die Kontrolle der Fluggäste und des Handgepäcks und die Kontrolle der Zugänge zum Sicherheitsbereich eines Flughafens als Maßnahmen im Bereich des Schutzes der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen. ([28])

(190) Rumänien bestätigte, dass der Staat nach der rumänischen Rechtsordnung die Sicherheitseinrichtungen aller Flughäfen auf der Grundlage des Regierungsbeschlusses 1661 vom 6. Dezember 2007 finanziert.

([26]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 36 und zitierte Rechtsprechung.

([27]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 37.

([28]) Beschluss (EU) 2015/1226 der Kommission vom 23. Juli 2014 über die von Frankreich durchgeführte staatliche Beihilfe SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) zugunsten der Industrie- und Handelskammer von Angoulême, von SNC-Lavalin, von Ryanair und von Airport Marketing Services (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 48).

(191) Die Kommission erachtet die von Rumänien vorgelegten Investitionen in Sicherheitseinrichtungen aus dem Jahr 2008 als notwendig für den Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen. Die Investitionen fallen daher in den Bereich der Aufgaben der öffentlichen Hand und stellen somit keine staatlichen Beihilfen dar.

(192) In Bezug auf die Investitionen in die *Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums* erklärt Rumänien, dass die ersten Investitionen in die Erweiterung des Terminals aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus getätigt worden, aber auch wesentlich für die Schaffung eines Terminals gewesen seien, das den in den EU-Vorschriften über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und die Kontrolle an den Schengen-Grenzen festgelegten Sicherheitsmaßnahmen entspricht. Diese Maßnahmen beziehen sich insbesondere auf die Trennung zwischen Fluggästen. Es wurde nicht spezifiziert, welche Investitionen für die Einhaltung dieser Vorschriften und damit für die Ausübung öffentlicher Befugnisse unbedingt erforderlich sind.

(193) Die Kommission weist darauf hin, dass die Finanzierung der nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten eines Flughafens nicht zu einer Quersubventionierung seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten führen darf. Auf der Grundlage des Vorbringens von Rumänien ist die Kommission der Ansicht, dass die Investitionen in das Terminal für Flüge außerhalb des Schengen-Raums zu einem großen Teil aus wirtschaftlichen Gründen getätigt wurden. Für die Zwecke dieses Beschlusses vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Investitionen in die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums nicht in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug fallen.

(194) Abschließend stellt die Kommission Folgendes fest:

i) Die im Zeitraum 2007 bis 2009 getätigten Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds fallen nicht in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und sind daher als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen;

ii) Die 2008 getätigten Investitionen in Sicherheitseinrichtungen fallen in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und stellen somit keine staatlichen Beihilfen dar;

iii) Die im Zeitraum 2007 bis 2009 getätigten Investitionen in die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums fallen nicht in den Bereich der Aufgaben mit hoheitlichem Bezug und sind daher als wirtschaftliche Tätigkeit anzusehen.

7.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

7.1.2.1. Grundsätze

(195) Die in Rede stehenden Maßnahmen stellen nur dann staatliche Beihilfen dar, wenn sie aus staatlichen Mitteln finanziert werden und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahmen dem Staat zuzurechnen ist.

(196) Der Begriff der staatlichen Beihilfe gilt für jeden vom Staat selbst oder einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährten Vorteil. ([29]) Bei der Anwendung von Artikel 107 AEUV gelten Mittel von lokalen Behörden als staatliche Mittel. ([30])

7.1.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(197) Die dem Flughafenbetreiber gewährten öffentlichen Finanzierungen wurden durch die Regierungsbeschlüsse 615/2002 und 1212/2007 (Erwägungsgrund 39) beschlossen und stellten direkte Zuschüsse aus dem Haushalt der nationalen Behörde, d. h. des rumänischen Verkehrsministeriums, dar. Die Finanzierungen wurden für die Investitionsprojekte gewährt und als Investitionsausgaben verbucht. Die Finanzierungen wurden für die gesamte Investitionsdauer auf der Grundlage eines genehmigten Haushaltplans für das betreffende Jahr bereitgestellt.

(198) Die Kommission stellt daher fest, dass sie aus staatlichen Mitteln stammen und dem Staat zuzurechnen sind.

([29]) Stardust Marine, Rn. 53-56.

([30]) Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 und T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 108.

7.1.3. *Selektivität*

7.1.3.1. Grundsätze

(199) Um in den Geltungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu fallen, muss eine staatliche Maßnahme *„bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige"* begünstigen. Daher werden nur die staatlichen Maßnahmen zur Begünstigung von Unternehmen, die auf selektive Weise einen Vorteil verschaffen, als staatliche Beihilfe eingestuft.

(200) Wie der Gerichtshof bestätigt hat, kann es zusammen mit anderen Elementen ein Hinweis auf staatliche Beihilfe sein, wenn der Staat die Bestimmungen des abgeschlossenen Vertrags einem oder mehreren Wirtschaftsteilnehmern selektiv und nicht auf der Grundlage objektiver Kriterien, die sich aus einem allgemein und für jeden Wirtschaftsteilnehmer geltenden Rechtstext ergeben, vorschlägt. ([31])

7.1.3.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(201) Im vorliegenden Fall hat der Staat die finanzielle Unterstützung nur einem einzigen Unternehmen — dem Flughafenbetreiber — vorgeschlagen und gewährt. Es handelt sich also um eine Einzelmaßnahme. Maßnahmen 1 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

7.1.4.1. Grundsätze

(202) Ein Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV ist ein wirtschaftlicher Nutzen jeglicher Art, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen — also ohne Eingreifen des Staates — nicht erhalten hätte. Dabei ist nur die Auswirkung der Maßnahme auf das Unternehmen von Belang, nicht der Grund oder das Ziel des staatlichen Eingriffs. Wann immer sich die finanzielle Situation des Unternehmens durch den staatlichen Eingriff verbessert, ist ein Vorteil gegeben.

(203) Allerdings sind öffentliche Mittel, die der Staat einem Unternehmen unter Umständen, die den normalen Marktbedingungen entsprechen, unmittelbar oder mittelbar zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen ([32]) (Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers).

(204) Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers greift nur dann, wenn der Staat als privater Marktteilnehmer gehandelt hat.

(205) Bei der Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers dürfen regionale oder politische Erwägungen keine Berücksichtigung finden. Etwaige positive Rückwirkungen auf die Wirtschaft oder die Erreichbarkeit der Region, in der das Unternehmen liegt, sollten keine Rolle spielen. ([33])

(206) Die Prüfung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers sollte auf den zum Zeitpunkt der Gewährung der öffentlichen Zuwendung verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen beruhen und nicht auf einer Analyse, die sich auf eine spätere Situation gründet. ([34])

(207) Was die öffentliche Förderung von Flughäfen betrifft, sollte die Prüfung der Übereinstimmung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auf der Grundlage solider Ex-ante-Rentabilitätsaussichten für die die Förderung gewährende Einheit erfolgen. ([35]) Zu diesem Zweck verwendete Prognosen des Verkehrsaufkommens sollten realistisch sein und einer angemessenen Sensitivitätsanalyse unterworfen werden. Das Fehlen eines Wirtschaftsplans deutet darauf hin, dass der Kapitalgeber möglicherweise nicht marktwirtschaftlich gehandelt hat. ([36])

([31]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 91.

([32]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 49. Siehe auch Stardust Marine, Rn. 69.

([33]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 49. Siehe auch Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305.

([34]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 48. Siehe auch Stardust Marine, Rn. 71 und Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Europäische Kommission/Électricité de France (im Folgenden „EDF"), C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318. Rn. 85.

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

([36]) EDF, Rn. 84, 85 und 105.

(208) Bei Fehlen eines Wirtschaftsplans können die Mitgliedstaaten Analysen oder interne Unterlagen des Staates oder des betreffenden Flughafens vorlegen, aus denen eindeutig hervorgeht, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers eingehalten wurde. ([37])

(209) Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs muss der Mitgliedstaat selbst belegen, dass er als umsichtiger privater Kapitalgeber gehandelt hat ([38]) und der Kommission entsprechende Nachweise vorlegen. ([39])

7.1.4.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(210) Um im vorliegenden Fall bestimmen zu können, ob dem Flughafenbetreiber durch die öffentliche Finanzierung ein Vorteil gewährt wurde, den er unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, muss die Kommission das Verhalten der Behörden, die direkte Investitionszuschüsse und Kapitalspritzen gewähren, mit dem eines marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vergleichen, das, ungeachtet aller sozialer, regionalpolitischer und sektoraler Erwägungen, über die gesamte Lebensdauer der Investition von langfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet wird. ([40]) Diese Erwägungen gelten ganz besonders für Infrastrukturinvestitionen, die häufig erhebliche finanzielle Mittel erfordern und erst nach vielen Jahren eine positive Rendite abwerfen können. Bei Rentabilitätsbewertungen eines Flughafens müssen die Flughafeneinnahmen berücksichtigt werden.

(211) Die Kommission stellt fest, dass die Regierung ursprünglich 100%iger Anteilseigner des Flughafenbetreibers war (Erwägungsgrund 28). Ende 2008 hielt sie jedoch nur noch 80 % der Anteile. Der Umfang der Beteiligung der Regierung im Vergleich zum Anteil der von ihr finanzierten Kosten wird für die Zwecke der Prüfung auf Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers berücksichtigt.

(212) Die Kommission muss bei ihrer Bewertung von den Informationen und Annahmen ausgehen, die den zuständigen rumänischen Behörden zum Zeitpunkt der Gewährung der öffentlichen Finanzierung zur Verfügung standen. ([41])

(213) Nach Angaben Rumäniens standen die folgenden Investitionen im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers (Erwägungsgrund 86):

— Finanzierung der Erneuerung der Start- und Landebahn und der Erweiterung des Vorfelds im Zeitraum 2007 bis 2009;

— Finanzierung der Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums im Zeitraum 2007 bis 2009;

— Finanzierung der Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen im Jahr 2007;

— Finanzierung von Beleuchtungsausstattung im Jahr 2008.

(214) Nach Angaben Rumäniens wurden diese Investitionen von längerfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet, von denen der Staat doppelt profitieren könnte: als Anteilseigner, der Dividenden erhält, und als Eigentümer, der Konzessionsgebühren erhält (berechnet als 2 % der durch die Nutzung der Konzession erzielten Bruttoeinnahmen) (Erwägungsgrund 86). Rumänien erklärte, dass der 2006 erstellte Entwicklungsplan und die 2006 erstellte Kapazitätsbewertung auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Investitionen hindeuteten. Nach Angaben Rumäniens hätte die wirtschaftliche Tragfähigkeit erwartet werden können, da höhere Fluggastzahlen und Effizienzgewinne zu höheren Einnahmen aus dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur führen (Erwägungsgrund 86).

(215) Die Kommission wird zunächst prüfen, ob die von Rumänien für die oben genannten Investitionen vorgelegten Ex-ante-Machbarkeitsstudien ausreichen, um die Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nachzuweisen.

([37]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 51.
([38]) Schlussanträge des Generalanwalts H. Saugmandsgaard Øe vom 24. Oktober 2019, Larko/Kommission, C-244/18 P, ECLI:EU:C:2019:896, Rn. 53. Siehe auch das Urteil des Gerichts vom 1. Februar 2018, Larko/Kommission, T-423/14, ECLI:EU:T:2018:57, das Urteil des Gerichts vom 25. Juni 2015, SACE und Sace BT/Kommission, T-305/13, ECLI:EU:T:2015:435 und EDF.
([39]) EDF, Rn. 104.
([40]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (im Folgenden „Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, Rn. 23; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Alitalia/Kommission, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, Rn. 84.
([41]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 3.4. Siehe auch Stardust Marine, Rn. 71.

Machbarkeitsstudien

(216) Rumänien legte Machbarkeitsstudien für die Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds, die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, die Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen sowie in Beleuchtungsausstattung vor. Ziel dieser Machbarkeitsstudien ist es, die Gesamtrentabilität der Projekte zu bewerten, in die der Staat investiert hat. Sie dienen somit der Analyse, ob Rumänien in Projekte investiert hat, von denen erwartet wurde, dass sie rentabel sind.

(217) Die Machbarkeitsstudie für die *Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds* ergab einen Nettogegenwartswert (im Folgenden „NGW") von 3,791 Mio. EUR und einen internen Zinsfuß von 10,56 % (unter Verwendung eines Abzinsungssatzes von 5 %). Die Kommission hat festgestellt, dass diese Studie eine Reihe von Mängeln aufweist. Insbesondere weist der NGW im Vergleich zu den in den Ex-post-Machbarkeitsstudien festgelegten NGW erhebliche Diskrepanzen auf. Der Prognosezeitraum von 25 Jahren ist in Anbetracht der begrenzten Natur der von Rumänien getätigten Investitionen in die Erneuerung der Start- und Landebahn, vor allem unter Berücksichtigung des begrenzten Beitrags zum gesamten Fluggastwachstum, zu lang. Der Prognosezeitraum für diese Investition ist in der Ex-post-Machbarkeitsstudie dagegen mit sechs Jahren wesentlich kürzer. Darüber hinaus enthält die Studie keine Angaben zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens, die die Grundlage für die prognostizierten Einnahmen hätten bilden sollen. Die vorhergesagten Inflationsraten werden nicht erklärt und sind unter Berücksichtigung der damaligen Inflationsrate (4,7 % im Jahr 2007, 7,9 % im Jahr 2008) sehr niedrig (1,5 % ab dem 11. Jahr). Der Abzinsungssatz von 5 % ist nicht nachvollziehbar und erscheint zu niedrig, vor allem im Vergleich zu anderen gegenwärtigen Investitionen, z. B. in die Modernisierung und den Ausbau des Parkplatzes. Die Kommission hält diese Studie daher nicht für angemessen. Überdies wurde die Studie im Juli 2008 erstellt, obwohl ein großer Teil der Investitionen 2007 getätigt wurde. Diese Machbarkeitsstudie kann daher nicht zur Bestätigung der nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorgeschriebenen Rentabilität der Investitionen ([42]) herangezogen werden.

(218) In Bezug auf die Machbarkeitsstudie für die *Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums* stellte die Kommission fest, dass bei der in der Studie vorgenommenen Berechnung des NGW für das Terminal Investitionen nicht als Kosten berücksichtigt wurden. Daher kann die Kommission diese Machbarkeitsstudie nicht als Beweis für die Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers akzeptieren. Darüber hinaus wurde die Studie im Juni 2008 erstellt und scheint sich nur auf die Investitionen im Jahr 2009 zu beziehen.

(219) In Bezug auf die Machbarkeitsstudie für die *Modernisierung und den Ausbau des Parkplatzes*, auf deren Grundlage die Investitionen im Zusammenhang mit der Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen getätigt wurden, hält die Kommission die Studie für angemessen. In der Studie wird angenommen, dass die Einnahmen aufgrund der erwarteten Zunahme von Parkplatzbenutzern in Verbindung mit dem Anstieg der Fluggastzahlen um 15 % steigen werden. Die Studie ergab einen positiven NGW bei einem Abzinsungssatz von 15 % über die erwartete Lebensdauer der Investition von acht Jahren. Die Kommission hält den Abzinsungssatz von 15 % für angemessen und die Lebensdauer der Investition für konservativ kurz. Die Studie zeigt, dass sich die Investitionen bereits nach fünf Jahren amortisiert haben werden. Die Studie wurde im November 2005 erstellt und ist daher geeignet, die Übereinstimmung der 2007 getätigten Investitionen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers anzuzeigen. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass die Regierung zum Zeitpunkt, als die Finanzierung für die Modernisierung und des Ausbaus des Parkplatzes beschlossen wurde, 100%iger Anteilseigner des Flughafenbetreibers war. Folglich kann auf eine proportionale Anpassung des NGW des Projekts verzichtet werden.

(220) Rumänien machte geltend, dass das maßgebliche Datum für die Machbarkeitsstudie für Beleuchtungsausstattung das Datum sei, an dem sie von dem Unternehmen IPTANA S.A. erstellt wurde, das im August 2007 im Rahmen des Vertrags Nr. 1016/22.8.2007 mit der Studie begonnen hat, und dass der Technische und Wirtschaftliche Rat des Verkehrsministeriums in seiner 2007 überarbeiteten Stellungnahme Nr. 33/1998 eine befürwortende Stellungnahme zu der Studie abgegeben habe. Nichtsdestoweniger liegt das genaue Datum der Erstellung der Studie nicht vor. In jedem Fall enthielt die Machbarkeitsstudie für *Beleuchtungsausstattung* keine Rentabilitätsanalyse, sondern sie legte Kostenschätzungen für dieses Projekt dar. Daher geht aus der Studie nicht hervor, wie das Verhalten des Flughafenbetreibers von den längerfristigen Rentabilitätsaussichten geleitet wurde. Daher kann die Kommission diese Machbarkeitsstudie nicht als Beweis für die Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers akzeptieren.

(221) Auf der Grundlage der obigen Ausführungen hält die Kommission die im Hinblick auf die Investitionen im Zusammenhang mit der Zufahrtsstraße und dem Parkplatz erstellte Ex-ante-Machbarkeitsstudie für ausreichend, um die Einhaltung der Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nachzuweisen. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Machbarkeitsstudien für die Erneuerung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds, für Beleuchtungsausstattung und für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums nicht die Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nachweisen.

([42]) Stardust Marine, Rn. 71 und EDF, Rn. 85 und 104.

Ex post rekonstruierte Ex-ante-Rentabilitätsstudien

(222) Der Flughafenbetreiber legte auch ex post rekonstruierte Ex-ante-Rentabilitätsstudien für die in Erwägungsgrund 213 aufgeführten Investitionen vor.

(223) Was die Investitionen in die *Erneuerung der Start- und Landebahn und die Erweiterung des Vorfelds* betrifft, so ergab die ex post rekonstruierte Rentabilitätsstudie einen NGW in Höhe von 1 784 600,12 EUR und einen internen Zinsfuß von 13,12 %. Der verwendete Abzinsungssatz betrug 9,1 %. Die ex post rekonstruierte Studie enthält eine Prognose des Fluggastaufkommens, die sich von der Ex-ante-Prognose im Entwicklungsplan unterscheidet. Die Ex-post Prognose ist konservativer, und die geschätzte Fluggastzahl ist niedriger als die im Entwicklungsplan angegebene. In dieser Hinsicht wäre die erwartete Rentabilität daher noch höher gewesen, wenn die im Entwicklungsplan prognostizierten Fluggastzahlen berücksichtigt worden wären. Dennoch stellt die Kommission fest, dass die geschätzten Investitionskosten von den in der im Juli 2008 erstellten Ex-ante-Machbarkeitsstudie angegebenen abweichen. Die Kommission kann nicht überprüfen, ob die Annahmen zu den Investitionskosten denen entsprechen, die ex ante hätten erwartet werden können. Folglich ist es nicht möglich, den Schluss zu ziehen, dass die berücksichtigten Annahmen diejenigen sind, die vor der Gewährung der öffentlichen Finanzierung verfügbar gewesen wären, und die rekonstruierte Studie kann nicht als zuverlässige Ex-ante-Rentabilitätsanalyse angesehen werden.

(224) Was die Investitionen in *Beleuchtungsausstattung* betrifft, so ergab die vom Flughafenbetreiber vorgelegte ex post rekonstruierte Rentabilitätsstudie einen NGW in Höhe von 226 066,84 EUR und einen internen Zinsfuß von 26,9 %. Der verwendete Abzinsungssatz betrug 9,1 %. Die ex post rekonstruierte Studie enthält eine Prognose des Fluggastaufkommens, die sich von der Ex-ante-Prognose im Entwicklungsplan unterscheidet. Die Ex-post Prognose ist konservativer, und die geschätzte Fluggastzahl ist niedriger als die im Entwicklungsplan angegebene. In dieser Hinsicht wäre die erwartete Rentabilität daher noch höher gewesen, wenn die im Entwicklungsplan prognostizierten Fluggastzahlen berücksichtigt worden wären. Die ex post rekonstruierte Ex-ante-Analyse scheint angemessen, um die Ex-ante Rentabilitätsaussichten der 2008 getätigten Investitionen in Beleuchtungsausstattung aufzuzeigen.

(225) Der Flughafenbetreiber hat eine ex post rekonstruierte Rentabilitätsstudie für die Investitionen in die *Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums* vorgelegt. Die Studie ergab einen NGW in Höhe von 2 536 094,92 EUR und einen internen Zinsfuß von 14,71 %. Der verwendete Abzinsungssatz betrug 8,67 %. Die ex post rekonstruierte Studie enthält eine Prognose des Fluggastaufkommens, die sich von der Ex-ante-Prognose im Entwicklungsplan unterscheidet. Die Ex-post Prognose ist konservativer, und die geschätzte Fluggastzahl ist niedriger als die im Entwicklungsplan angegebene. Dennoch kann die Kommission nicht überprüfen, ob die Annahmen zu den Investitionskosten denen entsprechen, die ex ante hätten erwartet werden können. Darüber hinaus ist nicht klar, wie sich die Investitionskosten in der rekonstruierten Studie zu den Investitionskosten verhalten, die in der im Juni 2008 erstellten Ex-ante-Rentabilitätsstudie angenommen wurden (Erwägungsgrund 218). Folglich ist es nicht möglich, den Schluss zu ziehen, dass die berücksichtigten Annahmen diejenigen sind, die vor der Gewährung der öffentlichen Finanzierung verfügbar gewesen wären, und die rekonstruierte Studie kann daher nicht als zuverlässige Ex-ante-Rentabilitätsanalyse für die Investitionen in die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums angesehen werden.

7.1.4.3. Schlussfolgerung zum wirtschaftlichen Vorteil

(226) Wie vorstehend erläutert, ist die Kommission der Ansicht, dass Rumänien bei der Investition in die Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen am Internationalen Flughafen Timişoara im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gehandelt hat (siehe Tabelle 3). Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die mit dieser Investition verbundene Finanzierung dem Flughafenbetreiber keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.

(227) Was die anderen drei Investitionsprojekte anbelangt (Erneuerung der Rollbahn und Erweiterung des Vorfelds, Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums und Beleuchtungsausstattung), so kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass dem Flughafenbetreiber aus den öffentlichen Finanzierungen für diese drei Investitionsprojekte ein wirtschaftlicher Vorteil erwachsen ist.

7.1.5. *Verfälschung des Wettbewerbs und Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten*

7.1.5.1. Grundsätze

(228) Verstärkt eine von einem Mitgliedstaat gewährte Finanzhilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel, muss dieser als von der Beihilfe beeinflusst erachtet werden. ([43])

([43]) Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77 und Urteil des Gerichtshofs vom 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11.

(229) Da es sich bei dem Betrieb eines Flughafens um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt, findet Wettbewerb zum einen zwischen Flughäfen, die Luftverkehrsgesellschaften und den entsprechenden Luftverkehr (Fluggäste und Fracht) gewinnen wollen, und zum anderen zwischen Flughafenbetreibern, die unter Umständen miteinander darum konkurrieren, mit der Verwaltung eines bestimmten Flughafens betraut zu werden, statt. Darüber hinaus können, insbesondere in Bezug auf Billig- und Charterfluggesellschaften, auch Flughäfen, die sich nicht in denselben Einzugsgebieten und sogar in verschiedenen Mitgliedstaaten befinden, miteinander im Wettbewerb stehen, um diese Luftverkehrsgesellschaften zu gewinnen.

(230) Die öffentliche Förderung eines Flughafens kann daher den Wettbewerb *zwischen Flughäfen* verzerren. Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen lässt sich anhand der Auswahlkriterien der Luftverkehrsgesellschaften beurteilen, insbesondere indem Faktoren wie die Art der erbrachten Flughafendienste und ihre Nutzer, Bevölkerung bzw. wirtschaftliche Tätigkeiten, Überlastung, Anbindung im Landverkehr und Höhe der für die Inanspruchnahme von Flughafeninfrastruktur und -diensten erhobenen Entgelte miteinander verglichen werden. ([44])

(231) Wie in Randnummer 40 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 dargelegt und in Randnummer 45 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 bestätigt, ist es nicht möglich, selbst kleine Flughäfen von der Anwendung von Artikel 107 Absatz 1 AEUV auszunehmen. Darüber hinaus besagt Randnummer 45 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 ausdrücklich Folgendes: „Selbst bei Gewährung eines geringen Beihilfebetrags bzw. bei Gewährung öffentlicher Zuwendungen an ein vergleichsweise kleines Unternehmen ist eine Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten nicht ausgeschlossen."

7.1.5.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(232) Der Internationale Flughafen Timişoara war im Untersuchungszeitraum der zweitgrößte Flughafen in Rumänien (Erwägungsgrund 31). Das jährliche Fluggastaufkommen lag bei rund 900 000. Der Internationale Flughafen Timişoara befindet sich im Umkreis des Flughafens Arad, der 50 km entfernt liegt, und der Stadt Caransebes, die binnen zwei Autostunden erreicht werden kann (Erwägungsgrund 34). Viele verschiedene Luftverkehrsgesellschaften, die auch von anderen Flughäfen in Rumänien und anderen Mitgliedstaaten aus operieren, bieten internationale Flüge vom Internationalen Flughafen Timişoara in andere Teile der Union an. Die Start- und Landebahn des Internationalen Flughafens Timişoara ist ausreichend lang und ermöglicht es einerseits Luftverkehrsgesellschaften, internationale Reiseziele im Mittelstreckenbereich anzufliegen, und andererseits dem Flughafen, Luftverkehrsgesellschaften zum Nachteil anderer ähnlicher Flughäfen in anderen Mitgliedstaaten zu gewinnen. Der durch die direkten Investitionszuschüsse gewährte wirtschaftliche Vorteil in diesem Fall an den Flughafenbetreiber stärkte dessen wirtschaftliche Position, da der Flughafenbetreiber seine Geschäftstätigkeit aufbauen konnte, ohne alle damit verbundenen Investitionskosten zu tragen.

(233) Daher müssen die untersuchten Maßnahmen als geeignet angesehen werden, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

7.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(234) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die öffentlichen Finanzierungen für die Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen im Jahr 2007 sowie für Sicherheitseinrichtungen im Jahr 2008 keine staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

(235) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass die öffentlichen Finanzierungen für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, für die Verbesserung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds und für Beleuchtungsausstattung staatliche Beihilfen im Sinne des Artikel 107 Absatz 1 AEUV zugunsten des Flughafenbetreibers darstellen.

7.2. **Art der Beihilfe: bestehende oder neue Beihilfe**

(236) Die Kommission weist darauf hin, dass gemäß den Bestimmungen in Anhang V der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Bulgarien und Rumäniens ([45]) *„die in einem neuen Mitgliedstaat vor dem Beitritt in Kraft gesetzten und nach dem Beitritt weiterhin anwendbaren Beihilferegelungen und Einzelbeihilfen zugunsten von Tätigkeiten im Verkehrssektor unter nachstehenden Bedingungen als bestehende Beihilfen im Sinne von Artikel 88 Absatz 1 des EG-Vertrags betrachtet [werden]: Die Beihilfemaßnahmen werden der Kommission innerhalb von vier Monaten nach dem Tag des Beitritts mitgeteilt … Diese Beihilfemaßnahmen werden bis zum Ende des dritten Jahres nach dem Tag des Beitritts als „bestehende" Beihilfen im Sinne von Artikel 88 Absatz 1 EGV betrachtet."*

(237) Aus dem Vorstehenden folgt, dass im Falle Rumäniens die in Anhang V vorgesehene Regelung nur dann für Beihilfen gilt, die vor dem 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt und danach fortgesetzt wurden, wenn diese Beihilfen der Kommission innerhalb von vier Monaten nach dem Tag des Beitritts mitgeteilt wurden.

([44]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 43.

([45]) Akte über die Bedingungen des Beitritts der Republik Bulgarien und Rumäniens und die Anpassungen der Verträge, auf denen die Europäische Union beruht (ABl. L 157 vom 21.6.2005, S. 203).

(238) Rumänien gab an, dass die öffentlichen Finanzierungen für die Investitionen am Internationalen Flughafen Timişoara im Jahr 2007 im November 2006, also vor dem Beitritt Rumäniens zur Europäischen Union, genehmigt wurden. Da diese Maßnahmen jedoch nicht unter den Maßnahmen aufgeführt waren, die der Kommission gemäß dem oben beschriebenen Verfahren mitgeteilt wurden, können sie keine bestehende Beihilfe darstellen. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die öffentlichen Finanzierungen für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, für die Verbesserung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds und für Beleuchtungsausstattung als neue Beihilfen anzusehen sind.

7.3. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(239) Die öffentlichen Finanzierungen für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, für die Verbesserung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds und für Beleuchtungsausstattung wurden ohne vorherige formelle Genehmigung durch die Kommission in Kraft gesetzt. Die Maßnahmen erfüllen nicht die Anforderungen für die Gruppenfreistellung von der Notifizierungspflicht nach Artikel 108 des Vertrags. Sie wurden von Rumänien unter Verstoß gegen die nationalen Verpflichtungen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt.

(240) Somit stellen die Maßnahmen rechtswidrige staatliche Beihilfen dar.

7.4. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(241) Die öffentlichen Finanzierungen für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, für die Verbesserung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds und für Beleuchtungsausstattung (Tabelle 3) wurden vor dem 4. April 2014, d. h. dem Datum des Inkrafttretens der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gewährt. Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 prüft die Kommission unrechtmäßige staatliche Beihilfen anhand der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltenden Vorschriften. ([46])

(242) Die Luftverkehrsleitlinien von 2005 waren bereits in Kraft, als die Investitionsfinanzierungen genehmigt wurden. Daher gelten für die Beurteilung der Vereinbarkeit dieser Investitionsbeihilfen mit dem Binnenmarkt die Luftverkehrsleitlinien von 2005.

(243) Auf der Grundlage von Randnummer 61 der Luftverkehrsleitlinien von 2005 wird die Kommission die Beihilfen anhand der folgenden Kriterien prüfen:

— Der Bau und Betrieb der Infrastruktur dient einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse (Regionalentwicklung, Erreichbarkeit usw.);

— Die Infrastruktur ist für die Erreichung des beabsichtigten Ziels notwendig und angemessen;

— Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur, insbesondere der bestehenden, sind zufriedenstellend;

— Alle potenziellen Nutzer erhalten einheitlichen und diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur;

— Die Entwicklung des Handels wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem Unionsinteresse zuwiderläuft.

7.4.1. *Beihilfefähige Kosten*

(244) Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 müssen sich die für Investitionsbeihilfen zugunsten eines Flughafens infrage kommenden Kosten auf die Investitionskosten für eigentliche Flughafeninfrastrukturen (Start- und Landebahnen, Terminals, Vorfeldflächen usw.) oder dazugehörige Zusatzeinrichtungen (Brandschutz- und sonstige Sicherheitseinrichtungen) beschränken. Nicht beihilfefähig sind dagegen Kosten für außerhalb der Kernfunktionen angesiedelte gewerbliche Aktivitäten wie beispielsweise Bau, Finanzierung, Betrieb und Vermietung von Grundstücken und Gebäuden, wozu neben Büros und Lagerflächen auch Hotels, Gewerbebetriebe, Geschäfte, Restaurants und Parkplätze auf dem Flughafengelände gehören.

(245) Die Kosten für die in Tabelle 3 aufgeführten Investitionen, Posten 2, 3, 4, 5, 9, 12 und 13 kommen nach den Luftverkehrsleitlinien von 2005 für Investitionsbeihilfen infrage, da sie Teil der Flughafeninfrastruktur sind.

7.4.2. *Klar definiertes Ziel von gemeinsamem Interesse*

(246) Der Flughafenbetreiber machte geltend, dass seine Intervention einem klar definierten Ziel von allgemeinem Interesse entsprochen habe, nämlich regionale Entwicklung, Erreichbarkeit der Region und Sicherheit des Luftverkehrs (Erwägungsgrund 156).

([46]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 173.

(247) Insbesondere erklärte Rumänien, dass die im Zeitraum 2007 bis 2009 getätigten Investitionen in die Erneuerung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds durch die Notwendigkeit gerechtfertigt seien, die Betriebskapazität des Flughafens während Stoßzeiten zu verbessern, wenn die Kapazität der Rollbahn und des Vorfelds eingeschränkt ist, insbesondere angesichts der erwarteten erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens bis 2015 (Erwägungsgrund 36). Ferner gab Rumänien an, dass die Investitionen auch aus Gründen der Flugsicherheit getätigt worden seien, nämlich aufgrund der Notwendigkeit, die Parkzonen der Flugzeuge und den Zugang zu diesen Parkzonen zu trennen und die Sicherheit der abgestellten Flugzeuge zu gewährleisten (Erwägungsgrund 86).

(248) In Bezug auf die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums legte Rumänien dar, dass die Investitionen zunächst darauf abzielten, die Kapazität des Internationalen Flughafens Timişoara angesichts des erwarteten signifikanten Anstiegs der Fluggastzahlen im Zeitraum bis 2015 zu verbessern. Bei der Entscheidung über die Gewährung der Investitionen im Jahr 2006 sei davon ausgegangen worden, dass aus betrieblicher Sicht eine kritische Grenze in Bezug auf die Terminalkapazität erreicht wurde. Das Fluggastaufkommen sei im Zeitraum 2001 bis 2005 bereits um 250 % gestiegen, was zu Überlastungen in Stoßzeiten geführt habe. Das 1960 errichtete ursprüngliche Terminal sei nicht für ein derartiges Verkehrsaufkommen ausgelegt gewesen (Randnummer 37).

(249) Rumänien erklärte, dass in der Folge die Notwendigkeit weiterer Investitionen in die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums darauf abgezielt habe, die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen zu gewährleisten. Zu diesem Zeitpunkt sei Rumänien davon ausgegangen, 2011 Mitglied des Schengen-Raums zu werden. Insbesondere habe die Notwendigkeit der Trennung von aus Schengen- und aus Nicht-Schengen-Ländern ankommenden Fluggästen bestanden. Damit wäre auch gewährleistet gewesen, dass der Internationale Flughafen Timişoara seine gewerbliche Tätigkeit sowohl in Bezug auf Flüge innerhalb als auch außerhalb des Schengen-Raums nach dem Beitritt Rumäniens zum Schengen-Raum aufrechterhalten konnte (Erwägungsgrund 88).

(250) Nach Angaben Rumäniens zielte die Finanzierung der Investitionen in Beleuchtungsausstattung im Jahr 2008 darauf ab, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen, indem bei schlechten Wetterbedingungen die Landung aus beiden Richtungen statt nur aus einer Richtung ermöglicht wurde. Ziel sei es auch gewesen, die Sicherheit des Luftverkehrs sowie der Fluggäste und Flugzeuge zu gewährleisten (Erwägungsgrund 90).

(251) Vor dem Hintergrund der vorstehenden Argumente waren die Investitionen so beschaffen, dass der Internationale Flughafen Timişoara die zu dieser Zeit bestehenden Kapazitätsengpässe zu Stoßzeiten bewältigen und dem prognostizierten erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens begegnen konnte. Sie sollten auch die Flugsicherheit und die Einhaltung der Sicherheitsmaßnahmen fördern, die nach den Vorschriften der Union über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und die Kontrolle an den Schengen-Grenzen erforderlich sind.

(252) Ferner konnte das erwartete Verkehrsaufkommen nicht von benachbarten Flughäfen abgefangen werden. Das Verkehrsaufkommen am nächstgelegenen Flughafen, d. h. am Flughafen Arad, war sehr begrenzt, sowohl in absoluten Zahlen als auch im Vergleich zum Internationalen Flughafen Timişoara. Die Zahl der Fluggäste pro Jahr am Flughafen Arad schwankte im Zeitraum 2007 bis 2009 zwischen 67 183 und 128 835, während die Fluggastzahlen am Internationalen Flughafen Timişoara zwischen 859 329 und 991 758 pro Jahr schwankten, ohne dass es eine Korrelation zwischen den Veränderungen der Fluggastzahlen zwischen diesen beiden Flughäfen gab. ([47]) Der Flughafen Arad verfügte nicht über die physischen Kapazitäten, das prognostizierte Wachstum des Fluggastaufkommens zu bewältigen, da seine Höchstkapazität unter 200 000 Fluggästen pro Jahr lag.

(253) Der Internationale Flughafen Timişoara war im Untersuchungszeitraum der zweitgrößte Flughafen Rumäniens und ist derzeit der drittgrößte Flughafen Rumäniens. Gemäß dem Entwicklungsplan für den Zeitraum 2006 bis 2015 bediente der Internationale Flughafen Timişoara die Region Westrumänien, eine der am weitesten entwickelten Regionen Rumäniens. Zudem bediente er die Regionen in Ostungarn sowie Serbien und Montenegro (DKMT-Euroregion) ([48]). Dem Internationalen Flughafen Timişoara kam somit eine wichtige Rolle bei der Regionalentwicklung zu. Angesichts der erwarteten Fluggastzahlen für den Zeitraum 2006 bis 2015 wären die wirtschaftliche Entwicklung der bedienten Regionen und ihre Erreichbarkeit ohne die Investitionen zur Kapazitätserweiterung negativ beeinflusst worden, insbesondere da kein anderer Flughafen in der Region in der Lage war, das bestehende oder erwartete Verkehrsaufkommen abzufangen. Außerdem verlief durch Timişoara keine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnlinie, weswegen für keine der Flugstrecken intermodaler Wettbewerb herrschte.

([47]) Die Nicht-Korrelation der Verkehrsentwicklung der umliegenden Flughäfen war auch ein Kriterium, das im Fall der von Frankreich durchgeführten staatlichen Beihilfe SA.22614 (C 53/07) zugunsten der Industrie- und Handelskammer Pau-Béarn, zugunsten von Ryanair, zugunsten von Airport Marketing Services und zugunsten von Transavia (ABl. L 201 vom 30.7.2015, S. 109) als Argument für die Vereinbarkeit der Beihilfe zugunsten des Flughafens Pau herangezogen wurde.

([48]) Die Euroregion Danube-Criş-Mureş-Tisa (DKMT; Rumänisch: Dunăre-Criş-Mureş-Tisa; Ungarisch: Duna-Körös-Maros-Tisza; Serbisch: Dunav-Kriš-Moriš-Tisa) erstreckt sich auf Ungarn, Rumänien und Serbien. Sie ist nach den vier Flüssen Donau, Kreisch, Mieresch und Theiß benannt.

(254) Aufgrund der vorstehenden Erwägungen kann die Kommission schließen, dass die untersuchte Finanzierung zur Anbindung der bedienten Regionen und zur regionalen Wirtschaftsentwicklung beigetragen und somit einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse gedient hat.

7.4.3. *Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe*

(255) Gemäß den Luftverkehrsleitlinien von 2005 gibt es bei Investitionsbeihilfen keine Begrenzung der Beihilfeintensität. Die Beihilfeintensitäten der staatlichen Finanzierungen lauten wie folgt: Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums: 80,3 %; Verbesserung der Rollbahn und Erweiterung des Vorfelds: 86,73 %; Beleuchtungsausstattung: 100 %.

Tabelle 11: Finanzierung der Investitionen 2007-2009

	2007		2008		2009		**Gesamt**	
	Eigenmittel des Flughafens	Zuweisungen aus dem Staatshaushalt	Eigenmittel des Flughafens	Zuweisungen aus dem Staatshaushalt	Eigenmittel des Flughafens	Zuweisungen aus dem Staatshaushalt	**Eigenmittel des Flughafens**	**Zuweisungen aus dem Staatshaushalt**
Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums	353 849,91	1 758 000,00	809 682,29	242 000	888 417,89	6 379 960	**2 051 950,09**	**8 379 960**
Verbesserung der Rollbahn und Erweiterung des Vorfelds	469 548	6 846 000,00	2 323 854,71	10 236 650	184 252,34	2 387 990	**2 977 655**	**19 470 640**
Beleuchtungsausstattung				1 344 000			**0**	**1 344 000**
Gesamt	**823 397,9**	**8 604 000**	**3 133 537**	**11 822 650**	**1 072 670**	**8 767 950**	**5 029 605**	**29 194 600**

Quelle: Flughafenbetreiber

(256) In Anbetracht der begrenzten Gewinne des Flughafens und der an den rumänischen Staat gezahlten Dividenden im Zeitraum 2007 bis 2009 im Vergleich zum Umfang der erforderlichen Investitionen kann davon ausgegangen werden, dass der Flughafenbetreiber nicht in der Lage gewesen wäre, höhere Eigenbeiträge zu leisten. Dies steht im Einklang mit den allgemeinen Schwierigkeiten beim Zugang zu Finanzmitteln auf dem Markt im Untersuchungszeitraum aufgrund der damals herrschenden Finanzkrise. Die Kommission erkennt weiter an, dass Flughäfen mit bis zu einer Million Fluggästen im Jahr in der Regel nicht in der Lage sind, ihre Kapitalkosten weitgehend selbst zu tragen.

(257) Folglich waren die öffentlichen Finanzierungen notwendig, damit die von entsprechenden Investitionen getätigt werden konnten. Mit anderen Worten hatten sie Anreizwirkung, da der Flughafenbetreiber diese Investitionen ohne die staatliche Finanzierung nicht oder nicht im gleichen Umfang getätigt hätte. Zudem erfüllen sie den Grundsatz der Angemessenheit, da der Flughafenbetreiber zur Finanzierung dieser Investitionen keinen wesentlich höheren Beitrag hätte leisten können.

7.4.4. *Die mittelfristigen Perspektiven für die Nutzung der Infrastruktur sind zufriedenstellend*

(258) Dem Entwicklungsplan zufolge nahmen der Fluggastverkehr und die Zahl der Flugbewegungen im Zeitraum 2001-2005 um 250 % zu. In dem Entwicklungsplan war zudem eine Zunahme des Fluggastverkehrs von 611 705 im Jahr 2005 auf 1 661 332 im Jahr 2010 und 2 565 494 im Jahr 2015 vorgesehen. Mit dem Beitritt Rumäniens zur EU im Jahr 2007 wurde ein Anstieg des Verkehrsaufkommens um 16-18 % erwartet.

(259) Diese Aussichten rechtfertigten daher die Investitionen, die darauf abzielten, dem erwarteten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Folglich waren zum Zeitpunkt der Gewährung der Finanzierungen die Nutzungsaussichten für die Infrastruktur mittelfristig zufriedenstellend.

7.4.5. *Einheitlicher und diskriminierungsfreier Zugang zu der Infrastruktur*

(260) Rumänien bestätigte, dass die Infrastruktur für alle Nutzer diskriminierungsfrei zugänglich sei. Die einzige Nutzungsbeschränkung hänge mit der eingeschränkten Aufnahmekapazität des Vorfelds und des Terminals zusammen. Der Zugang zu der Infrastruktur ist daher im Sinne der Luftverkehrsleitlinien von 2005 einheitlich und diskriminierungsfrei.

7.4.6. *Die Entwicklung des Handels wird nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt, das dem Unionsinteresse zuwiderläuft*

(261) Es bestand die Möglichkeit, dass sich die öffentlichen Finanzierungen für den Internationalen Flughafen Timișoara im Untersuchungszeitraum auf den nächstgelegenen Flughafen, d. h. den Flughafen Arad, auswirken. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die wettbewerblichen Auswirkungen der dem Betreiber des Internationalen Flughafens Timișoara gewährten Finanzierungen aufgrund mehrerer Faktoren begrenzt waren.

(262) Die physischen Kapazitäten des Flughafens Arad für den Fluggastverkehr waren begrenzt. Erst 2014 gab es Pläne zum Ausbau der Infrastruktur, um die Kapazität des Fluggastterminals auf mehr oder weniger 200 000 Fluggäste pro Jahr zu erhöhen. Doch selbst mit einer solchen Kapazitätserhöhung hätte die im Entwicklungsplan für den Internationalen Flughafen Timișoara prognostizierte Nachfrage nicht befriedigt werden können.

(263) Zudem bestätigen die tatsächlichen Verkehrszahlen, dass der Flughafen über ein sehr begrenztes Fluggastaufkommen verfügte. Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Arad machte 2007 nur 7,8 % des Verkehrsaufkommens am Internationalen Flughafen Timișoara aus, 2008 waren es 14,5 % und 2009 8,8 %. Außerdem scheint die Entwicklung des Verkehrsaufkommens an den beiden Flughäfen nicht korreliert zu sein. ([49])

(264) Daher hätte die für den Internationalen Flughafen Timișoara erwartete erhebliche Zunahme des Fluggastaufkommens nicht vom Flughafen Arad aufgefangen werden können.

(265) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass die durch die Beihilfe herbeigeführten Wettbewerbsverzerrungen sich in Grenzen hielten und den Beitrag der Beihilfe zu Regionalentwicklung, Erreichbarkeit und Sicherheit nicht überwogen.

7.4.7. *Schlussfolgerung zu Maßnahme 1*

(266) Aus den in den Erwägungsgründen 241 bis 265 genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die staatliche Beihilfe für die Finanzierung der Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, der Verbesserung der Start- und Landebahn und der Erweiterung des Vorfelds sowie der Beleuchtungsausstattung auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

8. BEWERTUNG VON MAßNAHME 2 — DIE LUFTFAHRTHANDBÜCHER 2007, 2008 UND 2010

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

(267) Die in den Erwägungsgründen 171 und 172 dargelegten Grundsätze gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV finden auch bei der Bewertung von Maßnahme 2 Anwendung.

8.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

8.1.1.1. Grundsätze

(268) Die Kommission muss zunächst prüfen, ob Maßnahme 2 auf Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV Anwendung findet. Der Begriff des Unternehmens bezeichnet jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. ([50]) Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. ([51])

8.1.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(269) In den Luftfahrthandbüchern sind die Gebühren festgelegt, die Luftverkehrsgesellschaften für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur in Rechnung gestellt werden.

(270) Luftverkehrsgesellschaften erbringen Luftverkehrsdienste. Durch die Bereitstellung solcher Dienste üben Luftverkehrsgesellschaften eine wirtschaftliche Tätigkeit aus und stellen folglich Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

([49]) Siehe Fußnote 32.
([50]) Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303 sowie Höfner und Elser.
([51]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Urteil des Gerichtshofs vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, 35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

8.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

8.1.2.1. Grundsätze

(271) Der Begriff der staatlichen Beihilfe bezieht sich nur auf Vorteile, die unmittelbar oder mittelbar aus staatlichen Mitteln stammen. ([52]) Staatliche Mittel umfassen sämtliche Mittel des öffentlichen Sektors, ([53]) einschließlich der Mittel innerstaatlicher (dezentralisierter, föderaler, regionaler oder sonstiger) Stellen ([54]) und unter bestimmten Umständen Mittel privater Einheiten. Die Herkunft der Mittel ist nicht relevant, vorausgesetzt sie standen, bevor sie direkt oder indirekt an die Empfänger weitergegeben wurden, unter staatlicher Kontrolle und somit den nationalen Behörden zur Verfügung, ([55]) auch wenn sie nicht im Eigentum der jeweiligen Behörden standen. ([56])

(272) Der Begriff der staatlichen Beihilfe findet jedoch nur dann Anwendung, wenn die Gewährung des Vorteils dem Staat zuzurechnen ist, d. h., wenn der Vorteil unmittelbar vom Staat oder von zwischengeschalteten Einrichtungen, die von ihm beauftragt wurden, gewährt wurde.

(273) Die Tatsache, dass der Staat oder eine staatliche Stelle der bzw. die alleinige(r) oder mehrheitliche(r) Anteilseigner bzw. Anteilseignerin eines Unternehmens ist, reicht nicht für die Feststellung aus, dass ein Mitteltransfer durch dieses Unternehmen seinen öffentlichen Anteilseignern zuzurechnen ist. ([57]) Der Gerichtshof hat zudem entschieden, dass, auch wenn der Staat in der Lage ist, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten auszuüben, nicht ohne weiteres vermutet werden kann, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt wird. Ein öffentliches Unternehmen kann je nach dem Maß an Selbständigkeit, das ihm der Staat belässt, mehr oder weniger unabhängig handeln.

(274) Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens als dem Staat zurechenbar einzustufen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren. Insoweit hat der Gerichtshof festgestellt, dass die Zurechenbarkeit einer Maßnahme eines öffentlichen Unternehmens an den Staat aus einem Komplex von Indizien abgeleitet werden kann, die sich aus den Umständen des konkreten Falles und aus dem Kontext ergeben, in dem diese Maßnahme ergangen ist. ([58])

(275) Solche Indizien können die Eingliederung des Unternehmens in die Strukturen der staatlichen Verwaltung, die Art seiner Tätigkeit und deren Ausübung auf dem Markt unter normalen Bedingungen des Wettbewerbs mit privaten Wirtschaftsteilnehmern, der Rechtsstatus des Unternehmens, ob es also dem öffentlichen Recht oder dem allgemeinen Gesellschaftsrecht unterliegt, die Intensität der behördlichen Aufsicht über die Unternehmensführung oder jedes andere Indiz sein, das im konkreten Fall auf eine Beteiligung der Behörden oder auf die Unwahrscheinlichkeit einer fehlenden Beteiligung am Erlass einer Maßnahme hinweist, wobei auch deren Umfang, ihr Inhalt oder ihre Bedingungen zu berücksichtigen sind. ([59])

8.1.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(276) Im vorliegenden Fall übte der Staat zu jedem Zeitpunkt eine direkte oder indirekte Kontrolle über die fraglichen Mittel aus. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des Luftfahrthandbuchs 2010 befand sich der Flughafen gemäß Artikel 8 der Satzung von 2008 zu 80 % im direkten Eigentum des rumänischen Verkehrsministeriums (Erwägungsgrund 28). Die Mittel des Flughafenbetreibers fielen unter die Kontrolle des Staates und standen ihm daher zur Verfügung. Rumänien war durch die Ausübung seines beherrschenden Einflusses auf den Flughafenbetreiber in der Lage, den Einsatz seiner Mittel zu lenken, um spezifische Vorteile zugunsten anderer

([52]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Januar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, Rn. 25 und 26; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission (im Folgenden „Air France“), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, Rn. 63.

([53]) Air France, Rn. 56.

([54]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Oktober 1987, Deutschland/Kommission, 248/84, ECLI:EU:C:1987:437, Rn. 17; Urteil des Gerichts vom 6. März 2002, Territorio Histórico de Álava u. a./Kommission, T-92/00 und 103/00, ECLI:EU:T:2002:61, Rn. 57.

([55]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juli 2008, Essent Netwerk Noord, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, Rn. 70; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2000, Frankreich/Ladbroke Racing Ltd und Kommission, C-83/98 P, ECLI:EU:C:2000:248, Rn. 50.

([56]) Air France, Rn. 65-67; Ladbroke Racing, Rn. 50.

([57]) Stardust Marine, Rn. 51 ff.

([58]) Stardust Marine, Rn. 52 und 55.

([59]) Stardust Marine, Rn. 56.

Unternehmen zu finanzieren. Darüber hinaus war der rumänische Staat zum Zeitpunkt der Genehmigung der Luftfahrthandbücher 2007 und 2008 ([60]) der alleinige Anteilseigner des Flughafenbetreibers. Auf der Grundlage von Artikel 7 der Satzung von 1998 (Erwägungsgrund 28) war das Grundkapital vollständig von Rumänien gezeichnet und zum Zeitpunkt der Gründung des Internationalen Flughafens Timişoara vollständig eingezahlt worden. Folglich sind die Mittel des Flughafenbetreibers als staatliche Mittel im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu betrachten.

(277) Was die Zurechenbarkeit an den rumänischen Staat betrifft, so argumentieren die rumänischen Behörden, dass der Flughafenbetreiber als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber handele und dass der Einfluss des Staates gemäß dem Gesellschaftsvertrag und dem Unternehmensgesetz Nr. 31/1990 streng auf seine Rolle als Anteilseigner des Unternehmens beschränkt sei. Die Preispolitik des Flughafenbetreibers wird von seinem Vorstand und seiner Geschäftsführung in Übereinstimmung mit dem Gesellschaftsvertrag festgelegt.

(278) Hinsichtlich der Überwachung der Tätigkeiten des Flughafenbetreibers durch den Staat stellt die Kommission fest, dass die Hauptversammlung aus Vertretern der Anteilseigner besteht, wobei der rumänische Staat, vertreten durch das Verkehrsministerium, nach der Satzung von 1998 alleiniger Anteilseigner und nach der Satzung von 2008 mit 80 % der Anteile Mehrheitsanteilseigner ist und befugt ist, über die Tätigkeiten und die Wirtschaftspolitik des Flughafenbetreibers zu entscheiden. Gemäß Artikel 19 der Satzung von 2008 werden die Beschlüsse der Hauptversammlung durch Abstimmung einer Reihe von Anteilseignern gefasst, auf die mindestens die Hälfte des Grundkapitals entfällt, ohne dass die Möglichkeit einer Sperrminorität besteht.

(279) Gemäß Artikel 20 der Satzung von 2008 wird der Flughafenbetreiber von einem Verwaltungsrat verwaltet, der sich aus sieben Mitgliedern zusammensetzt (zwei Vertreter des Verkehrsministeriums und ein Vertreter des Finanzministeriums). Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass der Verwaltungsrat von der Hauptversammlung gewählt wird (wobei der Staat nach der Satzung von 1998 alleiniger Anteilseigner war und derzeit die Mehrheit der Anteile hält). Der Verwaltungsrat und sein Vorsitzender werden auf Beschluss des Verkehrsministeriums ernannt.

(280) Der Verwaltungsrat kann zusammentreten, wenn mindestens die Hälfte seiner Mitglieder plus ein Vorstandsmitglied teilnehmen. ([61]) Der Verwaltungsrat berät in Anwesenheit von mindestens zwei Dritteln seiner Mitglieder und fasst seine Beschlüsse mit Mehrheit. ([62])

(281) Der Vorsitzende des Verwaltungsrates nimmt auch Aufgaben des Geschäftsführers des Flughafenbetreibers wahr. Die organische Struktur und Einflusskette ist ein weiterer Indikator für die Zurechenbarkeit der Genehmigung der Gebührenordnung und Ermäßigungsregelung an den Staat. In jedem Fall wurde der Staat von den Mitgliedern des Verwaltungsrats zumindest fortlaufend über die Entwicklung der Gebührenordnung und Ermäßigungsregelung informiert.

(282) Darüber hinaus ist der Flughafenbetreiber auf der Grundlage von Artikel 2 Nummer 2 der Satzung von 1998 hauptsächlich an Tätigkeiten von nationalem öffentlichen Interesse beteiligt. Gemäß Artikel 5 der Satzung von 1998 handelt es sich bei dem Flughafenbetreiber um eine vom Verkehrsministerium benannte technische Facheinrichtung, die hauptsächlich Tätigkeiten von nationalem öffentlichem Interesse ausübt, um entsprechend ihrem Tätigkeitsbereich Leistungen, Dienstleistungen sowie Arbeiten zur Verwaltung und Nutzung von Vermögenswerten, die dem Staat gehören oder in seinem Eigentum stehen oder von ihm vermietet werden, im Hinblick auf den nationalen und internationalen Flugverkehr zu erbringen und den Transit von Personen und Gütern zu sicherzustellen.

(283) Somit gibt es nach Auffassung der Kommission ausreichende Anhaltspunkte für die Feststellung, dass die Luftfahrthandbücher, 2007, 2008 und 2010 dem Staat zurechenbar sind.

([60]) Rumänien stellte klar, dass die Luftfahrthandbücher 2007 und 2008 etwa zwei Monate vor dem jeweiligen Inkrafttreten vom Vorstand des Flughafenbetreibers genehmigt worden seien.

([61]) Artikel 20 Nummer 9 der Satzung von 1998.

([62]) Artikel 20 Nummer 10 der Satzung von 1998.

8.1.3. *Selektivität*

8.1.3.1. Grundsätze

(284) Um in den Geltungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV zu fallen, muss eine staatliche Maßnahme „bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige" begünstigen. Daher werden nur die Maßnahmen zur Begünstigung von Unternehmen, die auf selektive Weise einen Vorteil verschaffen, als staatliche Beihilfe eingestuft.

(285) Nach ständiger Rechtsprechung ist zur Beurteilung der Voraussetzung der Selektivität die Feststellung erforderlich, ob im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung eine nationale Maßnahme geeignet ist, bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige gegenüber anderen zu begünstigten, die sich im Hinblick auf das mit der betreffenden Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden. Die Prüfung der Selektivität impliziert die vorherige Bestimmung des Bezugsrahmens, in den sich die betreffende Maßnahme einfügt. ([63]) Eine Maßnahme ist nur dann selektiv, „wenn sie im Rahmen einer bestimmten rechtlichen Regelung bewirkt, dass bestimmte Unternehmen gegenüber anderen begünstigt werden, die einem anderen oder demselben Wirtschaftszweig angehören und sich im Hinblick auf das mit dieser Regelung verfolgte Ziel in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befinden". ([64]) Staatliche Maßnahmen, die eine Differenzierung zwischen Unternehmen vornehmen, werden dann nicht vom Begriff der staatlichen Beihilfe erfasst, wenn diese Differenzierung aus der Natur oder dem Aufbau der Regelung folgt, mit der sie in Zusammenhang stehen. ([65])

(286) Eine Maßnahme, mit der ein öffentliches Unternehmen die Bedingungen für die Nutzung seiner Waren oder Dienstleistungen festlegt, ist nicht notwendigerweise immer eine selektive Maßnahme im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV. ([66]) Artikel 107 Absatz 1 AEUV unterscheidet nicht nach den Gründen oder Zielen der staatlichen Maßnahmen, sondern beschreibt diese nach ihren Wirkungen und somit unabhängig von den verwendeten Techniken. ([67])

8.1.3.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(287) Die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 sahen ein System von Basissätzen für Flughafengebühren vor (Erwägungsgründe 41 und 44). Darüber hinaus enthielten Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 auch Ermäßigungen auf die Gebühren in Abhängigkeit von der Anzahl der Landungen in einem bestimmten Zeitraum, der Anzahl der Fluggäste, dem Gewicht des Flugzeugs und/oder der Art der bedienten Strecke (Erwägungsgründe 42 und 43, 46 bis 48 und 49).

(288) Die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 wurden von der Geschäftsführung des Internationalen Flughafens Timişoara vorgeschlagen, bewertet und festgelegt und vom Vorstand genehmigt (Erwägungsgrund 40). Dies entspricht der Anforderung, dass der Betreiber eines Flughafens die dort geltende Gebührenordnung in Wahrnehmung einer eigenen Zuständigkeit erstellt. ([68]) Der geltende Rechtsrahmen bestand daher aus den am Internationalen Flughafen Timişoara geltenden Flughafengebühren und Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 bzw. 2010.

(289) Daher war der maßgebliche Bezugsrahmen für die Prüfung der Frage, ob die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 dazu geführt haben, dass bestimmte Luftverkehrsgesellschaften gegenüber anderen, die sich in einer vergleichbaren tatsächlichen und rechtlichen Situation befanden, begünstigt wurden, allein die für den Internationalen Flughafen Timişoara geltende Regelung.

(290) Die Flughafengebührenordnung und die Ermäßigungsregelung galten für alle Luftverkehrsgesellschaften, die den Internationalen Flughafen Timişoara nutzten oder hätten nutzen können und die die in den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 bzw. 2010 beschriebenen Bedingungen erfüllten.

(291) Die Kommission prüfte ferner, ob die in den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 bzw. 2010 vorgesehenen Ermäßigungen selektiv waren, indem sie bestimmte Luftverkehrsgesellschaften, die den Internationalen Flughafen Timişoara nutzten, zum Nachteil anderer den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften begünstigten.

([63]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. Dezember 2016, Kommission/Hansestadt Lübeck (im Folgenden „Lübeck"), C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, Rn. 40-67.
([64]) Lübeck, Rn. 58.
([65]) Lübeck, Rn. 40-67 und die dort angeführte Rechtsprechung.
([66]) Ebd.
([67]) Ebd. Urteil des Gerichtshofs vom 15. November 2011, Kommission und Spanien/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich, C-106/09 P und C-107/09 P, ECLI:EU:C:2011:732, Rn. 87 sowie die dort angeführte Rechtsprechung.
([68]) Lübeck, Rn. 61.

(292) Die geltenden Ermäßigungen waren gestaffelt, wobei die niedrigste bei 10 % für 250 bis 500 Landungen pro Jahr, d. h. etwa 5 Landungen pro Woche, lag. Die Kommission stellt fest, dass es im Untersuchungszeitraum neben Wizz Air eine Reihe anderer Luftverkehrsgesellschaften gab, die am Internationalen Flughafen Timişoara tätig waren und in ihrer Flotte Flugzeuge von relevanter Größe und/oder mit ausreichenden Frequenzen hatten und daher in den Genuss der entsprechenden Ermäßigungen kamen oder hätten kommen können.

(293) Daraus folgt, dass die Flughafengebührenordnung und die Ermäßigungsregelung diskriminierungsfrei angewandt wurden.

(294) Somit waren der Basissatz sowie die Ermäßigungen gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010 nicht selektiv.

(295) Die Kommission stellt fest, dass diese Schlussfolgerung nur in Bezug auf die Gebühren und Ermäßigungen gilt, die sich direkt aus den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010 ergeben. Sie gilt nicht für etwaige Gebühren und Ermäßigungen auf der Grundlage individueller Vereinbarungen mit Luftverkehrsgesellschaften.

8.1.3.3. Schlussfolgerung zur Selektivität

(296) Aus dem Vorstehenden folgt, dass Maßnahme 2 nicht die Voraussetzung für Selektivität gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt.

(297) Die Voraussetzungen in Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind kumulativ. Wenn die in Rede stehende Maßnahme eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt, stellt sie keine staatliche Beihilfe dar.

(298) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass Maßnahme 2 keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, da sie nicht selektiv ist.

(299) Die Kommission weist darauf hin, dass im Einleitungsbeschluss die Frage der möglichen Unvereinbarkeit der Luftfahrthandbücher mit dem Binnenmarkt aufgrund der potenziellen diskriminierenden Behandlung verschiedener Arten von Fluggästen aufgeworfen wurde. Dieser Grundsatz gilt für Maßnahmen, die staatliche Beihilfen darstellen, und verhindert, dass diese Maßnahmen nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden. ([69]) Aufgrund der im vorliegenden Fall getroffenen Feststellung, dass die Luftfahrthandbücher keine staatlichen Beihilfen darstellen, kann auf eine weitere Analyse des im Einleitungsbeschluss zur Sprache gebrachten Elements des untrennbaren Zusammenhangs verzichtet werden.

9. BEWERTUNG VON MAßNAHME 3 — DIE VEREINBARUNGEN VON 2008 MIT WIZZ AIR

9.1. Vorliegen einer Beihilfe

(300) Die in den Erwägungsgründen 171 und 172 dargelegten Grundsätze gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV finden auch bei der Bewertung von Maßnahme 3 Anwendung, die die Vereinbarungen von 2008 mit dem Flughafenbetreiber und Wizz Air betrifft.

9.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

(301) Wizz Air ist eine Luftverkehrsgesellschaft. Sie bietet planmäßige Flugdienste zur Beförderung von Fluggästen an und übt eine wirtschaftliche Tätigkeit aus. Wizz Air stellt demzufolge ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

9.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

9.1.2.1. Grundsätze

(302) Die in den Erwägungsgründen 271 bis 275 dargelegten Grundsätze finden auch auf diese Maßnahme Anwendung.

9.1.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(303) Für die staatlichen Mittel gilt dasselbe wie in Erwägungsgrund 276.

([69]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. Juni 1993, Matra/Kommission, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239.

(304) Hinsichtlich der Zurechenbarkeit der Vereinbarungen von 2008, die während der Geltungsdauer der Satzung des Flughafens von 1998 unterzeichnet worden waren, gilt sinngemäß die in den Erwägungsgründen 277 bis 279 in Bezug auf die Luftfahrthandbücher 2007, 2008 und 2010 dargelegte Begründung.

(305) In Anbetracht dieser Erwägungen stellt die Kommission fest, dass der Abschluss der Vereinbarungen von 2008 zwischen Wizz Air und dem Flughafenbetreiber dem Staat zuzurechnen ist.

9.1.3. *Selektivität*

9.1.3.1. Grundsätze

(306) Die im Erwägungsgrund 199 dargelegten Grundsätze finden auch auf diese Maßnahme Anwendung.

9.1.3.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

(307) Im vorliegenden Fall wurden die Vereinbarungen von 2008 mit nur einem Unternehmen, d. h. Wizz Air, abgeschlossen. Maßnahme 3 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

9.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

9.1.4.1. Grundsätze

(308) Die in den Erwägungsgründen 202 bis 206 dargelegten Grundsätze in Bezug das Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV finden auf Vereinbarungen zwischen Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften Anwendung. Die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auf solche Vereinbarungen wird in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 näher erläutert. ([70])

(309) Bei der spezifischen Beziehung zwischen Flughafen und Luftverkehrsgesellschaften wird die Kommission prüfen, ob die Bereitstellung öffentlicher Mittel an den Flughafen den Luftverkehrsgesellschaften, die diesen Flughafen nutzen, einen Vorteil verschafft. Eine Beihilfe für eine den Flughafen nutzende Luftverkehrsgesellschaft kann grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Beziehung zwischen dem Flughafen und der Luftverkehrsgesellschaft mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang steht.

(310) Nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 kann eine Beihilfe für eine den Flughafen nutzende Luftverkehrsgesellschaft nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers grundsätzlich unter folgenden Bedingungen ausgeschlossen werden:

1. Der für die Flughafendienstleistungen erhobene Preis entspricht dem Marktpreis;
2. Durch eine Ex-ante-Analyse, d. h. durch eine Analyse aufgrund der Daten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die fraglichen Maßnahmen verfügbar waren, kann aufgezeigt werden, dass die Vereinbarung zwischen Flughafen und Luftverkehrsgesellschaft einen positiven inkrementellen Beitrag zum Gewinn des Flughafens leisten wird.

(311) Was den ersten in Erwägungsgrund 310 dargelegten Ansatz (d. h. den Vergleich des für Flughafendienstleistungen erhobenen Preises mit dem Marktpreis) betrifft, so muss nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 zur Ermittlung eines Referenzwertes zunächst eine ausreichende Zahl vergleichbarer Flughäfen ausgewählt werden können, die unter normalen Marktbedingungen vergleichbare Dienstleistungen erbringen. In dieser Hinsicht stellt die Kommission fest, dass derzeit die weitaus meisten Flughäfen in der Union zur Deckung von Investitions- und Betriebskosten öffentliche Zuwendungen erhalten. In öffentlichem Eigentum stehende Flughäfen werden vom Staat traditionell als Infrastruktur zur Förderung der lokalen Entwicklung und nicht als im Einklang mit den Regeln des Marktes tätige Unternehmen betrachtet. Die Preise dieser Flughäfen werden deshalb häufig nicht auf der Grundlage von Markterwägungen und insbesondere soliden Ex-ante-Rentabilitätsaussichten festgesetzt, sondern vor allem unter Berücksichtigung sozialer oder regionaler Erwägungen. Selbst wenn manche Flughäfen private Eigentümer haben oder unabhängig von sozialen oder regionalen Erwägungen privat betrieben werden, können die von ihnen berechneten Preise durch die von den die Mehrheit bildenden öffentlich geförderten Flughäfen berechneten Preise stark beeinflusst werden, da die Luftverkehrsgesellschaften bei ihren Verhandlungen mit den in privatem Eigentum stehenden oder privat betriebenen Flughäfen die Preise der öffentlich geförderten Flughäfen berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund äußerte die Kommission in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 Zweifel, dass zum jetzigen Zeitpunkt ein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen angebotene Dienste erlauben würde. ([71])

([70]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 53.
([71]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 59.

(312) In jedem Falle sollten zur Ermittlung geeigneter Referenzwerte nach Auffassung der Kommission die Flughafenentgelte (abzüglich der der Luftverkehrsgesellschaft in Form von Marketingunterstützung, Ermäßigungen oder sonstigen Anreizen gewährten Vorteilen) einer ausreichenden Zahl von „Vergleichsflughäfen" verglichen werden, deren Betreiber sich wie marktwirtschaftlich handelnde Flughafenbetreiber verhalten. Insbesondere sollten folgende Indikatoren verwendet werden: Verkehrsaufkommen, Art des Verkehrs (Geschäfts- oder Privatreise oder Zielflughafen beim Hinflug), die relative Bedeutung des Frachtverkehrs und die relative Bedeutung der Einnahmen aus den nichtluftverkehrsbezogenen Tätigkeiten des Flughafens, Art und Umfang der erbrachten Flughafendienstleistungen, Nähe des Flughafens zu einer Großstadt, Einwohnerzahl im Einzugsgebiet des Flughafens, Wohlstand im Umfeld (Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf), verschiedene geografische Gebiete, aus denen Passagiere gewonnen werden könnten.

(313) Auf der Grundlage des oben Gesagten ist nach Auffassung der Kommission die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Zuwachses der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung von Vereinbarungen, die Flughäfen mit einzelnen Luftverkehrsgesellschaften schließen.

(314) Ferner können nach Auffassung der Kommission zwischen Luftverkehrsgesellschaften und einem Flughafen geschlossene Vereinbarungen als mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stehend betrachtet werden, wenn sie von einem Ex-ante-Standpunkt aus betrachtet zumindest langfristig inkrementell zur Rentabilität des Flughafens beitragen. ([72]) Der Flughafen sollte bei der Aufsetzung einer Vereinbarung mit einer Luftverkehrsgesellschaft (z. B. individueller Vertrag oder allgemeine Flughafenentgelt-Regelung) 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. ([73])

(315) In diesem Zusammenhang ist die Preisdifferenzierung nach Auffassung der Kommission eine übliche Geschäftspraxis, sofern sie mit allen anderen einschlägigen wettbewerbs- und sektorspezifischen Vorschriften im Einklang steht. Eine derartige differenzierte Preispolitik sollte jedoch kommerziell gerechtfertigt sein, damit sie dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entspricht. ([74])

9.1.4.2. Gemeinsame Bewertung der Vereinbarungen von 2008

(316) Die Kommission ist der Ansicht, dass für die Zwecke der Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers die Vereinbarungen von 2008 zusammen als eine einzige Maßnahme bewertet werden müssen. Es gibt verschiedene Anhaltspunkte, die dafür sprechen.

(317) Erstens wurden die Vereinbarungen von denselben Parteien geschlossen.

(318) Zweitens sind in der Absichtserklärung vom 25. Juni 2008 der Umfang der vom Flughafenbetreiber zu erbringenden Dienstleistungen sowie die von Wizz Air zu erbringenden Marketingleistungen aufgeführt. Die Absichtserklärung enthält dieselbe Formel zur Berechnung der Marketinggebühr und denselben einbehaltenen Betrag pro abfliegenden Fluggast wie die Marketingvereinbarung vom 30. Juli 2008. Folglich stehen die Absichtserklärung und die Marketingvereinbarung inhaltlich eng und unmittelbar in Zusammenhang. Die Absichtserklärung enthält zudem die allgemeinen Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air, die später in der Marketingvereinbarung, der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung in betrieblicher Hinsicht präzisiert wurden. In der Präambel der Marketingvereinbarung wird auch direkter Bezug auf die Absichtserklärung genommen (Erwägungsgrund 55). Die Absichtserklärung wurde schließlich durch die Marketingvereinbarung, die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung ersetzt.

(319) Drittens wurden die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung am selben Tag (1. August 2008) für denselben Zeitraum (11. Dezember 2008 bis 10. Dezember 2009) unterzeichnet, mit einer automatischen Verlängerung um weitere 12 Monate an jedem Jahrestag des jeweiligen Inkrafttretens und ohne Möglichkeit der Kündigung vor dem dritten Jahrestag der Marketingvereinbarung. Die Marketingvereinbarung trat ebenfalls am selben Tag, d. h. am 11. Dezember 2008, in Kraft (Erwägungsgrund 54).

([72]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 66.
([73]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 63.
([74]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 62.

(320) Viertens waren die Vereinbarungen von 2008 miteinander verbunden. Die Marketingvereinbarung enthält mehrere Verweise auf die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung: i) In der Marketingvereinbarung war vorgesehen, dass die Parteien die Marketingvereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen können, wenn die Betriebsvereinbarung ohne Verlängerung ausläuft oder beendet wird; ii) In der Marketingvereinbarung war festgelegt, dass die Parteien die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung ohne Schadenersatz mit sofortiger Wirkung kündigen können, wenn die Marketingvereinbarung ausläuft oder beendet wird; iii) In der Marketingvereinbarung war geregelt, dass im Falle einer Erhöhung der in der Betriebsvereinbarung oder der Bodenabfertigungsvereinbarung geregelten Gebühren die Marketinggebühr in gleicher Weise wie die Flughafengebühren geändert werden sollte (Erwägungsgrund 59).

(321) Auf der Grundlage der oben genannten Argumente ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass die Absichtserklärung, die Marketingvereinbarung, die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung nicht voneinander getrennt werden können. Nach Ansicht der Kommission ist es daher notwendig, die Vereinbarungen von 2008 gemeinsam zu analysieren, um festzustellen, ob eine solche Transaktion eine staatliche Beihilfe darstellt.

9.1.4.3. Anwendung der Grundsätze auf den vorliegenden Fall

(322) Zur Klärung der Frage, ob die Vereinbarungen von 2008 Wizz Air einen Vorteil gewähren, den die Luftverkehrsgesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte, hat die Kommission im vorliegenden Fall zu prüfen, ob ein Flughafen, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen betrieben wird und sich von längerfristigen Rentabilitätsaussichten ([75]) leiten lässt, unter ähnlichen Umständen die gleichen oder ähnliche Geschäftsvereinbarungen mit einer Luftverkehrsgesellschaft eingegangen wäre. Die Kommission muss auf den Zeitpunkt abstellen, zu dem die Entscheidung zum Abschluss der Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air getroffen wurde, und bei ihrer Bewertung von den Informationen und Annahmen ausgehen, die dem Flughafenbetreiber zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung standen

(323) Hinsichtlich der anwendbaren Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers machte Wizz Air geltend, dass der Vergleich mit dem Marktpreisansatz, d. h. dem ersten in Punkt 1 des Erwägungsgrunds 310 dargelegten Ansatz, in diesem Fall zusätzlich zu dem zweiten Ansatz (d. h. der Rentabilitätsanalyse) in Punkt 2 des Erwägungsgrunds 310 gelten sollte.

(324) Wizz Air legte einen von Oxera erstellten Bericht über die wirtschaftliche Bewertung des Flughafens unter dem Gesichtspunkt des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vom 27. Oktober 2011 vor, in dem die von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timișoara gezahlten Gebühren mit den Gebühren verglichen wurden, die Wizz Air an drei Flughäfen im Vereinigten Königreich entrichtet hat, die Oxera als vergleichbare Flughäfen betrachtete, und zwar die Flughäfen Liverpool, Prestwick und Doncaster. Die im Rahmen der Studie durchgeführte Analyse beruht auf den vom Flughafenbetreiber und Wizz Air zur Verfügung gestellten Daten. Der Studie von Oxera zufolge dürften sich diese Flughäfen aufgrund ihrer Beteiligungs- und Finanzierungsstruktur in einer Weise verhalten, die mit dem Verhalten von Flughafenbetreiber, die als „private Kapitalgeber" handeln, vereinbar ist. Die Studie enthielt auch einen Vergleich der allgemeinen Merkmale des Internationalen Flughafens Timișoara und der drei Vergleichsflughäfen (z. B. Bevölkerungsgröße der Stadt, zu der der Flughafen gehört, und Entfernung zu ihr, Bevölkerung der größten Stadt im Umkreis von 150 km, nächstgelegener Großflughafen), das Einkommensniveau gemessen am Pro-Kopf-BIP sowie an den durchschnittlichen Wochenlöhnen, die Entwicklung der Verkehrszahlen, die Einnahmen der jeweiligen Flughäfen und den Finanzierungsstatus (d. h. ob der Flughafen öffentliche Mittel erhalten hat oder nicht). In dem Bericht wurden die von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timișoara gezahlten Gebühren im Vergleich zu den Gebühren berechnet, die Wizz Air an die drei Flughäfen im Vereinigten Königreich entrichtete (bei der Analyse wurden unterschiedliche Gebühren an den vier Flughäfen abzüglich der Wizz Air gewährten Vorteile berücksichtigt). Die Analyse enthielt den Gesamtbetrag der von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timișoara und die Vergleichsflughäfen gezahlten Gebühren, ausgedrückt in Euro je Umlauf und Euro je Fluggast. Auf dieser Grundlage ergab die Analyse, dass das Gesamtniveau der von Wizz Air an den Internationalen Flughafen Timișoara im Zeitraum 2008 bis 2011 gezahlten Gebühren, sowohl je Umlauf als auch je Fluggast, im Durchschnitt über dem vergleichbaren durchschnittlichen Niveau der von der Luftverkehrsgesellschaft an die Vergleichsflughäfen gezahlten Gebühren liegt. Dem Bericht von Oxera zufolge lassen die von Wizz Air an die Vergleichsflughäfen gezahlten niedrigeren Gebühren vermuten, dass ein privater Kapitalgeber wahrscheinlich einen Vertrag über die Bedingungen des Geschäfts zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air abgeschlossen hätte.

(325) In Bezug auf den Bericht von Oxera, in dem der Internationale Flughafen Timișoara mit drei von Wizz Air bedienten Flughäfen im Vereinigten Königreich verglichen wird, erinnert die Kommission daran, dass das Benchmarking keine geeignete Methode zur Ermittlung von Marktpreisen ist, wenn die verfügbaren Referenzwerte nicht im Hinblick auf Markterwägungen ermittelt wurden oder die bestehenden Prozesse durch Interventionen des Staates erheblich verzerrt werden. Solche Verzerrungen scheinen in der Luftverkehrsindustrie aus den in den Erwägungsgründen 311 bis 312 dargelegten zu bestehen.

([75]) Alfa Romeo, Rn. 23; Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 2000, Alitalia/Kommission, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, Rn. 84.

(326) Überdies stellt die Kommission fest, dass das Kriterium einer ausreichenden Zahl von Vergleichsflughäfen, die unter normalen Bedingungen vergleichbare Dienstleistungen erbringen, gemäß Randnummer 55 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 nicht erfüllt ist. Angesichts dessen, dass es in Europa einige Hundert Flughäfen gibt, ([76]) können drei Flughäfen nicht als ausreichende Zahl zur Ermittlung eines geeigneten Referenzwertes für die relevanten Marktpreise angesehen werden. Des Weiteren befinden sich zwei der drei Vergleichsflughäfen (Liverpool und Doncaster) im Besitz derselben Gruppe, nämlich der Peel Airports Group. Dies weicht die für die Ermittlung eines verlässlichen Referenzwertes erforderliche Zahl und Vielfalt von Vergleichsflughäfen weiter auf.

(327) Ferner liegen alle drei Vergleichsflughäfen im Vereinigten Königreich, und zwei von ihnen (Liverpool und Doncaster) befinden sich in der Nähe derselben großen Stadt, nämlich Manchester. Darüber hinaus geht aus dem Bericht von Oxera nicht hervor, ob die drei Vergleichsflughäfen und der Internationale Flughafen Timişoara vergleichbare Dienstleistungen anbieten. Die Studie liefert lediglich Informationen darüber, wann Wizz Air den Betrieb an den einzelnen Flughäfen aufgenommen hat und welche Reiseziele bedient werden, und enthält eine Analyse der von Wizz Air an diese Flughäfen insgesamt gezahlten Gebühren (abzüglich der Zahlungen für Marketingleistungen). Dies lässt jedoch nicht die Beurteilung zu, ob die Flughäfen vergleichbare Dienstleistungen anbieten.

(328) Darüber hinaus gibt es zwischen dem Internationalen Flughafen Timişoara und den beiden anderen Flughäfen im Vereinigten Königreich (Flughafen Liverpool und Flughafen Prestwick), wie im Bericht von Oxera selbst aufgezeigt, eine Reihe von Unterschieden. Insbesondere ist der Flughafen Liverpool wesentlich größer als der Internationale Flughafen Timişoara (etwa 5,5 Mio. Fluggäste im Jahr 2007); der Flughafen Prestwick verzeichnete mehr als 2 Mio. Fluggäste. Gemessen am Verkehrsaufkommen war daher nur der Flughafen Doncaster (mit bis zu 1 Mio. Fluggästen) vergleichbar. Die Anzahl der Fluggäste, die Wizz Air selbst von jedem dieser Flughäfen befördert hat, variiert.

(329) Hinsichtlich des Wohlstands der umliegenden Gebiete (Pro-Kopf-BIP) gab es einen großen Unterschied zwischen Timişoara (der Index des Pro-Kopf-BIP ([77]) lag 2007 unter 50) und dem Vereinigten Königreich (der Index des BIP lag 2007 bei etwa 120), wo die drei Vergleichsflughäfen liegen. Darüber hinaus enthält der Bericht von Oxera im Vergleichsteil Informationen über die durchschnittlichen Wochenlöhne in den regionalen Arbeitsmärkten in Timişoara und den drei Städten im Vereinigten Königreich, in denen die Vergleichsflughäfen liegen (Liverpool, Prestwick und Doncaster); auch diese variieren stark (Timişoara verzeichnet ein Niveau unter 50, die drei anderen Städte dagegen ein Niveau von mehr als 500).

(330) Des Weiteren werden in dem Bericht bestimmte Indikatoren, die in Randnummer 60 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 festgelegt sind, nicht berücksichtigt (z. B. Art des Verkehrs oder Art und Umfang der erbrachten Flughafendienstleistungen).

(331) Schließlich konnte die Kommission, selbst wenn sie auf der Grundlage einer gültigen vergleichbaren Analyse annehmen würde, dass der „Preis", der für die verschiedenen Transaktionen, die Gegenstand dieser Bewertung sind, herangezogen wurde, gleich oder höher als der „Marktpreis" war, nicht zu dem Schluss kommen, dass diese Transaktionen zwangsläufig dem Marktpreis entsprachen. Es wäre kein Marktpreis, wenn der Kapitalgeber beim Abschluss solcher Vereinbarungen davon ausgegangen wäre, dass diese zu inkrementellen Kosten führen, die höher sind als die inkrementellen Einnahmen. Denn ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hat kein Interesse daran, Waren oder Dienstleistungen zum „Marktpreis" anzubieten, wenn ein solches Verhalten zu einem inkrementellen Verlust führt.

(332) Die Kommission möchte im Zusammenhang mit dieser Analyse daran erinnern, dass sowohl Rumänien als auch die Beteiligten nach der Annahme der Luftverkehrsleitlinien von 2014 aufgefordert wurden, Stellungnahmen zu deren Anwendung auf den vorliegenden Fall abzugeben. Mit Ausnahme von Wizz Air haben weder Rumänien noch die Beteiligten den Ansatz der Kommission bestritten, dass, da kein geeigneter Referenzwert ermittelt werden kann, der die Feststellung eines tatsächlichen Marktpreises für von Flughäfen an Luftverkehrsgesellschaften angebotene Dienste erlauben würde, die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Anstiegs der Rentabilität das am besten geeignete Kriterium für die Bewertung der Vereinbarungen zwischen diesen beiden Parteien ist.

([76]) Laut Randnummer 1 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 besteht das Luftverkehrssystem der Europäischen Union aus einem Netz von über 460 Flughäfen.

([77]) Wie im Bericht von Oxera erläutert, wird der Index des Pro-Kopf-BIP für Rumänien und das Vereinigte Königreich in Kaufkraftstandards (KKS) im Verhältnis zum Durchschnitt der Europäischen Union (EU-27) ausgedrückt. Der Durchschnitt für die Europäische Union (EU-27) wurde auf 100 festgelegt.

(333) In Anbetracht dieser Erwägungen vertritt die Kommission daher die Auffassung, dass im vorliegenden Fall der in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 für die Anwendung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers auf die Geschäftsbeziehungen zwischen Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften allgemein empfohlene Ansatz anzuwenden ist, d. h. die Ex-ante-Analyse des inkrementellen Anstiegs der Rentabilität. ([78])

9.1.4.4. Zeitrahmen für die Bewertung der Rentabilität der Vereinbarungen von 2008

(334) Bei der Entscheidung darüber, ob er Vereinbarungen mit einer Luftverkehrsgesellschaft abschließt oder nicht, setzt der marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber aufgrund der Laufzeit der entsprechenden Vereinbarungen oder der in den einzelnen Vereinbarungen festgelegten Laufzeit einen Zeitrahmen für die Bewertung fest. Mit anderen Worten bewertet er die inkrementellen Kosten und Einnahmen für die Anwendungsdauer der Vereinbarungen. Am Tag der Unterzeichnung der Vereinbarungen geht ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber nicht davon aus, dass die Vereinbarungen nach ihrem Ablauf, ob unter denselben oder neuen Bedingungen, verlängert werden.

(335) Auf der Grundlage des in Erwägungsgrund 334 dargelegten Ansatzes wird die Kommission die inkrementellen Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 für den Zeitraum vom 11. Dezember 2008 bis 10. Dezember 2011, d. h. den ersten Anwendungszeitraum der Marketingvereinbarung, bewerten. Die optionale Verlängerung der Marketingvereinbarung um weitere 12 Monate nach Ablauf der ersten drei Jahre findet keine Berücksichtigung. Es bestand lediglich die Option zur Verlängerung, und daher hätte sich ein Kapitalgeber nicht darauf verlassen können, dass von dieser Option Gebrauch gemacht wird.

(336) Sowohl die Betriebsvereinbarung als auch die Bodenabfertigungsvereinbarung waren zunächst für ein Jahr gültig, d. h. vom 11. Dezember 2008 bis 10. Dezember 2009. Bei beiden Vereinbarungen war eine automatische Verlängerung um weitere 12 Monate an jedem Jahrestag ihres jeweiligen Inkrafttretens vorgesehen. Der Flughafenbetreiber war nicht berechtigt, diese beiden Vereinbarungen vor der dritten Verlängerungsperiode einseitig zu kündigen. ([79]) Da die Verlängerung der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung aus der Sicht des Flughafenbetreibers automatisch erfolgte, ist die Kommission daher der Ansicht, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber davon ausgegangen wäre, dass die Betriebsvereinbarung und die Bodenabfertigungsvereinbarung zumindest für die Laufzeit der Marketingvereinbarung, wenn nicht länger, gelten.

(337) Im Umkehrschluss wäre es nicht logisch gewesen, von einer anfänglichen dreijährigen Laufzeit der Marketingvereinbarung und einer einjährigen Laufzeit der Betriebsvereinbarung auszugehen, da die Marketingvereinbarung ohne den Betrieb der Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen gegenstandslos geblieben wäre. Gleichermaßen müsste die Dauer der Anwendung der Bodenabfertigungsvereinbarung an die Laufzeit der Betriebsvereinbarung angepasst werden, da Bodenabfertigungsdienste nur dann möglich sind, wenn die Luftverkehrsgesellschaft am Flughafen tätig ist. Darüber hinaus sind, wie in Erwägungsgrund 319 erläutert, die Laufzeit der Marketingvereinbarung einerseits und die Laufzeit der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung andererseits miteinander verknüpft.

(338) Die Kommission weist darauf hin, dass die am 25. Juni 2008 unterzeichnete Absichtserklärung den Rahmen für die allgemeinen Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air bildete. Diese Grundsätze wurden später in der Marketingvereinbarung, der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung in betrieblicher Hinsicht präzisiert. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass der Zeitraum vor der Unterzeichnung der Absichtserklärung, d. h. vor dem 25. Juni 2008, für die Zwecke der Rentabilitätsanalyse als Ex-ante-Bezugspunkt zu betrachten ist.

(339) Sowohl die Betriebsvereinbarung als auch die Bodenabfertigungsvereinbarung wurden am 25. Juni 2010 durch eine neue Ermäßigungsregelung geändert, die zwischen Wizz Air und dem Flughafenbetreiber vereinbart wurde und den Zeitraum bis 6. Februar 2011 abdeckte (im Folgenden „Änderungsvereinbarungen 2010“). Diese neue Ermäßigungsregelung entspricht dem Luftfahrthandbuch 2010. Aufgrund der sich geänderten Bedingungen der beiden Vereinbarungen wird die Kommission den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers separat auf die Änderungsabkommen von 2010 anwenden, um zu beurteilen, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber die Änderungsvereinbarungen abgeschlossen hätte. In der nachstehenden Bewertung wird daher zwischen der Rentabilitätsanalyse für die erste Geltungsdauer der Vereinbarungen von 2008 und der Rentabilitätsanalyse für die Änderungsvereinbarungen von 2010 unterschieden.

([78]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummern 59 und 61.

([79]) Abgesehen von den üblichen Gründen für eine Verletzung der Vereinbarungen.

9.1.4.5. Rentabilitätsanalyse für die Vereinbarungen von 2008

Bewertung der inkrementellen Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008

(340) Bei den Vereinbarungen von 2008 handelte es sich um individuell ausgehandelte Vereinbarungen, die nur für die beiden Vertragsparteien galten. Sie stellten keine allgemeine Flughafenentgelt-Regelung dar, die auf alle den Flughafen nutzenden Luftverkehrsgesellschaften Anwendung fanden. ([80]) Die inkrementellen Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 entsprechen den Kosten und Einnahmen, die der Flughafenbetreiber aufgrund des Betriebs von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timișoara erwartete.

(341) Die zentrale Frage lautet, ob die inkrementellen Einnahmen, die sich aus der Tätigkeit der Luftverkehrsgesellschaft ergeben, die inkrementellen Kosten übersteigen. Daher sind vor den Vereinbarungen am Flughafen getätigte Investitionen sowie feste Betriebskosten nicht relevant.

(342) Inkrementelle Einnahmen, die ein privater Kapitalgeber vernünftigerweise im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 erwarten würde, würden sich aus zusätzlichen luftverkehrsbezogenen Einnahmen aus den von Wizz Air gezahlten Flughafengebühren sowie aus zusätzlichen nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen zum Beispiel aus Parkgebühren oder Franchise- bzw. direkt betriebenen Geschäften ergeben.

(343) Inkrementelle Kosten sind in diesem Fall die Betriebskosten, Marketingkosten und alle Investitionskosten, die der Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timișoara zugeschrieben werden können.

Ex-ante-Rentabilitätsanalyse Rumäniens für die Vereinbarungen von 2008

(344) Auf Ersuchen der Kommission legte Rumänien am 9. Dezember 2014 eine Ex-ante Rentabilitätsanalyse vor, die ex post auf der Grundlage der vor dem Abschluss der Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air verfügbaren Daten rekonstruiert worden war. Die Analyse enthielt einen Überblick über die inkrementellen Einnahmen, die zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarungen zu erwarten gewesen wären.

(345) Die Einnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 wurden wie folgt geschätzt:

Tabelle 12: Ex-ante geschätzte Einnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 (ausschließlich der Marketingvereinbarung)

Jahr **(1)**	**Zahl der Fluggäste (Schätzung)** **(2)**	**Luftverkehrsbezogene Einnahmen je Fluggast von Wizz Air (in EUR)** **(3)**	**Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen je Fluggast (in EUR)** **(4)**	**Luftverkehrsbezogene Einnahmen (in EUR)** **(5) = (2) x (3)**	**Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen (in EUR)** **(6) = (2) x (4)**	**Gesamtbetrag der Einnahmen (Schätzung) (in EUR)** **(5) + (6)**
2009	**200 000**	12	2,50	2 400 000	500 000	**2 900 000**
2010	**300 000**	12	2,50	3 600 000	750 000	**4 350 000**
2011	**350 000**	12	2,50	4 200 000	875 000	**5 075 000**

(346) Die Analyse stützt sich auf die von Wizz Air angestellten Prognosen über die Zahl der zu befördernden Fluggäste für die Jahre 2009, 2010 und 2011.

(347) Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast wurden wie in Tabelle 13 dargestellt berechnet. Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen je Fluggast von Wizz Air wurden berechnet als die luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast von Wizz Air (etwa 24 EUR) geteilt durch zwei, da nur die Hälfte der Fluggäste von Wizz Air abfliegende Fluggäste sind. Die Einheitskosten entsprechen den vollen Gebühren (d. h. ohne Ermäßigungen), wie sie in der Betriebsvereinbarung und der Bodenabfertigungsvereinbarung festgelegt sind.

([80]) Luftverkehrsleitlinien von 2014, Randnummer 63.

Tabelle 13: Luftverkehrsbezogene Einnahmen je Flug und je abfliegenden Fluggast von Wizz Air

		Starthöchstgewicht	**72**
		Kapazität	**180**
		Auslastungsfaktor	**82 %**
	Maßeinheit	Gebühr je Maßeinheit (in EUR)	Gebühr je Flug (in EUR)
Landegebühr	Starthöchstgewicht	7	504
Positionierungsgebühr	Starthöchstgewicht	0,15	10,80
Beleuchtungsgebühr	Starthöchstgewicht	2,10	151,20
Vorfeldabfertigungsgebühr	Flug	150	150
Gebühr je abfliegenden Fluggast	Abfliegender Fluggast	8	1 180,80
Sicherheitsgebühr	Abfliegender Fluggast	10	1 476
Gebühr für Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität	Passagiere	0,20	29,52
Gesamt je Flug	**Flug**		**3 502,32**
Gesamt je abfliegender Fluggast	**Abfliegender Fluggast**		**23,73**

(348) Nach Angaben Rumäniens machten die nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen, basierend auf den in den Vorjahren gesammelten Erfahrungen, lediglich 15-20 % der Gesamteinnahmen des Flughafenbetreibers aus und beliefen sich auf 2,50 EUR je Fluggast. Derselbe Betrag wurde auch für Fluggäste von Wizz Air geschätzt (wie in Spalte 4 von Tabelle 12 zu sehen).

(349) Nach Einbeziehung der in der Marketingvereinbarung festgelegten Zahlungen für Marketingleistungen in die Schätzungen ergaben sich die folgenden Einnahmen. Die Zahlungen für Marketingleistungen sind in der von Rumänien erstellten Tabelle als „Vom Flughafen zu entrichtende Marketinggebühr" aufgeführt.

Tabelle 14: Ex-ante geschätzte Nettoeinnahmen im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 (einschließlich der Marketingvereinbarung)

Jahr	**Zahl der Fluggäste/ Jahr**	**Zahl der beförderten Fluggäste/ Jahr (2)/2**	**Luftverkehrsbezogene Einnahmen je abfliegenden Fluggast (in EUR)**	**Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen je Fluggast (in EUR)**	**Vom Flughafenbetreiber erhobene Gebühr je beförderten Fluggast (in EUR)**	**Gesamtbetrag der vom Flughafenbetreiber für beförderte Fluggäste erhobenen Gebühr (3) x (7) (in EUR)**	**Luftverkehrsbezogene Einnahmen (2) x (4) (in EUR)**	**Vom Flughafen zu entrichtende Marketinggebühr (8)-(7) (in EUR)**	**Nicht luftverkehrsbezogene Einnahmen (2) x (5) (in EUR)**	**Gesamteinnahmen des Flughafenbetreibers (7) + (10) (in EUR)**
(1)	**(2)**	**(3)**	**(4)**	**(5)**	**(6)**	**(7)**	**(8)**	**(9)**	**(10)**	**(11)**
2009	200 000	100 000	12	2,5	5	500 000	2 400 000	1 900 000	500 000	**1 000 000**
2 010	300 000	150 000	12	2,5	4	600 000	3 600 000	3 000 000	750 000	**1 350 000**
2 011	350 000	175 000	12	2,5	4	700 000	4 200 000	3 500 000	875 000	**1 575 000**

(350) Die Höhe der vom Flughafenbetreiber erhobenen Gebühr je beförderten Fluggast (Spalte 6 von Tabelle 14) wurde auf der Grundlage der Marketingvereinbarung berechnet. Gemäß der Marketingvereinbarung war diese Gebühr ([81]) von der Anzahl der abliegenden bzw. ankommenden Fluggäste von Wizz Air abhängig und wie folgt gestaffelt.

([81]) Die Ermittlung der Höhe der Gebühr basierte auf einer Methode zur Berechnung der Marketinggebühren in Relation zu den Flughafengebühren.

Tabelle 15: Gebühr je abfliegenden Fluggast

Anzahl der Fluggäste von Wizz Air/Monat (abfliegend und ankommend)			Gebühr je abfliegenden Fluggast (in EUR)
0	-	5 349	8
5 350	-	10 690	6
10 691	-	15 999	5
16 000	-	31 999	4
> 32 000			3,50

(351) Ausgehend von der geschätzten Anzahl der Fluggäste von Wizz Air pro Jahr (200 000 im Jahr 2009, 300 000 im Jahr 2010 und 350 000 im Jahr 2011) wurde angenommen, dass die Anzahl der Fluggäste von Wizz Air pro Monat 16 666 im Jahr 2009, 25 000 im Jahr 2010 und 29 166 im Jahr 2011 betragen hat. Auf dieser Grundlage wurde davon ausgegangen, dass der Flughafenbetreiber im Jahr 2009 eine Gebühr je beförderten Fluggast in Höhe von 5 EUR und in den Jahren 2010 und 2011 eine Gebühr je beförderten Fluggast in Höhe von 4 EUR erhoben hat.

(352) Die von Rumänien vorgelegte Analyse umfasst nicht die Berechnung der inkrementellen Kosten. Nach Angaben der rumänischen Behörden handelt es sich beim Großteil der Flughafenkosten (d. h. etwa bei 80 %) um Fixkosten. Ferner wurde davon ausgegangen, dass die Flughafenkosten aufgrund des erhöhten Treibstoff- und Energieverbrauchs und möglicherweise aufgrund des physischen Verschleißes der Ausrüstung im Zusammenhang mit dem Betrieb von Wizz Air am Flughafen konstant bleiben oder sich nur geringfügig ändern. Rumänien erklärte, dass mit keinen weiteren zusätzlichen Kosten im, Zusammenhang mit der Ausrüstung, dem Material oder der Infrastruktur zu rechnen gewesen sei, da Wizz Air die vorhandenen Anlagen und Infrastrukturen in Zeiträumen genutzt hätte, in denen sie bisher nicht genutzt wurden. Die Tätigkeit des Internationalen Flughafens Timişoara habe sich auf Flüge von Carpatair konzentriert, bei denen die vorhandenen Anlagen und Infrastrukturen nur in bestimmten Zeiträumen während des Tages genutzt wurden. Aus ähnlichen Gründen sei auch nicht mit zusätzlichen Personalkosten gerechnet worden. Nach Angaben Rumäniens wurden Wizz Air keine Investitionskosten zugeschrieben, da sämtliche Flughafeninvestitionen vor Aufnahme der Verhandlungen mit Wizz Air geplant wurden. Der Analyse zufolge hätte der Flughafenbetreiber angesichts des hohen Anteils an Fixkosten somit von einem Rentabilitätszuwachs aufgrund des gestiegenen Fluggastaufkommens profitiert, selbst wenn er ermäßigte Gebühren erhoben hätte.

(353) Die Kommission hält den Ansatz in Bezug auf die geschätzte Anzahl der Fluggäste für angemessen, da diese mit dem Entwicklungsplan übereinstimmt. In dem Entwicklungsplan wurde für das Jahr 2008/2009 von einer Zunahme von 244 348 Fluggästen ausgegangen. Da die Betriebsvereinbarung mit Wizz Air am 11. Dezember 2008 in Kraft trat, kann grob gesagt werden, dass von dem im Entwicklungsplan prognostizierten Anstieg von 244 348 Fluggästen 200 000 Fluggäste von Wizz Air befördert wurden. Im Entwicklungsplan wurde zudem von einer Zunahme des Fluggastaufkommens um 253 423 für das Jahr 2009/2010 und um 215 973 für das Jahr 2010/2011 ausgegangen. Daher erscheint der in der von Rumänien durchgeführten Ex-ante-Analyse vorgesehene Anstieg für Wizz Air um 100 000 Fluggäste im Jahr 2009/2010 bzw. 50 000 im Jahr 2010/2011 angemessen.

(354) Die Kommission stellt fest, dass die luftverkehrsbezogenen Einnahmen zu hoch angesetzt wurden, da die in der Betriebsvereinbarung vorgesehenen Ermäßigungen auf die Flughafengebühren unberücksichtigt blieben. Nichtsdestoweniger hätten die niedrigeren luftverkehrsbezogenen Einnahmen nach der Formel zur Berechnung der Marketinggebühren zu einer geringeren Zahlung für Marketingleistungen in exakt gleicher Höhe geführt. ([82]) Folglich wären die Einnahmen und Kosten um den gleichen Betrag niedriger und hätten daher keine Auswirkungen auf die Rentabilität.

(355) Die Kommission stellt jedoch fest, dass die von Rumänien vorgelegte ex post rekonstruierte Ex-ante-Analyse eine Reihe von Mängeln aufweist:

([82]) Als Beispiel: Bei luftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast in Höhe von 20 EUR statt 24 EUR, wären die luftverkehrsbezogenen Einnahmen um 400 000 EUR niedriger, d. h. sie würden sich auf 2 Mio. EUR belaufen. Die Zahlung für Marketingleistungen würde sich dann auf 1 500 000 EUR belaufen (2 Mio. EUR an luftverkehrsbezogenen Einnahmen abzüglich 500 000 EUR an vom Flughafenbetreiber erhobenen Gebühren). Daher ist in diesem Fall die Zahlung für Marketingleistungen verglichen mit einer Gebühr je Fluggast in Höhe von 24 EUR um 400 000 EUR niedriger.

a) Die Sicherheitsgebühr ([83]) wurde vollständig als luftverkehrsbezogene Einnahme des Flughafens erfasst. Diese Gebühr hätte entweder ausgenommen werden müssen, da sie der Finanzierung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten ([84]) dient, oder sie hätte in die luftverkehrsbezogenen Einnahmen einbezogen werden müssen, wobei die entsprechenden Sicherheitskosten auf der Kostenseite zu verbuchen gewesen wären (somit hätte die Einbeziehung der Sicherheitsgebühr und der Sicherheitskosten keine Auswirkungen auf die Rentabilität gehabt); ([85])

b) Die Analyse umfasst keine Berechnung der inkrementellen Betriebskosten, wohingegen sie anerkennt, dass dem Flughafenbetreiber einige (wenn auch geringe) zusätzliche Betriebskosten im Zusammenhang mit der Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timișoara entstehen (Erwägungsgrund 352);

c) Die Analyse enthält keinen Nettogegenwartswert und Ermäßigungssatz.

(356) Auf der Grundlage der obigen Ausführungen ist die Kommission der Ansicht, dass die von Rumänien ex post rekonstruierte Ex-ante-Rentabilitätsanalyse kein Beweis dafür ist, dass bei den Vereinbarungen von 2008 der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers erfüllt ist.

Ex-ante-Rentabilitätsanalyse von Oxera für die Vereinbarungen von 2008

(357) Wizz Air legte einen von Oxera erstellten Bericht vom 10. Februar 2015 vor (zusammen mit seiner weiteren Änderung im Folgenden „Bericht von Oxera"), der eine Rentabilitätsanalyse für die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air enthält und ex post auf der Grundlage der Daten, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarungen verfügbar gewesen wären, rekonstruiert worden war. Der Bericht von Oxera über die wirtschaftliche Bewertung des Internationalen Flughafens Timișoara unter dem Gesichtspunkt des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers (Rentabilitätsanalyse) beruht auf den Daten aus der von Rumänien vorgelegten Analyse (Erwägungsgrund 344), ergänzt durch zusätzliche Daten, die der Flughafenbetreiber Oxera zur Verfügung gestellt hat.

(358) Der berücksichtigte Zeitrahmen der Vereinbarungen von 2008 beträgt drei Jahre und entspricht so dem in der Marketingvereinbarung vorgesehenen anfänglichen Zeitrahmen (ohne Verlängerung).

(359) Am 14. Mai 2015 legte Oxera die Berechnungen zur erwarteten Rentabilität erneut vor, nachdem ein Datenproblem berichtigt wurde, das im Bericht vom 10. Februar 2015 festgestellt worden war. Die Berichtigung betraf die zu hoch angesetzte Schätzung der Gesamtkosten der Investitionen, die auf eine Doppelzählung der vom Staat finanzierten Investitionen im ursprünglichen Bericht zurückzuführen war. Dieses Datenproblem wirkte sich auf die erwartete Rentabilität der Vereinbarungen von 2008 aus, die ursprünglich unterschätzt worden war.

(360) Die Ergebnisse der Berechnung der inkrementellen Kosten, Einnahmen und Gewinne, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 hätten erwartet werden können, gemäß dem geänderten Bericht von Oxera sind in Tabelle 16 zusammengefasst. Der Bericht von Oxera ergab für die Vereinbarungen von 2008 einen Nettogegenwartswert von 7,62 Mio. RON.

([83]) Gemäß Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gelten zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderliche Tätigkeiten und Investitionen in die zur Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten und unterliegen daher nicht den Vorschriften über staatliche Beihilfen.

([84]) Nach Kenntnis der Kommission dient die Sicherheitsgebühr gemäß der Verordnung des Verkehrsministeriums Nr. 2190/2005 ausschließlich der Finanzierung von Investitionen, Wartungsarbeiten und Ausrüstungen, die in direktem Zusammenhang mit der Sicherheit stehen. In dem Maße, in dem mit der Gebühr ebenso Infrastrukturen oder Ausrüstungen finanziert werden, die auch für gewerbliche Zwecke genutzt werden (und damit dem Flughafengeschäft inhärent sind), wäre der vollständige Ausschluss der Gebühr aus der Berechnung konservativ und würde zu einer Unterschätzung der Einnahmen führen. Dennoch würde dies zu einer höheren Zahlung für Marketingleistungen um exakt den gleichen Betrag führen und hat daher keinen Einfluss auf die Berechnung der Rentabilität.

([85]) In der Verordnung des Verkehrsministeriums Nr. 2190/2005 über die Verwendung der Flughafensicherheitsgebühr, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarung in Kraft war, war festgelegt, dass die Sicherheitsgebühr ausschließlich für Folgendes verwendet werden sollte: i) Investitionen, Generalüberholungen und Instandhaltungsarbeiten für alle Posten, die direkt mit der Sicherheit der Flughafentätigkeit in Zusammenhang stehen; ii) Kauf von Ausrüstung im Zusammenhang mit der Sicherheit der Flughafentätigkeit; iii) spezifische Ausbildung des mit der Flughafensicherheit befassten Personals; iv) Finanzierung der Sicherheitsdienste für die Flughafenumgrenzung und anderer Dienste zur Gewährleistung der Flughafensicherheit; v) Zahlung von Zinsen, Versicherungsprämien und Gebühren im Zusammenhang mit Darlehen zur Finanzierung der vorstehenden Tätigkeiten.

Tabelle 16: Geschätzte inkrementelle Einnahmen, Kosten und Gewinne im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 gemäß dem Bericht von Oxera

(in Tausend RON)		**2008**	**2009**	**2010**	**2011**
Zahl der abfliegenden Fluggäste von Wizz Air	[A]	5 587	100 000	150 000	164 932
Luftverkehrsbezogene Einnahmen	[B]	255	4 565	6 824	7 507
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	[C]	112	2 085	3 241	3 694
Gesamte inkrementelle Einnahmen	*[D] = [B] + [C]*	*367*	*6 649*	*10 066*	*11 201*
Betriebskosten	[E]	47	879	1 367	1 558
Marketingkosten	[F]	165	2 956	4 411	4 854
Abschreibungen	[G]	9	171	617	688
Gesamte inkrementelle Kosten	*[H] = [E] + [F] + [G]*	*222*	*4 006*	*6 394*	*7 099*
Inkrementelle Gewinne	*[I] = [D] — [H]*	*146*	*2 643*	*3 671*	*4 102*
Abzinsungsfaktor		1,0	0,8	0,7	0,6
NGW		**7,620**			

(361) Die Ergebnisse in Tabelle 16 basieren auf den folgenden Erwägungen:

a) Da die Vereinbarungen von 2008 keine Verkehrsprognosen enthielten, basierten die Prognosen des Verkehrsaufkommens für Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara für die Jahre 2009, 2010 und 2011 auf den in der von Rumänien vorgelegten Ex-ante-Analyse dargelegten Prognosen für Wizz Air. Die Verkehrsprognosen für 2008 wurden vom erwarteten Verkehrsrückgang für 2009 abgeleitet, der sich aus dem von Eurocontrol (2008) geschätzten jährlichen Wachstum des europäischen Luftverkehrs ([86]) ergibt;

b) Die Umlaufprognosen für Wizz Air basieren auf Informationen, die der Flughafenbetreiber direkt an Oxera übermittelt hat. Oxera geht davon aus, dass die vom Flughafenbetreiber übermittelten Schätzungen auf Daten beruhen, die vor Beginn der Vereinbarungen von 2008 verfügbar waren. Bei diesen Prognosen wird ein Auslastungsfaktor von etwa 79-80 % angenommen (entsprechend dem Auslastungsfaktor von 82 % in der von Rumänien vorgelegten Ex-ante-Analyse);

c) Die Prognosen der luftverkehrsbezogenen Einnahmen basieren auf den Gebühren je abfliegenden Fluggast und je Umlauf sowie den in den Vereinbarungen von 2008 festgelegten Ermäßigungen. In den Vereinbarungen von 2008 wurde eine Ermäßigung von 10-70 % auf die Landegebühr in Abhängigkeit von der Anzahl der Landungen pro Jahr sowie eine Ermäßigung von 10-30 % auf die Fluggastgebühr in Abhängigkeit von der Anzahl der abfliegenden Fluggäste pro Jahr festgelegt. Auf der Grundlage der Gespräche mit Wizz Air geht Oxera von einer Ermäßigung auf die Landegebühren in Höhe von 50 % aus. Zudem wird eine Ermäßigung auf die Fluggastgebühren von 10 % angenommen. Nicht enthalten in der Analyse ist die Sicherheitsgebühr, da Oxera der Ansicht war, dass diese nicht in den Geltungsbereich der Bewertung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers fällt, da mit diesen Gebühren Tätigkeiten finanziert werden, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist. Grundlage dafür sei Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014;

d) Die Prognosen der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen basieren auf den Schätzungen der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast von Wizz Air gemäß der von Rumänien vorgelegten Ex-ante-Analyse (d. h. 2,50 EUR). Diese Schätzungen werden in RON umgerechnet und um die erwartete Inflation bereinigt und dann auf die Verkehrsprognosen angewandt, wie in Buchstaben a und b oben erläutert;

([86]) Eurocontrol (2008), *Challenges of Growth 2008 — Summary Report* (Wachstumsherausforderungen 2008 — Zusammenfassender Bericht), S. 14.

e) Hinsichtlich der inkrementellen Betriebskosten (z. B. Personaldienstleistungen, Energie, Material) ist der Flughafenbetreiber der Ansicht, dass etwa 20 % der Betriebskosten als inkrementell betrachtet werden können, d. h. je nach Fluggastaufkommen unterschiedlich hoch sind. Im Bericht von Oxera werden die inkrementellen Betriebskosten je Fluggast anhand der Daten zu den tatsächlichen Betriebskosten vor der Unterzeichnung der jeweiligen Vereinbarung ([87]) geschätzt, und zwar unter der Annahme, dass 20 % der Kosten inkrementell sind, und um die erwartete Inflation bereinigt. Diese inkrementellen Betriebskosten je Fluggast werden auf die Verkehrsprognosen von Wizz Air angewandt, wie in den Buchstaben a und b oben erläutert. Sicherheitskosten sind ausgenommen;

f) Im Bericht von Oxera werden die inkrementellen Marketingkosten geschätzt, die dem Flughafenbetreiber auf der Grundlage der Bestimmungen der Marketingvereinbarung und unter Berücksichtigung der Höhe der wie in Buchstabe c oben erläutert geschätzten luftverkehrsbezogenen Gebühren entstehen.

(362) Hinsichtlich der inkrementellen Investitionskosten wurden die folgenden Annahmen getroffen:

a) In Ermangelung von Prognosen über die zu erwartenden Investitionen werden in dem Bericht von Oxera die jährlichen Investitionskosten auf der Grundlage der am Flughafen tatsächlich getätigten Investitionen im Zeitraum 2007 bis 2011 geschätzt, die sowohl aus staatlichen Mitteln als auch aus Eigenmitteln finanziert wurden;

b) Die staatliche Finanzierung, die der Flughafenbetreiber für das Terminalgebäude und die Sicherheitseinrichtungen erhalten hat, wurde ausgenommen, da sie nicht als auf die Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara zurückzuführen angesehen wurde. Nach Angaben Rumäniens wurden diese im Zusammenhang mit dem Schengen-Beitritt vom Staat finanziert und waren aufgrund des Betriebs von Wizz Air nicht erforderlich. In dem Bericht wird davon ausgegangen, dass aufgrund des Betriebs von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara keine zusätzlichen Investitionen erwartet wurden;

c) Die Abschreibungen anderer Investitionen, die aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers finanziert wurden, wurden den Vereinbarungen mit Wizz Air auf der Grundlage des erwarteten Anteils des Verkehrs von Wizz Air im Verhältnis zur Flughafenkapazität zugeordnet;

d) Bei der Berechnung der Abschreibungskosten wurde eine lineare Abschreibung berücksichtigt, d. h. die jährliche Abschreibung wurde berechnet, indem die Investitionskosten in jedem Jahr gleichmäßig über die gesamte Lebensdauer der Anlage verteilt wurden; ([88])

e) Die geschätzten Gewinne wurden unter Verwendung der Referenzsätze der Kommission zuzüglich einer Marge von 100 Basispunkten abgezinst, wobei sich ein Abzinsungssatz von 16,87 % ergab.

(363) Gemäß dem Bericht von Oxera deuten die Ergebnisse der für die Vereinbarungen vorgenommenen Rentabilitätsanalyse darauf hin, dass die von Wizz Air auf der Grundlage der Vereinbarungen von 2008 an den Internationalen Flughafen Timişoara gezahlten Gebühren mit einem Gebührenniveau vereinbar sind, das Wizz Air von einem Flughafenbetreiber, der als marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber agiert, unter ähnlichen Umständen angeboten worden wäre.

(364) Die Kommission hält die geschätzten Fluggastzahlen in der von Oxera durchgeführten Studie für angemessen. Diese Verkehrsschätzungen scheinen mit der im Entwicklungsplan angestellten Verkehrsprognose übereinzustimmen. Schätzungen im Bericht von Oxera zufolge stieg die Zahl der Fluggäste von Wizz Air von 2008 bis 2009 um 188 826 ([89]), von 2009 bis 2010 um 100 000 ([90]) und von 2010 bis 2011 um 29 864 ([91]). Im Entwicklungsplan wurde von einer Zunahme des Fluggastaufkommens um 244 348 für das Jahr 2008/2009, um 253 423 für das Jahr 2009/2010 und um 215 973 für das Jahr 2010/2011 ausgegangen. Folglich erscheint die im Bericht von Oxera geschätzte Zunahme der Fluggastzahlen von Wizz Air im Vergleich zu der im Entwicklungsplan prognostizierten Zunahme angemessen und konservativ.

([87]) Für 2008 wurden die tatsächlichen Daten für das gesamte Jahr berücksichtigt. Oxera bestätigte jedoch, dass diese Annahme die Ergebnisse der Analyse nicht wesentlich beeinflusst, da die Vereinbarungen von 2008 erst am 11. Dezember 2008 in Kraft traten. Oxera bestätigte, dass, wenn die inkrementellen Betriebskosten für die Bewertung der Vereinbarungen von 2008 stattdessen allein auf den tatsächlichen Betriebskosten für 2007 basierten, dies zu niedrigeren Schätzungen der inkrementellen Betriebskosten (d. h. 8,00-8,90 RON je abfliegenden Fluggast im Vergleich zu 8,50-9,40 RON je abfliegenden Fluggast) während der Laufzeit der Vereinbarungen von 2008 führen würde.

([88]) Die Kommission weist darauf hin, dass die lineare Abschreibung nicht der Praxis des Nettogegenwartswerts entspricht und somit nicht gebilligt werden kann.

([89]) Von 5 587 abfliegenden Fluggästen im Jahr 2008 auf 100 000 abfliegende Fluggäste im Jahr 2009, multipliziert mit zwei, um die Gesamtzahl der Fluggäste (abfliegend und ankommend) zu erhalten.

([90]) Von 100 000 abfliegenden Fluggästen im Jahr 2009 auf 150 000 abfliegende Fluggäste im Jahr 2010, multipliziert mit zwei.

([91]) Von 150 000 abfliegenden Fluggästen im Jahr 2010 auf 164 932 abfliegende Fluggäste im Jahr 2011, multipliziert mit zwei.

(365) Die Kommission hält die angenommenen Ermäßigungen zur Berechnung der luftverkehrsbezogenen Einnahmen für angemessen. Die Betriebsvereinbarung ermöglichte eine Ermäßigung von 50 % auf die Landegebühren für neue Luftverkehrsgesellschaften oder neue Reiseziele bzw. für die Erhöhung der Frequenzen zu/von bestehenden Reisezielen. Angesichts der Tatsache, dass Wizz Air gerade erst im Begriff war, den Betrieb am Internationalen Flughafen Timișoara aufzunehmen, war die Annahme angemessen, dass die Luftverkehrsgesellschaft über die Geltungsdauer der Vereinbarungen von 2008 neue Reiseziele eröffnen und/oder die Frequenzen erhöhen und daher in den Genuss der Ermäßigung von 50 % kommen würde.

(366) Im Bericht von Oxera wird zudem von einer Ermäßigung von 10 % auf die Fluggastgebühr über die gesamte Geltungsdauer der Vereinbarungen von 2008 ausgegangen. Für die Jahre 2010 und 2011 entspricht die angenommene Ermäßigung von 10 % der in der Betriebsvereinbarung vorgesehenen Ermäßigung in Abhängigkeit von der geschätzten Zahl der von Wizz Air beförderten Fluggäste pro Jahr. Dennoch hätte für die Jahre 2008 und 2009 keine Ermäßigung angenommen werden dürfen, da die geschätzte Zahl der beförderten Fluggäste pro Jahr weniger als 150 000 betrug (und die Ermäßigung nur für Fluggastzahlen höher 150 000 galt). Die angenommene Ermäßigung von 10 % für 2008 und 2009 bedeutet jedoch geringere Einnahmen für diese Jahre, sodass der Ansatz als konservativ und damit als akzeptabel angesehen werden kann.

(367) Die Kommission ist auch mit der Ausnahme der Sicherheitsgebühr einverstanden. Mit der Sicherheitsgebühr werden Tätigkeiten finanziert, die als nichtwirtschaftlicher Natur angesehen werden und daher nicht in den Anwendungsbereich der Vorschriften über staatliche Beihilfen fallen, was eine der in Erwägungsgrund 354 beschriebenen Optionen ist. Nach Kenntnis der Kommission dient die Sicherheitsgebühr gemäß den rumänischen Rechtsvorschriften ausschließlich der Finanzierung von Investitionen, Wartungsarbeiten und Ausrüstungen, die in direktem Zusammenhang mit der Sicherheit stehen. In dem Maße, in dem mit der Gebühr ebenso Infrastrukturen oder Ausrüstungen finanziert werden, die auch für gewerbliche Zwecke genutzt werden (und damit dem Flughafengeschäft inhärent sind), ist der Ausschluss der Gebühr aus der Berechnung der Einnahmen konservativ und würde zu einer Unterschätzung der Einnahmen führen.

(368) Die Kommission befindet die Schätzung der inkrementellen nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen für akzeptabel. Diese beruht auf der vom Flughafenbetreiber vorgenommenen Ex-ante-Schätzung der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen je Fluggast und wurde durch die erwartete Inflation bereinigt.

(369) Die Kommission stimmt auch dem für die Berechnung verwendeten Abzinsungssatz zu, da er mit den Referenzsätzen der Kommission übereinstimmt.

(370) Was die dem Flughafenbetreiber entstandenen inkrementellen Marketingkosten betrifft, so basieren die Schätzungen auf den Bestimmungen der Marketingvereinbarung unter Berücksichtigung der geschätzten Höhe der Flughafengebühren. Die Kommission hält sie daher für akzeptabel.

(371) Was die inkrementellen Betriebskosten betrifft, so stützt sich der Bericht von Oxera auf die Annahme Rumäniens, dass es sich bei 80 % der Betriebskosten um Fixkosten handelt und lediglich 20 % in Abhängigkeit der Fluggastzahl variieren. Die Kommission erachtet diese Annahme als angemessen. ([92]) Im Bericht von Oxera werden die inkrementellen Betriebskosten anhand der Daten zu den tatsächlichen Betriebskosten je abfliegenden Fluggast vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 geschätzt, wobei diese Kosten um die erwartete Inflation bereinigt werden. Diese Betriebskosten je Fluggast werden dann auf die geschätzte Zahl der Fluggäste von Wizz Air angewandt. Die Kommission hält den Ansatz zur Schätzung der inkrementellen Betriebskosten daher für sinnvoll.

(372) Hinsichtlich der inkrementellen Investitionskosten akzeptiert die Kommission die Annahme, dass aufgrund des Betriebs von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timișoara keine zusätzlichen Investitionen zu erwarten waren. In der Absichtserklärung ging der Flughafenbetreiber folgende Verpflichtungen ein:

i) Erweiterung des Fluggastterminals, um zu ermöglichen, dass bis spätestens 1. Januar 2011 bis zu drei Millionen Fluggäste pro Jahr abgefertigt werden können;

ii) Aufwertung der Start- und Landebahn (beide Richtungen) auf Kategorie III bis Ende 2009;

iii) Gewährleistung der erforderlichen Anzahl an Parkplätzen für die Fluggäste;

iv) Ausweitung der Flugzeugstandflächen zwischen Februar und Oktober 2009 von einem Stellplatz auf zwei bis drei Stellplätze.

([92]) Laut der Folgenabschätzung zu den Luftverkehrsleitlinien von 2014 sind bis zu 90 % der Betriebskosten von Flughäfen fix und variieren nur geringfügig mit dem Umfang des Betriebs. http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2014/swd_2014_0042_en.pdf, S. 26.

(373) Ferner enthielt die nachfolgend unterzeichnete Betriebsvereinbarung die Verpflichtung für den Flughafenbetreiber, die Verbesserung der Start- und Landebahn des Flughafens bis Ende 2009 nur bis Kategorie II abzuschließen.

(374) Was die Verpflichtung zur Erweiterung des Fluggastterminals (Erwägungsgrund 372 Ziffer i) betrifft, so stellt die Kommission fest, dass diese in zwei Schritten beschlossen wurde und der Zeitpunkt der Entscheidungen vor der Unterzeichnung der Absichtserklärung lag. Der ersten Erweiterung des Internationalen Flughafens Timişoara lag die Notwendigkeit zugrunde, die Kapazität des Terminals angesichts des erwarteten Anstiegs des Verkehrsaufkommens in den folgenden Jahren zu erhöhen. Diese Erweiterung war im Entwicklungsplan von März 2006 vorgesehen und durch den Regierungsbeschluss Nr. 1212 vom 4. Oktober 2007 formell genehmigt worden. Der Regierungsbeschluss sah eine Erweiterung des Terminals im Jahr 2008/2009 vor. Eine zweite Erweiterung wurde durch die Notwendigkeit der Erfüllung der Schengener Sicherheitsanforderungen angestoßen. Nach den von Rumänien vorgelegten Informationen wurde die Machbarkeitsstudie für diese Erweiterung im Januar 2008 auf der Grundlage eines Vertrags mit einem Beratungsunternehmen von März 2008 eingeleitet und im Juni 2008, d. h. vor der Unterzeichnung der Absichtserklärung, abgeschlossen.

(375) Die Kommission weist darauf hin, dass die in der Absichtserklärung eingegangene Verpflichtung, die Lande- und Startkategorie des Flughafens bis Ende 2009 in beide Richtungen so zu verbessern, dass sie der Kategorie III entspricht, mit der Betriebsvereinbarung durch die Verpflichtung revidiert wurde, die Verbesserung bis Ende 2009 mit Kategorie II abzuschließen (Erwägungsgrund 372 Ziffer ii). ([93]) Den öffentlich zugänglichen Informationen ([94]) zufolge erfolgte die Aufwertung der Start- und Landebahn Ost auf Kategorie III im Jahr 2015 im Wege der Aufrüstung des Funknavigationssystems. Derzeit entspricht die Start- und Landebahn Ost Kategorie III und die Start- und Landebahn West Kategorie II. Den von Rumänien übermittelten Informationen zufolge wurde der Flughafen 2008 durch eine Investition in die Flughafenbeleuchtung in einer Richtung von Kategorie I auf Kategorie II hochgestuft (die andere Richtung entsprach bereits Kategorie II). Die Investition in das Beleuchtungssystem wurde im Entwicklungsplan beschlossen, und die Machbarkeitsstudie wurde im August 2007 auf der Grundlage eines Vertrags vom 22. August 2007 eingeleitet. Im Oktober 2008 wurde ein Vertrag über den Kauf von Beleuchtungsausstattung unterzeichnet. Somit wurde die Aufrüstung der Beleuchtungsausstattung vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 beschlossen. Auf dieser Grundlage ist darf mit Recht davon ausgegangen werden, dass sich die Verpflichtung in der Betriebsvereinbarung, die Verbesserung auf Kategorie II bis Ende 2009 abzuschließen, auf die bereits beschlossene Verbesserung auf Kategorie II im Wege der Aufrüstung der Beleuchtungsausstattung bezog.

(376) In Bezug auf die Verpflichtung zur Gewährleistung der erforderlichen Anzahl von Parkplätzen für die Fluggäste (Erwägungsgrund 372 Ziffer iii), stellt die Kommission fest, dass die Investition zur Erweiterung des Parkplatzes im Jahr 2007 erfolgt ist und dass nach der Unterzeichnung der Absichtserklärung und während ihrer Geltungsdauer keine weiteren Investitionen diesbezüglich getätigt wurden.

(377) In Bezug auf die Verpflichtung zur Ausweitung der Flugzeugstandflächen zwischen Februar und Oktober 2009 von einem Stellplatz auf zwei bis drei Stellplätze (Erwägungsgrund 372 Ziffer iv) wurde die Erweiterung des Vorfelds im Oktober 2007 beschlossen und die Arbeiten über die Jahre 2007 bis 2009 durchgeführt.

(378) In der Folge stellt die Kommission fest, dass die in der Absichtserklärung und in der Betriebsvereinbarung eingegangenen Verpflichtungen entweder nicht erfüllt wurden oder vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 beschlossen worden waren. Es wurden keine Investitionen getätigt, die auf die Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara zurückzuführen waren.

(379) Die Kommission weist darauf hin, dass der Bericht von Oxera die inkrementellen Abschreibungskosten der Investitionen aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers auf der Grundlage des erwarteten Anteils von Wizz Air an der Flughafenkapazität enthält. Dennoch stellt die Kommission, wie vorstehend dargelegt, fest, dass dem Flughafenbetreiber durch die Präsenz der Luftverkehrsgesellschaft am Internationalen Flughafen Timişoara keine Investitionskosten entstanden sind. Folglich ist die Kommission der Ansicht, dass die Analyse keine Abschreibungskosten im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 enthalten sollte.

(380) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen sind die inkrementellen Kosten, Einnahmen und Gewinne, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 hätten erwartet werden können und die von der Kommission auf der Grundlage des Berichts von Oxera neu berechnet wurden, in Tabelle 17 zusammengefasst.

([93]) Nach Angaben Rumäniens waren in der Betriebsvereinbarung, mit der die Verpflichtung in der Absichtserklärung revidiert wurde, rechtsverbindliche Maßnahmen vorgesehen, während die Absichtserklärung nur freiwilligen Charakter hatte (es waren keine Maßnahmen vorgesehen).

([94]) Siehe https://aerotim.ro/istoric-ait.

Tabelle 17: Voraussichtliche inkrementelle Einnahmen, Kosten und Gewinne im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 gemäß dem Bericht von Oxera — Neuberechnung der Europäischen Kommission

(in Tausend RON)		2008	2009	2010	2011
Zahl der abfliegenden Fluggäste von Wizz Air	[A]	5 586,9	100 000	150 000	164 931,5
Luftverkehrsbezogene Einnahmen	[B]	255	4 564,7	6 824,4	7 507,3
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	[C]	112,4	2 084,7	3 241,1	3 693,8
Gesamte inkrementelle Einnahmen	[D] = [B] + [C]	367,4	6 649,4	10 065,5	11 201,1
Betriebskosten	[E]	47,4	879,1	1 366,8	1 557,7
Marketingkosten	[F]	29,6	2 955,7	4 410,9	4 853,6
Gesamte inkrementelle Kosten	[G] = [E] + [F]	76,9	3 834,8	5 777,7	6 411,2
Inkrementelle Gewinne	[H] = [D] — [G]	290,4	2 814,6	4 287,8	4 789,9
Abzinsungsfaktor		1	0,8	0,7	0,6
NGW		**8 786,8**			

(381) Zum Bericht von Oxera lässt sich unter Berücksichtigung der von der Kommission durchgeführten Neuberechnung abschließend sagen, dass davon ausgegangen wurde, dass die Vereinbarungen von 2008 für den Flughafenbetreiber zu einem inkrementellen Zuwachs der Rentabilität führen.

Ex-ante-Rentabilitätsanalyse von Carpatair für die Vereinbarungen von 2008

Die Studie von Carpatair

(382) Am 10. November 2014 legte Carpatair der Kommission eine Studie vor, in der Carpatairs Ansicht zur Ex-ante-Analyse und zu der Bewertung dargelegt wurde, ob der Flughafenbetreiber beim Abschluss der Vereinbarung mit Wizz Air am 25. Juni 2008 dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprechend gehandelt hat.

(383) In der Studie werden ein Basisszenario, nämlich das Szenario, in dem keine Vereinbarung mit Wizz Air besteht, sowie drei Szenarios präsentiert, in denen Vereinbarungen mit Wizz Air bestehen (ein optimistisches, ein realistisches und ein pessimistisches Szenario).

(384) Carpatair geht davon aus, dass die Vereinbarung mangels der Verpflichtung seitens der Luftverkehrsgesellschaft, ihren Betrieb für einen bestimmten Zeitraum aufrechtzuerhalten, keine feste Laufzeit hat und die angemessene Dauer für die Rentabilitätsanalyse der Zeithorizont des Entwicklungsplans ist, der den Zeitraum bis 2015 abdeckt. Ausgehend von dieser Überlegung entspricht der Zeitrahmen für die in der Studie enthaltene Analyse dem Zeitraum 2009 bis 2015.

Tabelle 18: Basisszenario: Einnahmen, Kosten, Cashflows

	Basisjahr 2008 Schätzung	Jahr 1 2009 Prognose	Jahr 2 2010 Prognose	Jahr 3 2011 Prognose	Jahr 4 2012 Prognose	Jahr 5 2013 Prognose	Jahr 6 2014 Prognose	Jahr 7 2015 Prognose
Wachstumsrate		*4 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*	*10 %*
Fluggäste, einschl.	**887 630**	**921 082**	**1 013 190**	**1 114 509**	**1 225 960**	**1 348 556**	**1 483 412**	**1 631 753**
Ankommende und abfliegende Fluggäste	579 032	600 854	660 939	727 033	799 736	879 710	967 681	1 064 449
Transferfluggäste	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Aufschlüsselung der Fluggäste nach Luftverkehrsgesellschaft:								
Ankommende und abfliegende Fluggäste Carpatair	257 739	267 452	294 198	323 617	355 979	391 577	430 735	473 808
Transferfluggäste Carpatair	308 598	320 228	352 251	387 476	426 224	468 846	515 731	567 304
Tarom	144 311	149 750	164 725	181 197	199 317	219 248	241 173	265 291
Lufthansa	46 947	48 716	53 588	58 947	64 841	71 326	78 458	86 304

Austrian Airlines	52 421	54 397	59 836	65 820	72 402	79 642	87 606	96 367
Sonstige Luftverkehrsgesellschaften	77 614	80 539	88 593	97 452	107 197	117 917	129 709	142 680
Pauschalgebühr/Fluggast (in EUR)								
Ankommende und abfliegende Fluggäste	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0
Transferfluggäste	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Anmerkung: Die Gebühr für ankommende und abfliegende Fluggäste umfasst flugzeugbezogene Gebühren (Landung, Beleuchtung, Parken, Abfertigung) sowie sonstige nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen.								
Gesamte Nettoeinnahmen (in EUR)	**8 615 136**	**8 939 814**	**9 833 793**	**10 817 172**	**11 898 891**	**13 088 780**	**14 397 662**	**15 837 426**
Aufschlüsselung der Nettoeinnahmen nach Luftverkehrsgesellschaft:								
Ankommende und abfliegende Fluggäste Carpatair	3 731 751	3 872 389	4 259 627	4 685 590	5 154 149	5 669 564	6 236 522	6 860 174
Transferfluggäste Carpatair	231 449	240 171	264 188	290 607	319 668	351 634	386 798	423 478
Tarom	2 089 450	2 168 195	2 385 014	2 623 515	2 885 867	3 174 454	3 491 900	3 841 089
Lufthansa	679 736	705 353	775 888	853 477	938 825	1 032 708	1 135 979	1 249 576
Austrian Airlines	758 993	787 597	866 357	952 992	1 048 292	1 153 121	1 268 433	1 395 276
Sonstige Luftverkehrsgesellschaften	1 123 757	1 166 108	1 282 719	1 410 991	1 552 090	1 707 299	1 878 029	2 065 832
Gesamtkosten als % der Gesamteinnahmen	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %	82,0 %
Gesamtkosten (in EUR)	**7 065 242**	**7 331 509**	**8 064 658**	**8 871 124**	**9 758 237**	**10 734 061**	**11 807 470**	**12 988 216**
Aufschlüsselung der Kosten nach Luftverkehrsgesellschaft:								
Ankommende und abfliegende Fluggäste Carpatair	3 060 396	3 175 732	3 493 305	3 842 635	4 226 899	4 649 589	5 114 549	5 626 004
Carpatair Transfer	189 810	196 963	216 660	238 326	262 158	288 374	317 212	348 933
Tarom	1 713 550	1 778 129	1 955 941	2 151 535	2 366 689	2 603 358	2 863 694	3 150 063
Lufthansa	557 449	578 458	636 303	699 934	769 927	846 920	931 612	1 024 773
Austrian Airlines	622 447	645 906	710 496	781 546	859 700	945 670	1 040 238	1 144 261
Sonstige Luftverkehrsgesellschaften	921 589	956 321	1 051 953	1 157 148	1 272 863	1 400 150	1 540 165	1 694 182
Gewinn vor Steuern (in EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**1 946 048**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**
Investitionsaufwendungen (in EUR)	0	0	0	5 679 646		0	0	0
Cashflow Status-quo-Szenario (in EUR)	**1 549 894**	**1 608 305**	**1 769 135**	**- 3 733 598**	**2 140 653**	**2 354 719**	**2 590 191**	**2 849 210**

(385) Im Basisszenario, in dem es keine Vereinbarung mit Wizz Air gibt, wurde die Investition in die Verstärkung der luftseitigen Infrastruktur durch Verbesserung der Lastklassifikationszahl des Belages erst 2011 für notwendig erachtet, und Investitionen in die Erhöhung der Terminalkapazität erschienen nicht erforderlich (siehe Erwägungsgrund 388 für weitere Erläuterungen).

(386) Für das Basisszenario wurde kein Abzinsungssatz verwendet und kein NGW berechnet.

(387) Wie vorstehend erläutert, werden in der Studie von Carpatair drei Szenarien präsentiert, in denen Vereinbarungen mit Wizz Air bestehen. Die Kommission wird das realistische Szenario ausführlicher darstellen. ([95])

Tabelle 19: Realistisches Szenario — Abschluss von Vereinbarungen mit Wizz Air: Gewinne, Kosten, Cashflows

	Basisjahr 2008 Schätzung	**Jahr 1 2009 Prognose**	**Jahr 2 2010 Prognose**	**Jahr 3 2011 Prognose**	**Jahr 4 2012 Prognose**	**Jahr 5 2013 Prognose**	**Jahr 6 2014 Prognose**	**Jahr 7 2015 Prognose**
Inkrementeller Gewinn aufgrund der Präsenz von Wizz Air (in EUR)	**0**	**- 375 518**	**- 558 394**	**- 733 496**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Inkrementelle Investitionsaufwendungen aufgrund der Präsenz von Wizz Air (in EUR)	**5 679 646**	**3 000 000**	**10 000 000**	**11 320 354**	**0**	**0**	**0**	**0**

([95]) Der einzige Unterschied zwischen den drei Szenarios ist die Höhe der geschätzten luftverkehrsbezogenen Einnahmen. Auf der Grundlage der Annahme, dass die Gefahr besteht, dass 50 % des tatsächlichen Ursprungs- und Zielverkehrs von Carpatair am Internationalen Flughafen Timişoara auf Wizz Air übertragen werden, wurde in der Studie davon ausgegangen, dass im realistischen Szenario 50 % dieses Verkehrs von Carpatair auf Wizz Air verlagert werden, im optimistischen Szenario 25 % und im pessimistischen Szenario 75 %.

Inkrementeller Cashflow (in EUR)	**- 5 679 646**	**- 3 375 518**	**- 10 558 394**	**- 12 053 850**	**- 813 040**	**- 914 694**	**- 1 042 962**	**- 1 194 727**
Inkrementeller Cashflow (kumulativ)	- 5 679 646	- 9 055 164	49 613 558	- 31 667 408	- 32 480 449	- 33 395 142	- 34 438 104	35 632 832
Erforderliche Rendite (Kapitalkosten)	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %	8,0 %
Abzinsungsfaktor	1,00	0,93	0,86	0,79	0,74	0,68	0,63	0,58
Gegenwartswert (in EUR)	**- 5 679 646**	**- 3 125 480**	**- 9 052 121**	**- 9 568 735**	**- 597 609**	**- 622 525**	**- 657 243**	**- 697 112**
Gegenwartswert (kumulativ)	- 5 679 646	- 8 805 126	- 17 857 247	- 27 425 982	- 28 023 591	- 28 646 116	- 29 303 359	30 000 471
		Bedingung	**Stand**					
NGW (in EUR)	**- 30 000 471**	**0**	**NICHT OK**					
Interner Zinsfuß	**#NUM!**	**>= 8 %**	**NICHT ZULÄSSIG**					
Amortisationsdauer (in Jahren)	**Nie**	**< 7 Jahre**	**NICHT OK**					
Diskontierte Amortisationsdauer (in Jahren)	**Nie**	**<= 7 Jahre**	**NICHT OK**					

(388) Die Ergebnisse in Tabelle 19 basieren auf den folgenden Erwägungen:

- Die erwartete Fluggastzahl von Wizz Air wurde auf der Grundlage der folgenden Erwägungen ermittelt:

  a) Die Studie enthält die Verkehrsprognosen für den Flughafen aus dem im März 2005 vorgelegten Entwicklungsplan 2005-2015 sowie die aktualisierten Verkehrsprognosen aus dem im März 2006 vorgelegten Entwicklungsplan 2005-2015. Da im aktualisierten Entwicklungsplan die Möglichkeit erwähnt wird, Billigfluggesellschaften zu gewinnen, wird in der Studie von Carpatair davon ausgegangen, dass das im aktualisierten Entwicklungsplan angenommene zusätzliche Verkehrswachstum im Vergleich zum ursprünglich vorgelegten Entwicklungsplan von März 2005 auf die Präsenz von Wizz Air zurückzuführen ist;

  b) In der Studie wird angenommen, dass 25 % des gesamten Ankunfts- und Zielverkehrs von Carpatair auf Wizz Air übergehen werden. ([96])

- Auf der Grundlage der geschätzten Fluggastzahlen wurde eine Gebühr in Höhe von 4,00 EUR je abfliegenden Fluggast für das Jahr 2009 und von 3,50 EUR je abfliegenden Fluggast für die Jahre 2010 bis 2015 ermittelt.

- Die nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen wurden auf 1,00 EUR je beförderten Fluggast geschätzt, da dieser Betrag der Studie zufolge dem Betrag der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen entspricht, die dem Flughafen aus dem Betrieb anderer Luftverkehrsgesellschaften entstehen, die 2007 Punkt-zu-Punkt-Destinationen bedienten.

- Während Carpatair der Überzeugung war, dass Sicherheitsgebühren als Einnahmen aus nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten betrachtet und somit von den luftverkehrsbezogenen Einnahmen aus wirtschaftlichen Tätigkeiten ausgenommen werden sollten, wird in der Studie von Sicherheitsgebühren und Sicherheitskosten in Höhe von 2,00 EUR je Fluggast ausgegangen.

- Die Studie umfasst inkrementelle variable Kosten in Höhe von 70,00 EUR je Bewegung für grundlegende Flugzeugabfertigungsdienste (Treibstoff, Verbrauchsmaterial) sowie Stromkosten für die Beleuchtung.

- Die Studie kommt zu dem Schluss, dass am Internationalen Flughafen Timişoara erst Verstärkungsarbeiten an der Start- und Landebahn, der Rollbahn und dem Vorfeld zur Verbesserung der Lastklassifikationszahl des Belages durchgeführt werden mussten, damit Wizz Air den Betrieb mit schweren Flugzeugen (mit einem Starthöchstgewicht von 71 Tonnen) aufnehmen konnte. Carpatair ist der Ansicht, dass die Investitionen für diese Arbeiten als inkrementelle Kosten im Zusammenhang mit der Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara angesehen werden sollten. Dies ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass laut Carpatair alle anderen Luftverkehrsgesellschaften am Internationalen Flughafen Timişoara zu dieser Zeit wesentlich leichtere Flugzeuge betrieben, was keine Verbesserung der Lastklassifikationszahl des Belages bei der luftseitigen Infrastruktur erforderte. Nach Angaben von Carpatair wurde in einem Bericht, der dem Flughafenbetreiber im März 2007 übermittelt wurde ([97]), berechnet, dass sich die Investitionen für die Verstärkungsarbeiten, die für den Betrieb schwererer Flugzeuge notwendig sind, auf 19 137 000 RON (5 679 646 EUR) belaufen würde. In der Studie von Carpatair werden diese Investitionen als inkrementelle Kosten aufgrund der Präsenz von Wizz Air am Flughafen im Jahr 2008 betrachtet (es wurde die Auffassung vertreten, dass die entsprechenden Verstärkungsarbeiten vorgenommen werden mussten, bevor Wizz Air den Betrieb aufnahm).

([96]) Siehe auch Fußnote 101.

([97]) Studie von IPTANA über die luftseitige Infrastruktur am Internationalen Flughafen Timişoara 2006.

- Angesichts der in der Absichtserklärung eingegangenen Verpflichtungen, die Kapazität des Terminals auf drei Millionen Fluggäste pro Jahr zu erhöhen, werden die Investitionen in die Entwicklung des Terminals ebenfalls als inkrementelle Kosten im Zusammenhang mit der Präsenz von Wizz Air betrachtet (diese Investitionen werden für das Jahr 2009 auf 3 Mio. EUR, für das Jahr 2010 auf 10 Mio. EUR und für das Jahr 2011 auf 17 Mio. EUR geschätzt). Der Studie zufolge beruhten diese Schätzungen der Investitionsausgaben für den Bau des Fluggastterminals auf dem Regierungsbeschluss 1212/2007 vom 4. Oktober 2007, mit dem der strategische Entwicklungsplan für den Flughafen von März 2006 genehmigt wurde.

- Der angenommene Abzinsungssatz betrug 8 %. ([98])

(389) Auf der Grundlage dieser Überlegungen wurde der NGW über sieben Jahre auf - 30 000 471 EUR geschätzt. ([99]) Daher kam die Studie zu dem Ergebnis, dass die Vereinbarung mit Wizz Air auf der Grundlage des realistischen Szenarios nicht rentabel war und daher nicht dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers entsprach. ([100])

Die Bewertung der Studie von Carpatair durch die Kommission

(390) Nach Auffassung der Kommission beruht die Studie von Carpatair auf einer Reihe von Annahmen, die nicht angemessen erscheinen, darunter die folgenden:

- Aus den in Erwägungsgrund 335 aufgezeigten Gründen ist die Kommission der Ansicht, dass der Zeitrahmen für die Bewertung der Rentabilitätsanalyse auf die ursprüngliche Laufzeit der Vereinbarungen von 2008 beschränkt und daher kürzer als sieben Jahre sein sollte. Darüber hinaus basiert der in der Studie von Carpatair angegebene Zeitraum 2009 bis 2015 angeblich auf dem Entwicklungsplan, der jedoch den gesamten Zeitraum 2006 bis 2015 abdeckte. Der in der Studie berücksichtigte Zeitraum erscheint daher willkürlich und spiegelt weder den vom Entwicklungsplan abgedeckten Zeitraum noch die Laufzeit der Vereinbarungen von 2008 wider;

- Es wird angenommen, dass die Zahl der Fluggäste von Wizz Air im Jahr 2009/2010 im realistischen Szenario um 292 590, im pessimistischen Szenario um 276 743 und im optimistischen Szenario um 300 513 steigt. Diese Zuwächse beim Verkehrsaufkommen von Wizz Air sind größer als der im Entwicklungsplan von März 2006 vorhergesehene Anstieg des Gesamtverkehrs am Flughafen (dort wurde für das Jahr 2009/2010 ein Anstieg um 253 423 Fluggäste prognostiziert). Die Studie scheint darauf hinzudeuten, dass ein solcher Anstieg teilweise auf einen Wechsel der Fluggäste von Carpatair zu Wizz Air auf konkurrierenden Strecken zurückzuführen ist. Dennoch beträgt der geschätzte Gesamtanstieg bei der Zahl der Fluggäste am Internationalen Flughafen Timişoara für das Jahr 2009/2010 in allen drei Szenarien 359 490, was ebenfalls höher ist als der im Entwicklungsplan für den Gesamtverkehr am Internationalen Flughafen Timişoara prognostizierte Anstieg (der, wie bereits erwähnt, bei 253 423 Fluggästen lag). Darüber hinaus weist die Kommission darauf hin, dass im Entwicklungsplan als Hauptgrund für die Verkehrszunahme der positive Einfluss des Beitritts Rumäniens zur EU im Jahr 2007 genannt wurde. Die Kommission bezweifelt daher, dass der Anstieg des Verkehrsaufkommens, wie er im ursprünglichen Entwicklungsplan von März 2005 im Vergleich zum Entwicklungsplan von März 2006 prognostiziert wurde, vollständig den Billigfluggesellschaften, insbesondere Wizz Air, zugeschrieben werden kann. In der Folge kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Annahme Zweifel an der Zuverlässigkeit der in der Studie enthaltenen Berechnungen aufkommen lässt;

- Die in der Studie getroffene Grundannahme bezieht sich auf die Schätzung, welche Teile der Investitionskosten, wenn überhaupt, Wizz Air zugerechnet werden sollten. Diese Annahme ist ausschlaggebend für die Gesamtberechnung der Rentabilität der fraglichen Vereinbarung. Aus den in den Erwägungsgründen 372 bis 378 angegebenen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass der Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara keine inkrementellen Investitionskosten zugerechnet werden sollten. Daher ist der in der Studie verfolgte Ansatz, dass die Investitionen in den Bau des neuen Terminals und in die Verstärkungsarbeiten für die luftseitige Infrastruktur als inkrementelle Kosten zu betrachten sind, nicht akzeptabel. Ferner machte Rumänien geltend, dass die Fluggesellschaft TAROM ebenfalls Flugzeuge mit einem Starthöchstgewicht von mehr als 70 Tonnen betreibe. Daher erscheint die in der Studie getroffene Annahme, dass die Investitionen für die Verstärkungsarbeiten an der Start- und Landebahn, an der Rollbahn und am Vorfeld Wizz Air zuzurechnen sind, nicht angemessen.

([98]) Der Studie zufolge lagen die durchschnittlichen Kapitalkosten in der Luftverkehrsindustrie im Zeitraum 2002 bis 2009 im Bereich von 7-10 %.

([99]) Für das pessimistische Szenario wurde der NGW auf - 32 061 035 EUR und für das optimistische Szenario auf - 25 879 341 EUR geschätzt.

([100]) Da sich eine Vereinbarung mit Wizz Air ex ante als nicht rentabel herausstellte, wurde in der Studie von Carpatair als Alternative zu einer solchen Vereinbarung auch ein Szenario in Betracht gezogen, bei dem Wizz Air eine Anlaufbeihilfe für die Aufnahme neuer Flugverbindungen gewährt wird (auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien von 2005). In diesem Szenario wurde unter anderem davon ausgegangen, dass die Marketingunterstützung drei Jahre lang nur für neue Strecken gewährt werden sollte, dass kein Fluggast von Carpatair zu Wizz Air wechseln würde und dass die erforderlichen Investitionsaufwendungen deutlich geringer sein würden. Ausgehend von dieser Annahme wurde in der Studie für das Szenario, in dem Anlaufbeihilfe gewährt wird, ein NGW in Höhe von 1 977 176 über sieben Jahre berechnet.

(391) Überdies stellt die Kommission auch fest, dass in der Studie die inkrementellen Cashflows als Differenz zwischen dem Cashflow aus dem Basisszenario und den Cashflows aus den drei Szenarien, in denen es eine Vereinbarung mit Wizz Air gibt, angenommen werden. Dennoch wird der inkrementelle Cashflow in der Studie nicht auf diese Weise berechnet, und für jedes Szenario, in dem es eine Vereinbarung mit Wizz Air gibt, kommt eine eigene Methode zur Berechnung des inkrementellen Cashflows zur Anwendung (es erfolgt kein Vergleich zum Basisszenario). Dies lässt daher weitere Zweifel an den datenbezogenen Schlussfolgerungen der Studie aufkommen.

(392) Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die von Carpatair vorgelegte Ex-ante-Rentabilitätsanalyse in Bezug auf die Vereinbarungen von 2008 nicht als Beweis für die Nichteinhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers herangezogen werden kann.

Ex-post-Rentabilitätsstudien für die Vereinbarungen von 2008

(393) Die erwartete Rentabilität der Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air wird durch Ex-post-Studien gestützt, die der Kommission von folgenden Akteuren zur Verfügung gestellt wurden:

— Oxera,

— der Polytechnischen Universität Timişoara,

— RBB.

(394) Als Ergänzung zu den Ergebnissen der Ex-ante-Studien werden diese Ex-post-Studien im Folgenden kurz von der Kommission beschrieben. Dennoch bleibt die Ex-ante-Analyse der Rentabilität der entscheidende Beweis bei der Bewertung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers durch die Kommission.

Oxera

(395) Am 27. Oktober 2011 legte Oxera einen Ex-post-Bericht für Wizz Air vor. In diesem Bericht wurden die inkrementellen Kosten und Einnahme im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 wie folgt berechnet:

Tabelle 20: Einnahmen je abfliegenden Fluggast von Wizz Air für den Zeitraum 2008-2010 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Luftverkehrsbezogene Einnahmen[1]			
Landegebühren[2]	2,50	2,00	2,00
Abfertigungsgebühren[2]	0,99	0,99	0,99
Gebühr je abfliegenden Fluggast	8,00	6,40	5,04
Gebühren für Personen mit eingeschränkter Mobilität	0,20	0,20	0,20
Sicherheitsgebühren	10,00	10,00	10,00
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Einnahmen insgesamt	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Anmerkung: [1] Die ausgewiesenen luftverkehrsbezogenen Einnahmen verstehen sich nach Ermäßigungen und Gebührenerstattungen und vor Zahlungen für Marketingleistungen. Es wird davon ausgegangen, dass 50 % der Einnahmen aus den Landegebühren den im Luftfahrthandbuch festgelegten Ermäßigungen unterliegen. [2] Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen aus Gebühren, die sich auf die Flugbewegungen oder das Gewicht beziehen (d. h. Lande- und Bodenabfertigungsgebühren), wurden anhand der tatsächlichen Fluggastzahlen und unter der Annahme geschätzt, dass ein Airbus-Flugzeug des Typs A320-200 mit einem Starthöchstgewicht von 72 Tonnen und einer Kapazität von 180 Sitzen bei einem Auslastungsfaktor von 84 % eingesetzt wird. Dies entspricht der durchschnittlichen Auslastung von Wizz Air im Jahr 2010 (für weitere Einzelheiten siehe http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068).

Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

Tabelle 21: Voraussichtliche Kosten im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Betriebskosten			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energie	0,70	0,70	0,70
Material	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Dienstleistungen und sonstige Betriebsausgaben	1,65	1,65	1,65

Marketingkosten	**13,70**	**15,59**	**14,95**
Investitionskosten	**0,89**	**0,87**	**2,06**
Kosten insgesamt	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

(396) Die Ergebnisse in Tabelle 20 und Tabelle 21 basieren auf den folgenden Erwägungen:

- Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen werden anhand einer Kombination aus Ex-post- und Ex-ante-Ansatz geschätzt. Sie basieren auf der tatsächlichen Anzahl der Fluggäste und Umläufe von Wizz Air (Ex-post-Perspektive). Die Ermäßigungen werden anhand eines Ex-ante-Ansatzes geschätzt. Bei den luftverkehrsbezogenen Einnahmen wird von einer Ermäßigung von 25 % auf die Landegebühren ([101]) und einer Ermäßigung auf die Gebühren je beförderten Fluggast von 20 % (2009) bzw. 30 % (2010) ausgegangen (für das Jahr 2008 wurde kein Ermäßigung auf die Landegebühren angenommen, da Wizz Air in jenem Jahr nur eine geringe Anzahl von Umläufen verzeichnete). Flugzeugbezogene Beleuchtungs- und Parkgebühren sind ausgenommen, da es Oxera zufolge nicht möglich war, festzustellen, inwieweit ein privater Kapitalgeber die Einnahmen aus diesen beiden Gebührenarten berücksichtigt haben könnte. Die Sicherheitsgebühren sind eingeschlossen.

- Bei der Schätzung der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen (z. B. im Zusammenhang mit Parkplätzen für die Fluggäste, Autovermietungen, Restaurants) wurde ein Ex-ante-Ansatz verfolgt. Es wurde davon ausgegangen, dass diese im ersten Jahr, d. h. 2008, im Großen und Ganzen den nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen entsprachen, die von anderen Luftverkehrsgesellschaften ([102]) als Wizz Air im selben Jahr erzielt wurden (d. h. etwa 0,78 EUR je abfliegenden Fluggast). Für die Jahre 2009 und 2010 wurde angenommen, dass die nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen je Fluggast entsprechend dem tatsächlichen Wachstum der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen des Flughafens im Jahr 2008 um 50 % pro Jahr steigen.

- Was die inkrementellen Betriebskosten betrifft, so wurden die Kosten, die in Abhängigkeit von den Fluggastzahlen schwanken ([103]) (Personalkosten, Energiekosten, Materialkosten und Kosten für eingekaufte Dienstleistungen und andere betriebliche Ausgaben), Wizz Air im Verhältnis zum Anteil der Luftverkehrsgesellschaft an den Passagierabflügen zugerechnet. Laut Oxera sind die Sicherheitskosten in den inkrementellen Betriebskosten enthalten. Die Berechnung basiert auf den tatsächlichen Daten zu den Betriebskosten und ist daher ex post.

- Die Zahlungen für Marketingleistungen wurden gemäß der Marketingvereinbarung auf der Grundlage der tatsächlichen Anzahl der Fluggäste von Wizz Air und unter Berücksichtigung der Höhe der Flughafengebühren, die wie oben erläutert geschätzt wurden, berechnet.

- Für die Berechnung der inkrementellen Investitionskosten wurde ein Ex-post-Ansatz gewählt, der auf den vom Flughafen vorgelegten Investitionsdaten für den Zeitraum 2007 bis 2010 basiert. Die vom Staat finanzierten Investitionen für das Terminalgebäude und Sicherheitseinrichtungen wurden Wizz Air nicht zugerechnet. Laut Oxera handelte es sich dabei um Kosten, die unabhängig von der Präsenz von Wizz Air entstanden wären, da sie auf die Verpflichtung Rumäniens zurückzuführen waren, die Anforderungen für den Beitritt zum Schengen-Raum zu erfüllen. Die Abschreibungskosten für die aus Eigenmitteln des Flughafens finanzierten Investitionen wurden berücksichtigt und proportional zum Anteil von Wizz Air an der Fluggastkapazität des Flughafens zugewiesen. Die Fluggastkapazität wurde auf die maximale Anzahl von Fluggästen geschätzt, die im Zeitraum 2007 bis 2010 am Flughafen abgefertigt wurden, da Oxera vom Flughafenbetreiber Informationen erhalten hatte, dass der Internationale Flughafen Timișoara zum Zeitpunkt der Studie (Oktober 2011) in Bezug auf die Flugbewegungen mit voller Kapazität arbeitete.

(397) Auf der Grundlage der oben genannten Kosten und Einnahmen stellte Oxera fest, dass die Vereinbarungen von 2008 inkrementell rentabel waren. Der Gewinn je Fluggast (d. h. der inkrementelle Beitrag je Fluggast, berechnet als Differenz zwischen den geschätzten inkrementellen Einnahmen und Kosten) ist in Tabelle 22 aufgeführt.

([101]) Laut Oxera entspricht dies der Annahme, dass 50 % des Flugverkehrs von Wizz Air auf neue Strecken entfallen und daher in den Genuss einer Ermäßigung von 50 % auf die Landegebühren kommen, während für die restlichen 50 % die vollen Landegebühren erhoben werden.

([102]) Austrian Airlines, Carpatair, Deutsche Lufthansa, Tarom.

([103]) Oxera nahm eine Regressionsanalyse vor, um den Teil der Kosten, der im Hinblick auf die Veränderungen der Fluggastzahlen als fix angesehen werden kann, sowie den Teil der Kosten zu bestimmen, der variiert.

Tabelle 22: Inkrementeller Beitrag im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2008 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Durchschnittliche inkrementelle Einnahmen je abfliegenden Fluggast	22,47	20,75	20,70
Durchschnittliche inkrementelle Kosten je abfliegenden Fluggast	18,04	19,92	20,47
Inkrementeller Beitrag je abfliegenden Fluggast	4,43	0,84	0,23
Inkrementeller Beitrag insgesamt	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

(398) Auf der Grundlage der obigen Berechnungen stellte Oxera fest, dass die Vereinbarungen von 2008 über ihre Laufzeit von drei Jahren unter Berücksichtigung eines Abzinsungssatzes von 12,02 % einen positiven NGW von 145 249 EUR aufweisen.

(399) Die Kommission merkt an, dass bei der von Oxera durchgeführten Ex-post-Rentabilitätsbewertung zur Berechnung der inkrementellen Einnahmen eine Kombination aus Ex-ante- und Ex-post-Daten herangezogen wird, während die Berechnungen der inkrementellen Kosten vollständig ex post erfolgen.

(400) Die Kommission stellt fest, dass sowohl Sicherheitsgebühren als auch Sicherheitskosten enthalten sind, und geht davon aus, dass dies keinen Einfluss auf die Berechnung der Gesamtrentabilität haben wird.

(401) Hinsichtlich der luftverkehrsbezogenen Einnahmen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die flugzeugbezogenen Gebühren für Beleuchtung und Parken (in Höhe von 2,10 EUR pro Tonne Starthöchstgewicht pro Einsatz bzw. 0,15 EUR pro Tonne Starthöchstgewicht pro Einsatz) in den Berechnungen nicht berücksichtigt werden, was einem konservativen Ansatz entspricht. Ferner scheint die angenommene Ermäßigung auf die Gebühr je beförderten Fluggast von 20 % (2009) bzw. 30 % (2010) zu hoch angesetzt zu sein, da dies mehr als 300 000 beförderte Fluggäste im Jahr 2009 und mehr als 500 000 beförderte Fluggäste im Jahr 2010 bedeuten würde, was nicht mit den tatsächlichen Fluggastzahlen von Wizz Air übereinstimmt. Die Kommission ist der Ansicht, dass auf der Grundlage der tatsächlichen Fluggastzahlen von Wizz Air für 2008 und 2009 keine Ermäßigung auf die Fluggastgebühren und für 2010 eine Ermäßigung von lediglich 10 % angenommen werden sollte. Die Kommission stellt jedoch fest, dass auf der Grundlage der Formel in der Marketingvereinbarung die Berichtigung der Flughafengebühren (zur Berücksichtigung der Beleuchtungs- und Parkgebühren und zur Korrektur des für die Fluggastgebühr anzunehmenden Ermäßigungssatzes) zu einer ähnlichen Berichtigung der Zahlungen für Marketingleistungen um denselben Betrag führen würde und daher die Gesamtrentabilität nicht beeinträchtigt würde.

(402) Auf der Kostenseite:

a) Nach Ansicht der Kommission ist der Ansatz zur Berechnung der inkrementellen Betriebskosten auf der Grundlage von vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen von 2008 verfügbaren tatsächlichen Daten angemessen;

b) Die Kommission weist darauf hin, dass die Studie die inkrementellen Abschreibungskosten der Investitionen aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers auf der Grundlage des erwarteten Anteils von Wizz Air an der Flughafenkapazität enthält. Dennoch stellt die Kommission, wie in Erwägungsgrund 372 dargelegt, fest, dass dem Flughafenbetreiber durch die Präsenz von Wizz Air am Flughafen keine Investitionskosten entstanden sind. Folglich ist die Kommission der Ansicht, dass die Analyse keine Abschreibungskosten im Zusammenhang mit den Vereinbarungen enthalten sollte.

(403) Aus den in Erwägungsgrund 401 dargelegten Gründen hält die Kommission die Kosten insgesamt für überschätzt.

(404) Da die Berichtigung der luftverkehrsbezogenen Einnahmen eine ähnliche Berichtigung der Zahlungen für Marketingleistungen nach sich ziehen würde, hätte dies jedoch keinen Einfluss auf die Rentabilitätsberechnung. Zudem erscheinen die Kosten zu hoch angesetzt. Die Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Gesamtschlussfolgerung der Studie von Oxera aus dem Jahr 2011 Bestand haben und der NGW positiv bleiben würde.

(405) Auf der Grundlage der Erwägungsgründe 399 bis 404 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ergebnisse des Berichts von Oxera vom 27. Oktober 2011 in Bezug auf die Vereinbarungen von 2008 akzeptabel sind.

Polytechnische Universität Timişoara

(406) Der Flughafenbetreiber legte im April eine von der Polytechnischen Universität Timişoara durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse vor. In der Analyse werden die vom Flughafen an Wizz Air getätigten Zahlungen für Marketingleistungen als „Investitionen" des Flughafenbetreibers zur Erreichung des Ziels betrachtet, die Fluggastzahlen und somit die Einnahmen zu erhöhen. In der Analyse werden für diese „Investitionen" zwei Zeithorizonte berücksichtigt: fünf Jahre (2008-2012) und sieben Jahre (2008-2014). Die in der Studie angestellten Berechnungen stützen sich auf Ex-post-Daten der Jahre 2008 bis 2010 sowie auf Schätzungen für die Jahre 2011 bis 2014. Zwecks Bewertung der Rentabilität der „Investitionen" berechnete die Universität den NGW unter Berücksichtigung von vier Elementen:

— Die Kosten für die jährlichen Zahlungen des Flughafenbetreibers für Marketingleistungen betrugen auf der Grundlage der Vereinbarung mit Wizz Air 77 192,01 EUR für das Jahr 2008, 2 051 031,32 EUR für das Jahr 2009 und 223 038 EUR für das Jahr 2010;

— Die inkrementellen Kosten für den Flughafenbetreiber, die sich aus den Dienstleistungen von Wizz Air ergeben, wurden als Anteil der Gesamtkosten geschätzt (1 % für das Jahr 2009, 15 % für das Jahr 2010, 20 % für das Jahr 2011 und 22 % für den Zeitraum 2011-2014). Es ist darauf hinzuweisen, dass der Anteil der Wizz Air zugewiesenen Gesamtkosten in jedem Jahr gleich oder größer ist als der Anteil von Wizz Air an den Gesamtflügen, die am Flughafen durchgeführt werden;

— Hinsichtlich der Einnahmen, die Wizz Air für den Flughafenbetreiber generiert hat, wurden die tatsächlichen Einnahmen für die Jahre 2008 bis 2010 zugrunde gelegt, wobei das Luftfahrthandbuch 2010 zur Prognose der zukünftigen Einnahmen aus Flughafengebühren für den Zeitraum 2011 bis 2014 herangezogen wurde;

— Es kam ein Abzinsungssatz von 5 % zur Anwendung.

(407) Die Analyse ergab, dass über einen Zeitraum von fünf Jahren (2008 bis 2012) die „Investitionen", die sich auf Vorleistungen im Zeitraum 2008 bis 2010 beziehen, zusammen mit den von Wizz Air generierten Einnahmen einen NGW von 590 389,80 EUR (etwa 2,5 Mio. RON) ergeben. Über einen Zeitraum von sieben Jahren (2008 bis 2014) und unter Berücksichtigung der Einnahmen im Zeitraum 2008 bis 2014 steigt der NGW deutlich auf 2 282 687,31 EUR (etwa 10 Mio. RON).

(408) Die Kommission nimmt den von der Polytechnischen Universität Timişoara berechneten positiven NGW zur Kenntnis. Die Kommission hält den Ansatz für die Zuweisung der Gesamtkosten für angemessen (gleich oder größer dem Anteil der Flüge von Wizz Air an den Gesamtflügen am Internationalen Flughafen Timişoara). Nichtsdestoweniger enthält die Studie keine Einzelheiten darüber, wie die Einnahmen von Wizz Air berechnet wurden (z. B. welche Ermäßigungen zugrunde gelegt und welche Daten in Bezug auf Fluggastzahlen und Umläufe herangezogen wurden). Somit verfügt die Kommission nicht über die notwendigen Informationen, um beurteilen zu können, ob die Einnahmenschätzungen angemessen sind. Überdies scheint die Rentabilitätsanalyse nicht spezifisch für die Vereinbarungen von 2008 und die Änderungsvereinbarungen von 2010 zu sein, sondern einen größeren Zeitraum abzudecken. Folglich kann sich die Kommission nicht auf das Gesamtergebnis dieser Studie verlassen.

RBB

(409) Ferner legte der Flughafenbetreiber eine Studie von RBB vom 27. Oktober 2011 vor. RBB stellte fest, dass sich die Vereinbarungen von 2008 bereits bis 2010 als rentabel erwiesen hatten und erst mit den laufenden jährlichen Vorteilen des Betriebs von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timişoara bei gleichzeitiger Einstellung der in den Jahren 2008 bis 2010 geleisteten Zahlungen für Marketingleistungen rentabler werden konnten. Laut RBB liegen die inkrementellen Kosten, die Wizz Air zwischen 2008 und 2010 zugerechnet werden können, je nach Zuweisung der Betriebskosten zwischen 3,5 Mio. EUR (15,2 Mio. RON) und 3,8 Mio. EUR (16,8 Mio. RON). Dies wurde mit den von Wizz Air gezahlten Flughafengebühren verglichen, was inkrementelle Einnahmen in Höhe von insgesamt 5,5 Mio. EUR (23,9 Mio. RON) ergab. Daraus ergab sich ein Überschuss zwischen 2 Mio. EUR (8,7 Mio. RON) und 1,7 Mio. EUR (7,1 Mio. RON). RBB schloss daraus, dass die Vereinbarungen von 2008 für den Flughafenbetreiber eine positive Rendite erbracht haben. Bei dieser Berechnung wurden die luftverkehrsbezogenen Einnahmen nicht berücksichtigt.

(410) RBB stellte weiter fest, dass der Betrieb von Wizz Air zur Steigerung der Effizienz am Internationalen Flughafen Timişoara beigetragen hat, da Wizz Air eine wesentlich höhere Anzahl von Fluggästen pro Flugbewegung beförderte als andere Luftverkehrsgesellschaften, die am Internationalen Flughafen Timişoara tätig sind. Dies habe zur Gesamtrentabilität des Flughafens im Zeitraum 2008 bis 2010 beigetragen, da die Gesamtbetriebseinnahmen um 39 % stiegen, während die Gesamtbetriebskosten um 22 % zunahmen. In ähnlicher Weise stieg der Betriebsgewinn je Fluggast im Zeitraum 2008 bis 2010 um 74 % von 1,40 EUR (5,90 RON) auf 2,40 EUR (10,25 RON).

(411) Schließlich ergaben Berechnungen von RBB, dass Wizz Air einen Anteil an den luftverkehrsbezogenen Einnahmen gleich oder größer dem Anteil der Luftverkehrsgesellschaft sowohl an den Fluggästen als auch an den Flugbewegungen am Flughafen ausmachte.

(412) Hinsichtlich der Analyse der inkrementellen Kosten und Einnahmen stellt die Kommission fest, dass RBB die Einnahmen von Wizz Air nur auf der Grundlage der Flughafengebühren ermittelt hat, weshalb die Analyse als konservativ angesehen werden kann, da sie keine nichtluftverkehrsbezogenen Gebühren umfasst. Die Kommission hält den bei der Berechnung der inkrementellen Kosten und Einnahmen verwendeten Ansatz für angemessen, um die inkrementelle Rentabilität zu ermitteln, die sich aus den Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air für den Zeitraum 2008 bis 2010 ergibt.

Schlussfolgerung zum wirtschaftlichen Vorteil in Bezug auf die Vereinbarungen von 2008

(413) Auf der Grundlage der Ergebnisse der ex post rekonstruierten Ex-ante-Studie von Oxera vom 10. Februar 2015, wie von der Kommission neu berechnet (Erwägungsgrund 380), wurde davon ausgegangen, dass die Vereinbarung zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air für den Flughafenbetreiber zu einem inkrementellen Zuwachs der Rentabilität führt. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Ex-post-Studien von Oxera und RBB ergänzende Beweise zu den Ergebnissen der Ex-ante-Studie von Oxera liefern.

(414) Darüber hinaus gibt es Hinweise, insbesondere auf der Grundlage des Entwicklungsplans für den Zeitraum 2006 bis 2015, dass die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air Teil einer Gesamtstrategie und langfristiger Bemühungen in Bezug die Gesamtrentabilität des Flughafens waren.

(415) In der Folge stellt die Kommission fest, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber solche Vereinbarungen abgeschlossen hätte. Sie kommt daher zu dem Schluss, dass die Vereinbarungen von 2008 mit dem Flughafenbetreiber Wizz Air keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben, den die Luftverkehrsgesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

9.1.4.6. Rentabilitätsanalyse für die Änderungsvereinbarungen von 2010

(416) Der Bericht von Oxera vom 10. Februar 2015 enthält auch eine Berechnung der inkrementellen Kosten, Einnahmen und Gewinne, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Änderungsvereinbarungen vom 25. Juni 2010 hätten erwartet werden können (siehe Zusammenfassung in Tabelle 23). Am 14. Mai 2015 legte Oxera die Berechnungen zur erwarteten Rentabilität erneut vor, nachdem ein Datenproblem berichtigt wurde, das im Bericht vom 10. Februar 2015 festgestellt worden war. Die Berichtigung betraf die zu hoch angesetzte Schätzung der Gesamtkosten der Investitionen, die auf eine Doppelzählung der vom Staat finanzierten Investitionen im ursprünglichen Bericht zurückzuführen war. Dieses Datenproblem wirkte sich auf die erwartete Rentabilität der Änderungsvereinbarungen von 2010 aus, die ursprünglich unterschätzt worden war.

(417) Für die Änderungsvereinbarungen vom 25. Juni 2010 ermittelte Oxera einen NGW von voraussichtlich 2 326 Mio. RON.

Tabelle 23: Voraussichtliche inkrementelle Einnahmen, Kosten und Gewinne im Zusammenhang mit den Änderungsvereinbarungen von 2010 gemäß dem Bericht von Oxera

(in Tausend RON)		**2010**	**2011**
Zahl der abfliegenden Fluggäste von Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Luftverkehrsbezogene Einnahmen	[B]	1 253	238
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	[C]	1 713	336
Gesamte inkrementelle Einnahmen	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Betriebskosten	[E]	801	157
Abschreibungen	[F]	120	23
Gesamte inkrementelle Kosten	*[G] = [E] + [F]*	*921*	*181*
Inkrementelle Gewinne	*[H] = [D] — [G]*	*2 046*	*394*
Abzinsungsfaktor		1,0	0,9
NGW		**2 326**	

(418) Die Ergebnisse in Tabelle 23 basieren auf den folgenden Erwägungen:

a) Die für Wizz Air angestellten Prognosen des Fluggastaufkommens erfolgten auf der Grundlage der tatsächlichen Fluggastzahlen von Wizz Air im Jahr 2009, bereinigt um das von Eurocontrol (2008) geschätzte jährliche Wachstum des europäischen Luftverkehrs ([104]);

b) Die für Wizz Air angestellten Umlaufprognosen erfolgten auf der Grundlage, dass Wizz Air Airbus-Flugzeuge des Typs A320-200 mit einem Starthöchstgewicht von 72 Tonnen und einer Kapazität von 180 Sitzen bei einem Auslastungsfaktor von 82 % einsetzt. Diese Annahmen basieren auf den Annahmen in der von Rumänien für die Vereinbarungen von 2008 vorgelegten Ex-ante-Rentabilitätsanalyse;

c) Die Prognosen der luftverkehrsbezogenen Einnahmen basieren auf den Gebühren je abfliegenden Fluggast und je Umlauf sowie den in den Änderungsvereinbarungen von 2010 festgelegten Ermäßigungen. Nicht enthalten in der Analyse ist die Sicherheitsgebühr, da Oxera der Ansicht war, dass diese nicht in den Geltungsbereich der Bewertung der Einhaltung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers fällt, da mit diesen Gebühren Tätigkeiten finanziert werden, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist (Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014);

d) Wie bei der Vereinbarung von 2008 basieren die Prognosen der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen auf den Schätzungen der nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast gemäß der von Rumänien vorgelegten Ex-ante-Analyse, die wie in Buchstabe a oben erläutert, um die erwartete Inflation bereinigt und auf die Verkehrsprognosen angewandt werden;

e) Wie vorstehend erläutert, ist der Flughafenbetreiber hinsichtlich der inkrementellen Betriebskosten (Personaldienstleistungen, Energie, Material) der Ansicht, dass etwa 20 % der Betriebskosten als inkrementell betrachtet werden können, d. h. je nach Fluggastaufkommen unterschiedlich hoch sind. Im Bericht von Oxera werden die inkrementellen Betriebskosten anhand der tatsächlichen Daten für den Zeitraum 2007 bis 2009 geschätzt, und zwar um die erwartete Inflation bereinigt und unter der Annahme, dass 20 % der Kosten inkrementell sind. Sicherheitskosten sind ausgenommen;

f) Die im Bericht von Oxera angestellten Schätzungen umfassen keine inkrementellen Marketingkosten für den Flughafenbetreiber, da die Marketingvereinbarung am 10. Februar 2010 gekündigt worden war;

g) Was die inkrementellen Investitionskosten anbelangt, so berücksichtigt der Bericht von Oxera, wie vorstehend für die Vereinbarungen von 2008 erläutert, die Daten des Flughafenbetreibers zu den von ihm getätigten Investitionen im Zeitraum 2007 bis 2011, die sowohl aus staatlichen Mitteln als auch aus Eigenmitteln finanziert wurden; Im Bericht von Oxera wird davon ausgegangen, dass aufgrund des Betriebs von Wizz Air keine zusätzlichen Investitionen erwartet wurden. Die staatliche Finanzierung, die der Flughafenbetreiber für das Terminalgebäude und die Sicherheitseinrichtungen erhalten hat, wurde ausgenommen, da sie nicht als auf die Präsenz von Wizz Air am Internationalen Flughafen Timișoara zurückzuführen angesehen wurde. Die Abschreibungen anderer Investitionen, die aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers finanziert wurden, wurden auf der Grundlage des erwarteten Anteils des Verkehrs von Wizz Air im Verhältnis zur Flughafenkapazität zugeordnet. Die Flughafenkapazität wurde während der Laufzeit der Vereinbarungen auf drei Millionen Fluggäste pro Jahr geschätzt. Diese Schätzung basiert auf der Absichtserklärung von 2008, in der es hieß, dass bis 2011 mit einer Flughafenkapazität von jährlich drei Millionen Fluggästen gerechnet wird. Bei der Berechnung der Abschreibungskosten wurde eine lineare Abschreibung berücksichtigt;

h) Die geschätzten Gewinne wurden unter Verwendung der Referenzsätze der Kommission zuzüglich einer Marge von 100 Basispunkten abgezinst, wobei sich einer Abzinsungssatz von 8,82 % ergab.

(419) Die Kommission hält den Ansatz von Oxera zur Schätzung der Fluggastzahlen und der darauf basierenden Berechnung der erwarteten luftverkehrsbezogenen Einnahmen unter Berücksichtigung der in den Änderungsvereinbarungen von 2010 vorgesehenen Ermäßigungen für angemessen. Ferner stimmt die Kommission dem Ausschluss der Sicherheitsgebühr aus den in Erwägungsgrund 365 genannten Gründen zu.

(420) Die Kommission nimmt die Schätzung der inkrementellen nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen an. Diese basiert auf der anhand von Vorjahresdaten vorgenommenen Schätzung des Flughafenbetreibers, nach der die nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen 15-20 % der Gesamteinnahmen des Flughafenbetreibers ausmachen, was angemessen erscheint.

(421) Die Kommission ist auch mit dem für die Berechnung verwendeten Abzinsungssatz einverstanden, insbesondere in Anbetracht dessen, dass der Zeitraum der Analyse weniger als ein Jahr beträgt.

([104]) Eurocontrol (2008), *Challenges of Growth 2008 — Summary Report* (Wachstumsherausforderungen 2008 — Zusammenfassender Bericht), S. 14.

(422) Die Kommission stimmt zu, dass inkrementelle Marketingkosten nicht in die Berechnungen einbezogen werden sollten.

(423) Was die inkrementellen Betriebskosten betrifft, so stützt sich der Bericht von Oxera auf die Annahme Rumäniens, dass es sich bei 80 % der Betriebskosten um Fixkosten handelt und lediglich 20 % in Abhängigkeit der Fluggastzahl variieren. Die Kommission hält diese Annahme für angemessen. ([105]) Im Bericht von Oxera werden die inkrementellen Betriebskosten anhand der Daten zu den tatsächlichen Betriebskosten je abfliegenden Fluggast vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen geschätzt, wobei diese Kosten um die erwartete Inflation bereinigt und auf die geschätzten Fluggastzahlen von Wizz Air angewandt werden. Die Kommission befindet die Schätzungen der inkrementellen Betriebskosten daher für akzeptabel.

(424) Im Hinblick auf die inkrementellen Investitionskosten erachtet die Kommission den im Bericht von Oxera verfolgten Ansatz für angemessen. Insbesondere wird im Bericht von Oxera davon ausgegangen, dass aufgrund des Betriebs von Wizz Air keine zusätzlichen Investitionen erwartet wurden. Aus der Änderungsvereinbarung ergaben sich im Vergleich zu den in Erwägungsgrund 372 bewerteten Vereinbarungen von 2008 keine neuen Verpflichtungen für den Flughafenbetreiber gegenüber Wizz Air im Hinblick auf zusätzliche Infrastrukturen. Somit stimmt die Kommission zu, dass keine Investitionen getätigt wurden, die auf die Präsenz von Wizz Air zurückzuführen sind. Des Weiteren weist die Kommission darauf hin, dass die Studie von Oxera die inkrementellen Abschreibungskosten der Investitionen aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers auf der Grundlage des erwarteten Anteils von Wizz Air an der Flughafenkapazität enthält. Dennoch stellt die Kommission, wie in Erwägungsgrund 372 dargelegt, fest, dass dem Flughafenbetreiber durch die Präsenz von Wizz Air am Flughafen keine Investitionskosten entstanden sind. Folglich ist die Kommission der Ansicht, dass die Analyse keine Abschreibungskosten im Zusammenhang mit den Änderungsvereinbarungen von 2010 enthalten sollte. ([106])

(425) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen sind die inkrementellen Kosten, Einnahmen und Gewinne, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Änderungsvereinbarungen von 2010 hätten erwartet werden können und die von der Kommission auf der Grundlage des Berichts von Oxera neu berechnet wurden, in Tabelle 24 zusammengefasst.

Tabelle 24: Voraussichtliche inkrementelle Einnahmen, Kosten und Gewinne im Zusammenhang mit den Änderungsvereinbarungen von 2010 gemäß dem Bericht von Oxera — Neuberechnung der Europäischen Kommission

(in Tausend RON)		**2010**	**2011**
Zahl der abfliegenden Fluggäste von Wizz Air	[A]	71 925	13 665
Luftverkehrsbezogene Einnahmen	[B]	1 253	238
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	[C]	1 713	336
Gesamte inkrementelle Einnahmen	*[D] = [B] + [C]*	*2 967*	*574*
Betriebskosten	[E]	801	157
Gesamte inkrementelle Kosten	*[F] = [E]*	*801*	*157*
Inkrementelle Gewinne	*[G] = [D]- [F]*	*2 165*	*417*
Abzinsungsfaktor		1,0	0,9
NGW		**2 462**	

Ex-post-Rentabilitätsstudie für die Änderungsvereinbarungen von 2010

(426) Am 27. Oktober 2011 legte Oxera einen Ex-post-Bericht für Wizz Air vor. In diesem Bericht wurden die inkrementellen Kosten und Einnahme im Zusammenhang mit den Änderungsvereinbarungen von 2010 wie folgt berechnet.

([105]) Siehe Fußnote 92.

([106]) Soweit die Abschreibungskosten einbezogen wurden, ist diese Annahme konservativ und überschätzt die inkrementellen Kosten. Für solch ein Szenario entsprechen die Anmerkungen der Kommission ihren Anmerkungen in Erwägungsgrund 379.

Tabelle 25: Einnahmen je abfliegenden Fluggast von Wizz Air für das Jahr 2010/2011 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Luftverkehrsbezogene Einnahmen[1]			
Landegebühren[2]	2,50	2,00	2,00
Abfertigungsgebühren[2]	0,99	0,99	0,99
Gebühr je abfliegenden Fluggast	8,00	6,40	5,04
Gebühren für Personen mit eingeschränkter Mobilität	0,20	0,20	0,20
Sicherheitsgebühren	10,00	10,00	10,00
Nichtluftverkehrsbezogene Einnahmen	**0,78**	**1,16**	**1,74**
Einnahmen insgesamt	**22,47**	**20,75**	**20,70**

Anmerkung: [1] Die ausgewiesenen luftverkehrsbezogenen Einnahmen verstehen sich nach Ermäßigungen und Gebührenerstattungen und vor Zahlungen für Marketingleistungen. Es wird davon ausgegangen, dass 50 % der Einnahmen aus den Landegebühren den im Luftfahrthandbuch festgelegten Ermäßigungen unterliegen. [2] Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen aus Gebühren, die sich auf die Flugbewegungen oder das Gewicht beziehen (d. h. Lande- und Bodenabfertigungsgebühren), wurden anhand der tatsächlichen Fluggastzahlen und unter der Annahme geschätzt, dass ein Airbus-Flugzeug des Typs A320-200 mit einem Starthöchstgewicht von 72 Tonnen und einer Kapazität von 180 Sitzen bei einem Auslastungsfaktor von 84 % eingesetzt wird. Dies entspricht der durchschnittlichen Auslastung von Wizz Air im Jahr 2010 (für weitere Einzelheiten siehe http://wizzair.com/about_us/news/#wizen068). Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

Tabelle 26: Geschätzte Kosten im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2010 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Betriebskosten			
Personal	1,56	1,56	1,56
Energie	0,70	0,70	0,70
Material	- 0,45	- 0,45	- 0,45
Dienstleistungen und sonstige Betriebsausgaben	1,65	1,65	1,65
Marketingkosten	13,70	15,59	14,95
Investitionskosten	0,89	0,87	2,06
Kosten insgesamt	**18,04**	**19,92**	**20,47**

Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

(427) Die Ergebnisse in Tabelle 25 und Tabelle 26 basieren auf den folgenden Erwägungen:

- Der abgedeckte Zeitraum erstreckt sich von Juni 2010 bis Februar 2011, was der Gültigkeitsdauer der Änderungsvereinbarungen von 2010 entspricht;
- Die luftverkehrsbezogenen Einnahmen werden anhand einer Kombination aus Ex-post- und Ex-ante-Ansatz geschätzt. Sie basieren auf den tatsächlichen Fluggastzahlen und Umlaufdaten von Wizz Air für 2010 (Ex-post-Perspektive) und werden für Januar und Februar 2011 von Oxera auf der Grundlage der Daten aus Dezember 2010 geschätzt (Ex-ante-Perspektive). Die Ermäßigungen werden ex ante geschätzt und tragen den in den Änderungsvereinbarungen von 2010 festgelegten Basistarifen und Ermäßigungen Rechnung. Es wird von einer Ermäßigung von jeweils 10 % auf die Landegebühr und die Gebühr je beförderten Fluggast ausgegangen. Die Sicherheitsgebühren sind eingeschlossen;
- Die nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen je abfliegenden Fluggast wurden entsprechend den durchschnittlichen tatsächlichen nichtluftverkehrsbezogenen Einnahmen für Wizz Air für das Jahr 2010 geschätzt, d. h. auf 3,04 EUR je Fluggast;
- Was die inkrementellen Kosten betrifft, so wurden die Kosten, die in Abhängigkeit von den Fluggastzahlen schwanken (Personalkosten, Energiekosten, Materialkosten und Kosten für eingekaufte Dienstleistungen und andere betriebliche Ausgaben), Wizz Air im Verhältnis zum Anteil der Luftverkehrsgesellschaft an den Passagierabflügen zugerechnet. Die Berechnung basiert auf den tatsächlichen Daten zu den Betriebskosten und ist daher ex post;
- Zahlungen für Marketingleistungen wurden nicht in die Analyse einbezogen, da die Marketingvereinbarung im Februar 2010 gekündigt worden war;

- Die inkrementellen Investitionskosten wurden unter Berücksichtigung der 2010 getätigten Investitionen geschätzt. Die vom Staat finanzierten Investitionen für das Terminalgebäude und Sicherheitseinrichtungen wurden Wizz Air nicht zugerechnet. Laut Oxera handelt es sich dabei um Kosten, die unabhängig von der Präsenz von Wizz Air entstanden wären, da sie auf die Verpflichtung Rumäniens zurückzuführen waren, die Anforderungen für den Beitritt zum Schengen-Raum zu erfüllen. Aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers finanzierte Investitionen wurden berücksichtigt. Die aus Eigenmitteln des Flughafenbetreibers finanzierten Investitionskosten, einschließlich Abschreibungen und Zinsen, wurden proportional zum Anteil von Wizz Air an der Fluggastkapazität des Flughafens zugewiesen. Die Fluggastkapazität wurde auf die maximale Anzahl von Fluggästen geschätzt, die 2010 abgefertigt wurden, da Oxera vom Flughafenbetreiber Informationen erhalten hatte, dass der Internationale Flughafen Timișoara zum Zeitpunkt der Studie (Oktober 2011) in Bezug auf die Flugbewegungen mit voller Kapazität arbeitete.

(428) Auf der Grundlage der oben genannten Kosten und Einnahmen stellte Oxera fest, dass, aus einer Ex-post-Perspektive (mit einigen Ex-ante-Elementen), die Änderungsvereinbarungen von 2010 inkrementell rentabel waren. Der Gewinn je Fluggast (d. h. der inkrementelle Beitrag je Fluggast, berechnet als Differenz zwischen den geschätzten inkrementellen Einnahmen und Kosten) ist in Tabelle 27 aufgeführt.

Tabelle 27: Inkrementeller Beitrag im Zusammenhang mit den Vereinbarungen von 2010 (in EUR)

Kategorie	2008	2009	2010
Durchschnittliche inkrementelle Einnahmen je abfliegenden Fluggast	22,47	20,75	20,70
Durchschnittliche inkrementelle Kosten je abfliegenden Fluggast	18,04	19,92	20,47
Inkrementeller Beitrag je abfliegenden Fluggast	4,43	0,84	0,23
Inkrementeller Beitrag insgesamt	**19 404**	**107 198**	**37 833**

Quelle: Analyse von Oxera, basierend auf vom Flughafenbetreiber vorgelegten Daten.

(429) Auf der Grundlage der obigen Berechnungen stellte Oxera fest, dass die Änderungsvereinbarungen von 2010 über ihre Laufzeit von neun Monaten einen positiven NGW von 483 147 EUR aufweisen. Die Cashflows aus den Änderungsvereinbarungen von 2010 wurden nicht diskontiert, da die Laufzeit der Änderungsvereinbarungen von 2010 weniger als ein Jahr betrug.

(430) Die Kommission merkt an, dass bei der von Oxera durchgeführten Ex-post-Rentabilitätsbewertung zur Berechnung der inkrementellen Einnahmen eine Kombination aus Ex-ante- und Ex-post-Daten herangezogen wird, während die Berechnungen der inkrementellen Kosten vollständig ex post erfolgen.

(431) Was die luftverkehrsbezogenen Einnahmen betrifft, so stellt die Kommission fest, dass die flugzeugbezogenen Gebühren für Beleuchtung und Parken nicht in den Berechnungen berücksichtigt werden, was einem konservativen Ansatz entspricht.

(432) Die Kommission stellt fest, dass sowohl Sicherheitsgebühren als auch Sicherheitskosten enthalten sind, und geht davon aus, dass dies keinen Einfluss auf die Rentabilitätsberechnung haben wird.

(433) Auf der Kostenseite:

a) Nach Ansicht der Kommission ist der Ansatz zur Berechnung der inkrementellen Betriebskosten auf der Grundlage von vor der Unterzeichnung der Vereinbarungen verfügbaren tatsächlichen Daten angemessen;

b) Die Kommission stellt fest, dass, auf der Grundlage der Formel in der Marketingvereinbarung, die Neuberechnung der Flughafengebühren zwecks Berücksichtigung der flugzeugbezogenen Beleuchtungs- und Parkgebühren auch zu einer Überschätzung der Zahlungen für Marketingleistungen um den gleichen Betrag führt;

c) Die Kommission weist darauf hin, dass die Studie die inkrementellen Abschreibungskosten der Investitionen aus den Eigenmitteln des Flughafenbetreibers auf der Grundlage des erwarteten Anteils von Wizz Air an der Flughafenkapazität enthält. Dennoch stellt die Kommission, wie in Erwägungsgrund 372 dargelegt, fest, dass dem Flughafenbetreiber durch die Präsenz der Luftverkehrsgesellschaft am Internationalen Flughafen Timișoara keine Investitionskosten entstanden sind. Folglich ist die Kommission der Ansicht, dass die Analyse keine Abschreibungskosten im Zusammenhang mit den Vereinbarungen enthalten sollte.

(434) Aus den in Erwägungsgrund 433 dargelegten Gründen hält die Kommission die Kosten insgesamt für überschätzt.

(435) Da die Berichtigung der luftverkehrsbezogenen Einnahmen eine ähnliche Berichtigung der Zahlungen für Marketingleistungen nach sich ziehen würde, die jedoch keinen Einfluss auf die Rentabilitätsberechnung hat, und die Kosten zu hoch angesetzt erscheinen, kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Gesamtschlussfolgerung der Studie von Oxera aus dem Jahr 2011 Bestand haben und der NGW positiv bleiben würde.

(436) Auf der Grundlage der Erwägungsgründe 430 bis 435 kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ergebnisse des Berichts von Oxera vom 27. Oktober 2011 in Bezug auf die Änderungsvereinbarungen von 2010 akzeptabel sind.

Schlussfolgerung zum wirtschaftlichen Vorteil

(437) Auf der Grundlage der Ergebnisse der ex post rekonstruierten Ex-ante-Studie von Oxera vom 10. Februar 2015, wie von der Kommission neu berechnet (Erwägungsgrund 425), wurde davon ausgegangen, dass die Änderungsvereinbarung von 2010 für den Flughafenbetreiber zu einem inkrementellen Zuwachs der Rentabilität führt. In der Folge stellt die Kommission fest, dass ein umsichtiger marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber solche Vereinbarungen abgeschlossen hätte. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass der Ex-post-Bericht von Oxera ergänzende Beweise zu den Ergebnissen der Ex-ante-Studie von Oxera liefert.

(438) Darüber hinaus gibt es Hinweise, insbesondere auf der Grundlage des Entwicklungsplans, dass die Änderungsvereinbarungen von 2010 mit Wizz Air Teil einer Gesamtstrategie und langfristiger Bemühungen in Bezug die Gesamtrentabilität des Flughafens waren.

(439) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Änderungsvereinbarungen von 2010 Wizz Air keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben, den die Luftverkehrsgesellschaft unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

9.1.5. *Schlussfolgerung zu Maßnahme 3*

(440) Aus den in den Erwägungsgründen 301 bis 439 dargelegten Gründen kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Vereinbarungen von 2008 und die Änderungsvereinbarungen von 2010 keine staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

10. MAßNAHME 4 — STUNDUNG DER WIZZ AIR FÜR DEN ZEITRAUM OKTOBER 2009 BIS FEBRUAR 2010 IN RECHNUNG GESTELLTEN FLUGHAFENGEBÜHREN

(441) Wie die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss feststellte, konnte nicht ausgeschlossen werden, dass die Stundung der Flughafengebühren Wizz Air einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat. Die Kommission wies darauf hin, dass Wizz Air zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses die Flughafengebühren für den Zeitraum von Oktober 2009 bis Februar 2010 in Höhe von 2,6 Mio. EUR nicht gezahlt hatte. Obwohl die ausstehenden Zahlungen im Jahresabschluss des Flughafenbetreibers als Forderungen gegen Wizz Air berücksichtigt worden waren, wurden keine gerichtlichen Schritte unternommen.

(442) Rumänien gab an, dass der Flughafenbetreiber Wizz Air verklagt habe, um einen Vollstreckungstitel zu erwirken. Gleichzeitig habe Wizz Air den Flughafenbetreiber verklagt, um einen Vollstreckungstitel in Bezug auf die ausstehenden Zahlungen für von Wizz Air erbrachte Marketingleistungen zu erwirken. Nach Angaben Rumäniens wurden beide Gerichtsverfahren/Schiedssprüche mit endgültigen Entscheidungen abgeschlossen, die beide Zahlungsaufforderungen bestätigten. Rumänien erklärte, dass die gegenseitigen Schulden im Einklang mit den Bestimmungen des rumänischen Zivilgesetzbuches im Wege der Vergleichsvereinbarung verrechnet wurden (Erwägungsgrund 109).

(443) Die Kommission weist darauf hin, dass die Vereinbarungen von 2008 zwischen dem Flughafenbetreiber und Wizz Air im Einklang mit Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers standen, dass sie also Wizz Air keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafften und somit keine staatlichen Beihilfen darstellen.

Schlussfolgerung

(444) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die angebliche staatliche Beihilfe gegenstandslos geworden ist, da die ausstehenden Flughafengebühren mit den Forderungen von Wizz Air in Bezug auf die Zahlungen für Marketingleistungen in Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen verrechnet wurden.

11. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(445) Angesichts der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die Finanzierung der Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, der Verbesserung der Start- und Landebahn und der Erweiterung des Vorfelds sowie der Beleuchtungsausstattung eine rechtswidrige Beihilfe darstellt, die auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(446) Die Kommission kommt ferner zu dem Ergebnis, dass die folgenden Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen darstellen: i) die öffentliche Finanzierung der Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen im Jahr 2007, ii) die öffentliche Finanzierung von Sicherheitseinrichtungen im Jahr 2008, iii) die Flughafengebühren gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010 und iv) die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air (einschließlich der Änderungsvereinbarungen von 2010) —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die öffentliche Finanzierung in Höhe von insgesamt 29 194 600 RON, die Rumänien dem Flughafenbetreiber im Zeitraum 2007 bis 2009 für die Entwicklung des Terminals für Flüge außerhalb des Schengen-Raums, die Verbesserung der Rollbahn und die Erweiterung des Vorfelds sowie für Beleuchtungsausstattung gewährt hat, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Die Beihilfe wurde unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union durchgeführt.

(2) Die in Absatz 1 genannte staatliche Beihilfe ist im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die öffentliche Finanzierung der Entwicklung einer Zufahrtsstraße und von Parkplätzen im Jahr 2007 sowie von Sicherheitseinrichtungen im Jahr 2008 sowie die Flughafengebühren gemäß den Luftfahrthandbüchern 2007, 2008 und 2010 und die Vereinbarungen von 2008 mit Wizz Air (einschließlich der Änderungsvereinbarungen von 2010) stellen keine staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an Rumänien gerichtet.

Brüssel, den 24. Februar 2020

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin