Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1191

25.6.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/1191 DER KOMMISSION

vom 21. Februar 2025

über die staatliche Behilfe SA.33769 — C/2015 (ex NN/2015) (ex CP/2011) Rumäniens zugunsten des Flughafens Târgu Mureș Transilvania

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 1127)

(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 gemäß dem oben genannten Artikel ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Verfahren betreffend die mutmaßliche staatliche Förderung des Flughafens Târgu Mureș Transilvania im Zeitraum 2007-2009

(1) Am 17. Mai 2010 meldete Rumänien gemäß Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „Vertrag“ oder „AEUV“) bei der Kommission eine Beihilferegelung zur staatlichen Förderung kleiner Regionalflughäfen, einschließlich des Flughafens Târgu Mureș Transilvania (im Folgenden „Flughafen Târgu Mureș“, „TMA“ oder „Flughafen“), an. Die Anmeldung wurde unter dem Aktenzeichen N 185/2010 registriert.

(2) Mit Schreiben vom 24. Mai 2011 informierte die Kommission Rumänien über ihren Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV unter dem Aktenzeichen SA.30931 (2011/C) (im Folgenden „Einleitungsbeschluss von 2011“) ([2]) in Bezug auf die angemeldete Regelung zur staatlichen Förderung des Ausbaus der Flughafeninfrastruktur auf kleinen Regionalflughäfen sowie die staatliche Finanzierung zur Deckung von Betriebsverlusten, die Regionalflughäfen im Zeitraum 2007-2009 gewährt wurde, auf die die Kommission von Rumänien in der Vorprüfungsphase der Anmeldung aufmerksam gemacht wurde. Nachfolgend nahm die Kommission am 23. Juni 2011 eine Berichtigung des Beschlusses an.

(3) Mit Schreiben vom 25. Juli 2011 zog Rumänien seine Anmeldung zurück. Folglich schloss die Kommission am 31. Oktober 2011 ihre Prüfung der angemeldeten Maßnahme ab. Das förmliche Prüfverfahren blieb offen, was die staatliche Förderung betrifft, die rumänischen Regionalflughäfen im Zeitraum 2007-2009 zur Deckung von Betriebsverlusten gewährt wurde

([1]) Beschluss der Kommission SA.33769 (2015/C) (ex 2015/NN) (ex 2011/CP) — Rumänien — Mutmaßliche staatliche Beihilfe für den Flughafen Târgu-Mureș Transilvania, Wizz Air, Ryanair und andere Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 104 vom 18.3.2016, S. 45, in der von der Kommission durch Berichtigung vom 23. Juni 2011 geänderten Fassung) und Beschluss (EU) der Kommission über die staatliche Beihilfe SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), die von Rumänien zugunsten rumänischer Regionalflughäfen durchgeführt wurde (ABl. C 207 vom 13.7.2011, S. 3).

([2]) ABl. C 207 vom 13.7.2011, S. 3.

(4) Mit einem abschließenden positiven Beschluss vom 27. September 2016 (im Folgenden „abschließender Beschluss von 2016“) ([3]) schloss die Kommission die Prüfung in der Sache SA.30931 in Bezug auf alle betroffenen Flughäfen mit Ausnahme des Flughafens „Avram Iancu“ in Cluj (im Folgenden „Flughafen Cluj“ oder „CNIA“) und des TMA ab.

(5) Folglich blieb die Prüfung der staatlichen Förderung zur Deckung der Betriebsverluste des TMA zwischen 2007 und 2009 offen und wird in diesem Beschluss geprüft.

1.2. Verfahren betreffend mutmaßliche Beihilfemaßnahmen zugunsten der am Flughafen Târgu Mureş Transilvania tätigen Luftverkehrsgesellschaften, des Flughafens Târgu Mureş Transilvania und seines Flughafenbetreibers

(6) Am 13. Oktober 2011 ging bei der Kommission eine Beschwerde nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV über eine mutmaßlich rechtswidrige staatliche Beihilfe für den TMA ein. Die Beschwerde wurde unter dem Aktenzeichen SA.33769 registriert. Die Beschwerde wurde am 14. Oktober 2011, 18. Oktober 2011, 3. November 2011, 24. November 2011, 10. Januar 2012 und 8. November 2012 durch weitere Informationen an die Kommission ergänzt.

(7) Am 1. März 2012 ging bei der Kommission eine zweite Beschwerde über eine mutmaßlich rechtswidrige staatliche Beihilfe für die Luftverkehrsgesellschaft Wizz Air und den TMA ein. Der zweite Beschwerdeführer übermittelte der Kommission am 2. April 2012, 20. April 2012 und 15. Oktober 2012 zusätzliche Informationen. Diese Beschwerde und die zusätzlichen Informationen wurden ebenfalls unter dem Aktenzeichen SA.33769 registriert.

(8) Am 15. Oktober 2012 ging bei der Kommission eine dritte Beschwerde über eine mutmaßlich rechtswidrige staatliche Beihilfe für den TMA ein. Die Beschwerde wurde am 7. Dezember 2012, 26. Februar 2013, 27. Februar 2013, 18. September 2013, 5. Dezember 2013, 12. Februar 2015 und 18. Februar 2015 durch weitere Informationen ergänzt. Diese Beschwerde und die zusätzlichen Informationen wurden ebenfalls unter dem Aktenzeichen SA.33769 registriert.

(9) Im Zeitraum 2011-2015 fand ein mehrfacher Austausch zwischen der Kommission, den rumänischen Behörden und den Beschwerdeführern statt.

(10) Mit Schreiben vom 31. Juli 2015 informierte die Kommission Rumänien über ihren Beschluss zur Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV in Bezug auf die Flughafenentgelte, die den am TMA tätigen Luftverkehrsgesellschaften auferlegt wurden, die dem Flughafenbetreiber gewährte staatliche Finanzierung für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) der für die Zeiträume 2011-2014 und 2014-2019 und die staatliche Finanzierung des Erwerbs von Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011 und von Parkplätzen am TMA (im Folgenden „Einleitungsbeschluss von 2015“) ([4]).

(11) Mit Schreiben vom 26. August 2015 beantragten die rumänischen Behörden eine Verlängerung der Fristen für ihre Stellungnahme.

(12) Die Stellungnahme Rumäniens ging schließlich am 2. Oktober 2015 bei der Kommission ein.

(13) Der Einleitungsbeschluss von 2015 wurde am 18. März 2016 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den in Rede stehenden Maßnahmen binnen eines Monats nach der Veröffentlichung auf.

(14) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von Carpatair und den rumänischen Behörden am 15. April 2016, von Wizz Air am 2. Mai 2016 und vom Flughafen Cluj am 3. Mai 2016 ein.

(15) Die Kommission leitete die Stellungnahmen der Beteiligten am 22. August 2016 an Rumänien weiter. Am 22. September 2016 übermittelte Rumänien seine Antwort auf die Stellungnahmen.

(16) Mit Schreiben vom 24. Oktober 2017 ersuchte die Kommission Rumänien um weitere Auskünfte. Die rumänischen Behörden antworteten am 19. Februar 2018 auf dieses Schreiben.

([3]) Beschluss (EU) 2017/1149 der Kommission vom 27. September 2016 über die staatliche Beihilfe SA.30931 (11/C) (ex N 185/10), die von Rumänien zugunsten rumänischer Regionalflughäfen durchgeführt wurde (ABl. L 166 vom 29.6.2017, S. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1149/oj).

([4]) Staatliche Beihilfe — Rumänien — Staatliche Beihilfe SA.32963 (2015/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/CP) — Staatliche Beihilfe für Wizz Air und den Flughafen Cluj-Napoca — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 104 vom 18.3.2016, S. 77).

1.3. Den Einleitungsbeschlüssen von 2011 und 2015 gemeinsame Verfahrensschritte

(17) Am 26. Februar 2020 erhielt die Kommission von den rumänischen Behörden zusätzliche Informationen. Die Kommissionsdienststellen hielten am 13. März 2020 eine Telekonferenz mit den rumänischen Behörden ab und ersuchten am 5. Mai 2020 um weitere Auskünfte. Die rumänischen Behörden antworteten am 5. Juni 2020.

(18) Mit Schreiben vom 14. Februar, 4. März, 30. Juli und 25. September 2024 erbat die Kommission zusätzliche Auskünfte von den rumänischen Behörden. Die rumänischen Behörden antworteten am 24. März, 12. April, 30. August und 22. Oktober 2024.

2. TÂRGU MUREŞ UND KREIS MUREŞ

2.1. Überblick

(19) Târgu Mureş ist eine Stadt mit 116 000 Einwohnern ([5]) im Kreis Mureş. Sie dient als Verwaltungszentrum des Kreises und gilt als überregionales Wirtschaftszentrum.

(20) Der Kreis Mureş gehört zu Zentralrumänien (oder „Centru“ auf Rumänisch). Zu dieser Region gehören auch die Kreise Alba, Brasov, Covasna, Harghita und Sibiu. Die Region liegt zentral in Rumänien und ist von verschiedenen Grenzübergängen gleich weit entfernt.

2.2. Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftsleistung

(21) Die Bevölkerung des Kreises Mureş hat in den letzten Jahrzehnten einen stetigen Rückgang verzeichnet. Im Jahr 1990 hatte der Kreis schätzungsweise 621 445 Einwohner. Bis 2010 war diese Zahl auf 580 672 gesunken. Bis 2020 ging die Bevölkerung weiter auf 557 200 zurück, und Prognosen gehen von einem Rückgang auf 436 600 bis 2050 aus. Die Gruppe der Personen im erwerbsfähigen Alter (15-61 Jahre) wird voraussichtlich ebenfalls drastisch zurückgehen: von 397 400 im Jahr 2010 auf 255 300 im Jahr 2050 — ein Rückgang um 35,8 % ([6]).

(22) Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts war das BIP-Wachstum des Kreises Mureş das zweitniedrigste unter den Kreisen der Zentralregion und lag deutlich hinter dem von Bukarest zurück ([7]).

2.3. Straßeninfrastruktur

(23) Im Dezember 2009 verfügte der Kreis Mureş über 2 098 Kilometer Straßen, davon 414 Kilometer Nationalstraßen und 1 684 Kilometer Kreisstraßen. Allerdings wurden nur 425 Kilometer als „moderne“ Infrastruktur eingestuft ([8]).

(24) Zum Zeitpunkt der Prüfung mangelte es der Straßeninfrastruktur im Kreis Mureş an schnellen Verbindungen zum Rest des Landes. Die bedeutendste Europastraße durch Târgu Mureş war die E60, die die ungarische Grenze in Borş mit Städten wie Oradea, Cluj-Napoca, Târgu Mureş, Braşov, Ploieşti, Bukarest und Constanţa verbindet. Der Kreis Mureş hatte auch Zugang zu mehreren anderen wichtigen Verkehrskorridoren: die E68 (die die Grenze Ungarns mit Sibiu, Braşov und anderen Großstädten verbindet), die E81 (Verbindung zwischen Bulgarien und Rumänien, die durch Bukarest, Pitesti und Cluj-Napoca verläuft) sowie die E574 und E58, die wichtige Städte und Grenzen in der Region miteinander verbinden ([9]).

([5]) Daten von 2021.

([6]) Agentur für die Entwicklung der Zentralregion. Demografische Analyse der Zentralregion. Geodemografische Unterschiede. Entwicklungen und Prognosen (2010).
Abrufbar unter 31ycx_Analiza si prognoza demografica.pdf.

([7]) Das BIP stieg von 1999 bis 2007 nur um 39,2 % gegenüber 102 % in der Region Alba und 84,7 % im Kreis Sibu und lag unter dem Durchschnitt der Region von 59,9 %.
Informationen der Agentur für die Entwicklung der Zentralregion. Arbeitslosigkeit in der Zentralregion — Ursachen und Entwicklungen (2010).
Abrufbar unter: pqn30_somaj.pdf.

([8]) Agentur für die Entwicklung der Zentralregion. Verkehrsinfrastruktur. Schlüsselfaktoren für die nachhaltige Entwicklung der Zentralregion (2011).
Abrufbar unter: Microsoft Word - Coperta studiu Infrastructura de transport.

([9]) Plan für nachhaltige urbane Mobilität der Gemeinde Târgu Mureş.
Abrufbar unter: PMUD Târgu Mureş.

(25) Zu den künftigen Infrastrukturentwicklungen gehörte zum damaligen Zeitpunkt die geplante Autobahn A3 Transylvania („Autostrada A3“ auf Rumänisch), die Bukarest über Braşov, Târgu Mureş und Cluj-Napoca durch den Kreis Mureş mit der ungarischen Grenze verbinden sollte. Außerdem würde die geplante Autobahn nach Moldau die Verbindungen zwischen Târgu Mureş und Städten wie Roman, Iaşi und der moldauischen Grenze verbessern ([10]).

(26) Zum Zeitpunkt der Prüfung konnten die vom Flughafen Târgu Mureş Transilvania (TMA) erzeugten Verkehrsströme das Stadtzentrum von Târgu Mureş nicht umfahren, was sich zusammen mit der schlechten Qualität der Bahnverbindungen negativ auf die Mobilität im Kreis auswirkte. Darüber hinaus war der TMA im Dezember 2018 nur an die A3-Ausfahrt angeschlossen.

3. FLUGHAFEN TÂRGU MUREŞ

3.1. Der Flughafen

(27) Der Flughafen Târgu Mureş Transilvania liegt 14 km südwestlich von Târgu Mureş. Er ist eine wichtige Infrastruktur für die regionale Anbindung der Region Transsilvanien und bietet zahlreiche Arbeitsplätze im Bereich der Luftfahrtdienste.

(28) Der TMA liegt mit 450 km gleich weit von den wichtigsten Hauptstädten der Großregion — Belgrad, Budapest, Bukarest und Chisinau — entfernt. Der Flughafen bedient eine Region, die mehrere Kreise wie Mureş, Harghita, Covasna, Teile von Bistrita, Brasov, Suceava und Sibiu umfasst, mit einer Gesamtbevölkerung von rund 2,7 Millionen Menschen.

(29) Die nächstgelegenen Flughäfen sind der Flughafen Cluj, der etwa 103 km entfernt ist, d. h. etwa eine Stunde 30 Minuten mit dem Auto, und der internationale Flughafen Sibiu, der etwa 120 km entfernt ist, d. h. etwa eine Stunde 50 Minuten mit dem Auto. Alle anderen großen Flughäfen sind mehr als 2 Stunden mit dem Auto entfernt. Die Fluggastzahlen des TMA für den Zeitraum 2005-2019 sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 1

Fluggastzahlen am TMA zwischen 2005 und 2019 ([11])

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
12 408	46 882	156 929	69 945	84 062	74 353	257 303	300 427

2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
356 656	343 521	336 694	287 412	566	63 794	179 066

(30) Zwischen 2005 und 2019 haben mehrere Luftverkehrsgesellschaften Linienflüge vom Flughafen aus angeboten. Die Tätigkeiten der wichtigsten Luftverkehrsgesellschaften, die regelmäßige Flüge am TMA anbieten, werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

(31) Wizz Air nahm den Betrieb am Flughafen im Juni 2006 mit einer Strecke nach Budapest auf und weitete seine Tätigkeit im Jahr 2007 auf fünf weitere Strecken aus. Im November 2007 stellte Wizz Air seine Tätigkeit am Flughafen ein. Im Jahr 2008 nahm Wizz Air den Betrieb am Flughafen mit fünf neuen Strecken wieder auf. In den Jahren 2009 und 2010 bediente Wizz Air nur die Strecke nach Budapest. Im Jahr 2011 weitete Wizz Air sein Angebot durch die Wiedereröffnung und Hinzufügung neuer Strecken auf insgesamt acht Strecken aus. Seitdem ist Wizz Air am Flughafen tätig und bediente bis zur technischen Schließung des Flughafens im Jahr 2017 durchschnittlich acht bis zehn Strecken. Nach der Wiedereröffnung der kommerziellen Dienste des TMA bediente Wizz Air in den Jahren 2018 und 2019 vier Strecken ab dem TMA.

([10]) Plan für nachhaltige urbane Mobilität der Gemeinde Târgu Mureş.
Abrufbar unter: PMUD Târgu Mureş.

([11]) Die endgültigen Zahlen für die Jahre 2007-2009 weichen aufgrund von Klarstellungen Rumäniens geringfügig von den Zahlen im abschließenden Beschluss von 2016 ab. Der Rückgang der Fluggastzahlen im November 2016 steht im Zusammenhang mit der vorübergehenden Schließung des Flughafens zur Modernisierung der Start- und Landebahn und des Vorfelds sowie einer Annullierung oder Verlegung aller Flüge zum Flughafen Cluj. Die Arbeiten wurden im Juni 2018 abgeschlossen.
Quelle: https://www.aeroportultransilvania.ro/wp-content/uploads/2014/05/Raportul-anual-al-administratorilor-cu-privire-la-bilantul-31-12-2016.pdf.

(32) Ryanair bediente im Jahr 2013 zwei Strecken nach Charleroi und Pisa und hielt nur die Strecke nach Charleroi bis Mitte 2014 aufrecht, als es seine Tätigkeit am Flughafen einstellte; seit 2014 hat Ryanair keine Strecken bedient.

(33) Malev bediente von 2005 bis 2012 eine Strecke nach Budapest.

(34) TAROM bediente von 2005 bis 2014 sowie in den Jahren 2018 und 2019 eine Strecke nach Bukarest.

(35) Carpatair bediente von 2005 bis 2008 eine Verbindung mit Timisoara.

(36) Darüber hinaus boten mehrere Luftverkehrsgesellschaften im Zeitraum 2005 bis 2019 Charterflüge nach Dänemark (Cimber Air und Wideroe), Ägypten (Air Arabia, TAROM und Air Bukarest), Israel (Sun D'Or) und in die Türkei (Corendon und TAROM) an.

(37) Im geprüften Zeitraum wurden am Flughafen keine Frachtflüge durchgeführt. Der Güterverkehr erfolgte hauptsächlich im Transitverkehr auf der Straße.

3.2. **Flughafenbetreiber**

(38) Von 1990 bis 2019 war die Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania" Târgu-Mureș Betreiber des TMA ([12]). Wie die meisten Flughäfen in Rumänien war der TMA bis 1997 Teil des Autonomen Flughafenregiebetriebs Rumäniens (Regia Autonomă Aeroportuară din România, im Folgenden „RAATR") unter der Aufsicht des rumänischen Verkehrsministeriums.

(39) Gemäß dem Beschluss Nr. 398/1997 der rumänischen Regierung (im Folgenden „Regierungsbeschluss von 1997") ([13]) wurden 13 Flughäfen, die Teil des RAATR waren, kommunale Behörden, d. h. den „Consilii Județene" oder den Kreisräten, unterstellt. Dazu gehörte auch der TMA, der dem Kreisrat von Mureș unterstellt war. Daher unterlag der Flughafenbetreiber vom 6. August 1997 bis zum Jahr 2019 der Aufsicht des Kreisrats von Mureș ([14]). Der Regierungsbeschluss von 1997 sah vor, dass die Finanzierung der Flughafenbetreiber aus deren eigenen Mitteln und zusätzlich aus Zuweisungen aus dem lokalen Haushalt der Kreisräte im Rahmen der dafür genehmigten Beträge erfolgen sollte ([15]). Die Finanzregelung, der Auftrag und die Zuweisungen aller Flughafenbetreiber waren für alle Flughäfen gleich ([16]).

(40) Gemäß dem Regierungsbeschluss von 1997 ([17]) wurden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Flughafens am 30. Juni 1997 vom Kreis Mureș übernommen ([18]). Zu den übertragenen Vermögenswerten gehörten das Terminal, die Start- und Landebahn, die Rollbahnen und die Einstiegsplattformen, die anschließend als Vermögen des Bezirks Mureș ausgewiesen wurden.

(41) Die Aufgabe des Flughafenbetreibers bestand in der Instandhaltung und dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur. Er bietet Flughafendienste an und stellt den Nutzern (gewerbliche Luftverkehrsgesellschaften und nichtgewerbliche Nutzer der „allgemeinen Luftfahrt") Gebühren für die Nutzung dieser Infrastruktur in Rechnung.

(42) Im Jahr 2011 wurde der TMA mit der Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI von 2011") durch den Kreisratsbeschluss Nr. 107/2011 des Kreisrats von Mureș vom 18. August 2011 (im Folgenden „Kreisratsbeschluss von August 2011" oder „DAWI-Betrauung von 2011") betraut. Dieser Beschluss galt vom 18. August 2011 bis zum 30. Oktober 2014.

([12]) Es handelt sich um eine selbstverwaltete juristische Person gemäß den Artikeln 2 und 3 des rumänischen Gesetzes Nr. 15/1990 über die Umstrukturierung staatlicher Wirtschaftseinheiten in autonome Körperschaften und Handelsgesellschaften.
([13]) Beschluss Nr. 398/1997 der Regierung Rumäniens über den Übergang bestimmter autonomer Flughafenverwaltungen von der Zuständigkeit des Verkehrsministeriums in die Zuständigkeit der Kreisräte.
([14]) Beschluss Nr. 37/11.9.1997 des Kreisrats von Mureș.
([15]) Artikel 3 des Regierungsbeschlusses von 1997.
([16]) Artikel 3 und Anhang II (Rahmenverordnung für die Organisation und Arbeitsweise der Flughafenbetreiber) des Regierungsbeschlusses von 1997.
([17]) Artikel 1 Absatz 2 des Regierungsbeschlusses von 1997.
([18]) Anhang 3 des Regierungsbeschlusses von 1997.

(43) Der Flughafenbetreiber wurde durch den Beschluss Nr. 161/2014 des Kreisrats von Mureş vom 30. Oktober 2014 in der durch den Beschluss Nr. 67/2015 des Kreisrates von Mureş vom 18. Juni 2015 geänderten Fassung (im Folgenden „Kreisratsbeschluss von Oktober 2014“ oder „DAWI-Betrauung von 2014“) mit einer zweiten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI von 2014“) betraut. Dieser Beschluss war bis zum 9. Mai 2019 gültig.

4. AUSFÜHRLICHE BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

(44) Fünf Maßnahmen werden in diesem Beschluss behandelt ([19]):

— Maßnahme 1 — Finanzierung des TMA im Zeitraum 2007-2009,

— Maßnahme 2 — Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur für den TMA im Jahr 2011,

— Maßnahme 3 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2011 von August 2011 bis Oktober 2014,

— Maßnahme 4 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 von Oktober 2014 bis zum 31. Juli 2019,

— Maßnahme 5 — Flughafenentgelte für Luftverkehrsgesellschaften, die vom 21. März 2013 bis zum 16. Februar 2019 am TMA tätig waren.

4.1. Maßnahme 1 — Finanzierung des TMA im Zeitraum 2007-2009

(45) Die rumänischen Behörden erklärten, dass alle kleinen rumänischen Regionalflughäfen im Zeitraum 2007-2009 in der Regel Verluste verzeichnet hätten und dass ihre Betriebsverluste jährlich vom Staat gedeckt würden ([20]).

(46) Im Falle des TMA sind das Betriebsergebnis für den Bezugszeitraum sowie die gewährte staatliche Förderung in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 2

Betriebsergebnis des TMA und staatliche Finanzierung im Zeitraum 2007-2009 (RON)

Jahr	2007	2008	2009	Insgesamt
Betriebskosten	4 855 746	6 143 528	7 135 784	18 135 058
Betriebseinnahmen	2 979 561	2 016 657	2 018 773	7 014 991
Betriebsergebnisse Defizit/Verlust	(1 876 185)	(4 126 871)	(5 117 011)	(11 120 067)
Höhe der aus öffentlichen Mitteln gezahlten Ausgleichsleistungen	1 838 540	4 305 247	4 722 536	10 866 323
Finanzierungslücke, die nicht durch öffentliche Mittel gedeckt ist/Überkompensation	(37 645)	178 376	(394 475)	(253 744)
Finanzierungslücke, die nicht durch öffentliche Mittel gedeckt ist/Überkompensation (EUR)	(11 286)	48 440	(93 056)	(152 783)

([19]) Da sich dieser Beschluss auf zwei Einleitungsbeschlüsse bezieht, hat die Kommission die Nummerierung der im Einleitungsbeschluss von 2015 enthaltenen Maßnahmen geändert, um die Lesbarkeit zu verbessern.

([20]) Siehe Erwägungsgrund 29 des Einleitungsbeschlusses von 2011.

(47) Insgesamt erhielt der TMA im Zeitraum 2007-2009 Mittel in Höhe von 10 866 323 RON (2 834 420 EUR ([21])) aus Maßnahme 1. Obwohl das Ergebnis im Jahr 2008 mit einer Überkompensation abgeschlossen wurde, war der Gesamtausgleich für diese drei Jahre niedriger als das Ergebnis des Betriebs, sodass eine Finanzierungslücke von 253 744 RON (152 783 EUR) verblieb.

(48) Rumänien zufolge stellte die jährlich im Zeitraum 2007-2009 gewährte staatliche Finanzierung einen Ausgleich für die Erbringung einer DAWI dar, die im Betrieb des TMA insgesamt bestand, und entsprach den Voraussetzungen der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag [jetzt Artikel 106 Absatz 2 AEUV] auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (im Folgenden „DAWI-Entscheidung von 2005“) ([22]).

(49) Insbesondere gilt:

a) die Erbringung der DAWI wurde dem Flughafenbetreiber per Regierungsbeschluss von 1997 übertragen, in welchem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Parameter zur Berechnung der Ausgleichszahlung und die Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation festgelegt sind;

b) an dem Flughafen wurde ein jährliches Verkehrsaufkommen von 1 000 000 Fluggästen nicht überstiegen.

(50) Der Regierungsbeschluss von 1997 sieht vor, dass die Betriebs- und Kapitalkosten der betreffenden Flughäfen durch Eigenmittel gedeckt werden, die im erforderlichen Umfang durch öffentliche Mittel ergänzt werden. Rumänien ist der Auffassung, dass dieser Mechanismus eine Überkompensation verhindert, da die Flughäfen nur den zur Deckung aller Kosten erforderlichen Betrag erhalten können. Diese Beträge werden den Flughäfen zu Beginn des Jahres auf der Grundlage von Kostenvoranschlägen gezahlt, und etwaige Mehrbeträge fließen am Ende des Haushaltsjahres an den Staat zurück. Für den fraglichen Zeitraum wurde der Haushalt des Flughafens durch Beschluss des Kreisrats von Mureş genehmigt.

(51) Der Haushalt des Flughafens für das Jahr 2007 wurde durch den Beschluss Nr. 3 des Kreisrats von Mureş vom 25. Januar 2007 genehmigt, mit dem der Haushalt des Kreisrats von Mureș und die Beträge für die Kofinanzierung der Entwicklungsprogramme der Gebietseinheiten des Kreises Mureș für 2007 genehmigt wurden.

(52) Für das Jahr 2008 wurde der Haushalt des Flughafens durch den Beschluss Nr. 56 des Kreisrats von Mureş vom 27. März 2008 über die Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung der autonomen Flughafenregion „Transylvania-Târgu Mureș“ im Jahr 2008 sowie über die Ziele und Leistungskriterien für den Direktor der Region genehmigt.

(53) Für das Jahr 2009 wurde der Haushalt des Flughafens durch den Beschluss Nr. 37 des Kreisrats von Mureş vom 29. April 2009 zur Genehmigung des Haushalts der Verwaltung der Regia Autonomă Aeroportul „Transylvania Mureș“ für 2009 genehmigt.

4.2. **Maßnahme 2 — Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011**

(54) Im Einleitungsbeschluss von 2015 wurde festgestellt, dass der Flughafenbetreiber für die Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur staatliche Förderung in Höhe von insgesamt 3 038 362 RON (716 747 EUR) erhalten hat. Rumänien zufolge wurden diese Zahlungen vom Kreisrat von Mureş vor dem Erlass des Kreisratsbeschlusses Nr. 107/2011 des Kreisrats von Mureş vom 18. August 2011 genehmigt, mit dem der TMA, wie in Erwägungsgrund 42 erläutert, mit der Erbringung von DAWI betraut wurde.

(55) Rumänien erläuterte, dass jeder Flughafen, um seinen Verpflichtungen als Erbringer von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nachzukommen, verpflichtet sei, das Mindestmaß an Bodenabfertigungsinfrastruktur bereitzustellen, das für die Bewegung von Flugzeugen erforderlich sei, die gesetzlich von Flughafenentgelten ausgenommen seien ([23]) . Darüber hinaus haben die rumänischen Behörden erklärt, dass die Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur auf die tatsächlichen Kosten der Ausrüstung beschränkt gewesen sei, wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht.

([21]) Der Wechselkurs in diesem Beschluss wird als jährlicher durchschnittlicher offizieller EUR/RON-Wechselkurs gemäß den von der Europäischen Zentralbank (EZB) angebotenen Werten berechnet. Dabei wurden die folgenden Wechselkurse angewandt: 3,34 (2007), 3,68 (2008) und 4,24 (2009).

([22]) ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj.

([23]) Siehe Erwägungsgrund 143 des Einleitungsbeschlusses von 2015.

Tabelle 3

Staatliche Förderung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011 (RON)

	Geschätzte Kosten, einschließlich MwSt	Geschätzte Kosten ohne MwSt	MwSt-Wert (Anteil von 24 %)	Wert der angebotenen staatlichen Förderung, einschließlich MwSt
Vorfeldbusse	205 823	165 986	39 836	205 823
Gepäckwagen für Fluggäste	59 163	47 712	11 451	59 163
Bodenstromversorgungsfahrzeug (500 kVA)	179 676	144 900	34 776	179 676
Selbstfahrende Treppen	919 823	741 800	178 023	919 823
Enteisungsanlage	1 673 876	1 349 900	323 976	1 673 876
INSGESAMT	**3 038 362**	**2 450 299**	**588 062**	**3 038 362**
EUR INSGESAMT	**716 747**	**578 023**	**138 723**	**716 747**

(56) Insgesamt erhielt der TMA im Jahr 2011 Mittel in Höhe von 2 450 299 RON (578 023 EUR) ([24]) aus Maßnahme 2.

(57) Rumänien hat erklärt, dass nach den Daten der Buchführungsregister der Verwaltung der Betrag von 588 062 RON, der eine abzugsfähige Mehrwertsteuer darstellt, nicht in den Kosten für die im Jahr 2011 angeschaffte Bodenabfertigungsinfrastruktur enthalten war, wobei dieser Wert von der dem Staatshaushalt geschuldeten Mehrwertsteuer abgezogen und anschließend von der regierenden Behörde des Kreisrats von Mureş wiederhergestellt wurde.

4.3. Maßnahme 3 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2011 von August 2011 bis Oktober 2014

(58) Nach Artikel 1 Absatz 2 des Kreisratsbeschlusses von August 2011 stellen die folgenden Tätigkeiten des Flughafens eine DAWI dar:

a) der Bau von Flughafeninfrastruktur und -ausrüstung: Start- und Landebahnen, Terminals, Rampen, Flugsicherungstower oder Einrichtungen, die die Erbringung von Flughafendienstleistungen direkt unterstützen: Feuerlöschanlagen, Sicherheitsausrüstung,

b) der Betrieb der Infrastruktur, Ausrüstung und Einrichtungen, die sie unmittelbar unterstützen, einschließlich Wartung, Reparatur, Modernisierung oder Verwaltung der Flughafeninfrastruktur,

c) die Erbringung von Nebenleistungen für den Luftverkehr, mit Ausnahme von Bodenabfertigungsdiensten,

d) die Erbringung von Flugverkehrskontrolldiensten, Feuerlöschdiensten, Notdiensten, Sicherheitsdiensten,

e) die Gewährleistung, dass im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen die Räume und Einrichtungen vorhanden sind, die für Behörden, die spezifische Kontrolltätigkeiten am Flughafen durchführen, erforderlich sind,

([24]) Der Wechselkurs in diesem Beschluss wird als jährlicher durchschnittlicher offizieller EUR/RON-Wechselkurs gemäß den von der EZB angebotenen Werten berechnet. In diesem Zusammenhang wurde für das Jahr 2011 ein Wechselkurs von 4,2391 zugrunde gelegt.

f) die Abfertigung von Flügen mit Flugzeugen, die rechtlich von der Zahlung von Flughafenentgelten ([25]) befreit sind, einschließlich der Abfertigung der Fluggäste dieser Flüge,

g) der Erwerb und die Instandhaltung der erforderlichen Bodenabfertigungsausrüstung für Flugzeuge, die gesetzlich von der Zahlung von Flughafenentgelten befreit sind, und

h) der Schutz der Flughafeninfrastruktur.

(59) Den rumänischen Behörden zufolge sind die unter den Buchstaben d bis h genannten Tätigkeiten nicht wirtschaftlicher Art und fallen in den Zuständigkeitsbereich der öffentlichen Hand.

(60) In Bezug auf die Buchstaben f und g erklären die rumänischen Behörden, dass bestimmte Kategorien von Flugzeugen auf allen rumänischen Flughäfen rechtlich von allen Flughafensteuern und -entgelten, einschließlich des Bodenabfertigungsentgelts, befreit seien.

(61) Gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Kreisratsbeschlusses von August 2011 dürfen kommerzielle Tätigkeiten, die nicht unmittelbar mit den Tätigkeiten des Flughafens zusammenhängen, nicht gefördert werden ([26]). Darüber hinaus enthält Artikel 4 des Kreisratsbeschlusses von August 2011 einen Mechanismus zur Überprüfung der Ausgleichszahlungen zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und zur Vermeidung einer Überkompensation. Bei der Berechnung der Ausgleichszahlungen werden alle Kosten berücksichtigt, die bei der Durchführung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der DAWI angefallen sind, sowie ein entsprechender Anteil an den gemeinsamen Kosten. Die bei der Ermittlung der Ausgleichszahlungen zu berücksichtigenden Einnahmen umfassen alle Einnahmen aus den Tätigkeiten, die unter die DAWI fallen, und alle Gewinne aus anderen Tätigkeiten als denen, die mit der DAWI zusammenhängen.

(62) Die rumänischen Behörden haben betont, dass der Flughafenbetreiber verpflichtet gewesen sei, für die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der DAWI und für kommerzielle Tätigkeiten getrennt Buch zu führen und etwaige Überkompensationsbeträge zurückzuzahlen, die von einer Kontrollstelle, einschließlich der Fachabteilung der staatlichen Behörde des Landes, festgestellt wurden. Der Flughafenbetreiber bestätigt, dass der Jahresabschluss 2011 und die nachfolgenden Abschlüsse nach den Grundsätzen der Trennung der DAWI-Aufwendungen und -Einnahmen von denen im Zusammenhang mit kommerziellen Tätigkeiten erstellt wurden.

(63) Darüber hinaus wurde der Kreisrat von Mureş gemäß dem Beschluss Nr. 158/2012 des Kreisrats zur Genehmigung des Haushalts für Einnahmen und Ausgaben des Flughafenbetreibers damit betraut, Kontrollen durchzuführen und die vom Flughafenbetreiber vorgelegten Jahresabschlüsse zu genehmigen, um eine Überkompensation zu vermeiden und zu überprüfen, ob der Flughafenbetreiber seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllt hat. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Kontrollen fordert der Kreisrat von Mureș den Flughafenbetreiber auf, eine etwaige Überkompensation zurückzuzahlen oder erforderlichenfalls eine Überprüfung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der DAWI vorzuschlagen.

(64) Den vom TMA erstellten und von den rumänischen Behörden überprüften Jahresabschlüssen zufolge ist das Betriebsergebnis des TMA für den Zeitraum, in dem die DAWI-Betrauung von 2011 bestand, nachstehend in Tabelle 4 dargestellt. Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, war der Ausgleich im ersten Jahr zwar positiv, gleicht aber die Gesamtverluste in den Jahren, in denen die DAWI erbracht wurde, nicht aus.

([25]) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 des rumänischen Luftfahrtgesetzbuchs sind auf Flughäfen, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind, folgende Arten von Flugzeugen von der Zahlung des Passagierentgelts, des Landeentgelts, des Park- und Beleuchtungsentgelts sowie des Flugsicherungsentgelts befreit: a) rumänische Militärflugzeuge, b) ausländische Militärflugzeuge aufgrund bilateraler Abkommen, die auf Ersuchen des Verteidigungsministeriums geschlossen werden, c) Flugzeuge, die staatliche Vertreter in amtlicher Eigenschaft befördern, d) Flugzeuge, die im Interesse der Vereinten Nationen, des Roten Kreuzes oder des Roten Halbmonds fliegen, e) Flugzeuge, die Such- und Rettungseinsätze durchführen, f) Flugzeuge, die humanitäre Missionen und Hilfseinsätze durchführen, g) Flugzeuge, die aufgrund technischer Schwierigkeiten, Wetterbedingungen oder anderer Notfälle landen müssen, h) Flugzeuge, die auf Anweisung des Verkehrsministeriums und/oder des Verteidigungsministeriums landen und i) andere gesetzlich festgelegte Flugzeugtypen. Nach Artikel 31 Absatz 4 gelten die unter den Buchstaben a bis c vorgesehenen Ausnahmen nur für Flughäfen, bei denen der rumänische Staat Mehrheitsaktionär ist.

([26]) Obwohl die DAWI-Betrauung von 2011 auch eine Investitionsbeihilfe erlaubte, beschränkt sich der Anwendungsbereich dieses Beschlusses auf die Prüfung der Betriebsbeihilfe bis zu den in Tabelle 4 genannten Beträgen.

Tabelle 4

Betriebsergebnis des TMA und staatliche Förderung während der DAWI-Betrauung von 2011 (RON)

Zeitraum	2011	2012	2013	Januar bis Oktober 2014	Insgesamt
Betriebskosten	7 924 410	10 517 504	11 605 800	9 115 644	39 163 358
Betriebseinnahmen	3 064 460	5 012 189	5 939 214	5 030 556	19 046 419
Betriebsergebnis/ Verlust	(4 859 950)	(5 505 315)	(5 666 586)	(4 085 088)	(20 116 939)
Ausgleichsbetrag	4 951 625	5 367 648	5 606 274	3 592 570	19 518 117
Durch den Ausgleich nicht gedeckte Finanzierungslücke	91 675	(137 667)	(60 312)	(492 518)	(598 822)
Durch den Ausgleich nicht gedeckte Finanzierungslücke (EUR)	21 626	(30 871)	(13 648)	(110 977)	(134 699)

(65) Insgesamt erhielt der TMA im Zeitraum von 2011 bis Oktober 2014 Mittel in Höhe von 19 518 117 RON (4 449 930 EUR) ([27]) aus Maßnahme 3.

4.4. Maßnahme 4 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 vom 30. Oktober 2014 bis zum 9. Mai 2019

(66) Nach Artikel 1 Absatz 2 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 stellen die folgenden Tätigkeiten eine DAWI am TMA dar:

a) Verwaltung, routinemäßige Wartung, Reparatur, Modernisierung, Erweiterung und Bau von Flächen für Flugzeugbewegungen (Start- und Landbahn, Vorfeld, Plattformen), Flugsicherungstower, Terminals, elektrische Anlage, die von der Regierung verwaltet wird, und die dazugehörige Ausrüstung: Sicherungssysteme und -ausrüstung, elektrische Systeme, Landebahnbeleuchtung, Versorgungsnetze, Feuerlöschsysteme, Kontroll- und Überwachungssysteme,

b) Organisation, Ausrüstung, Instandhaltung und Betrieb der Passagierströme in den Flughafenterminals, Erbringung von Sicherheitsdiensten,

c) Bodenabfertigungsdienste für staatseigene Flugzeuge, einschließlich der Beschaffung von zugehöriger Ausrüstung ([28]),

d) Schutz der Flughafeninfrastruktur,

e) Such- und Rettungseinsätze auf dem Flughafengelände,

f) Sicherheits- und Schutzeinrichtungen für Notfälle, Brandschutz und Brandbekämpfung,

g) Bereitstellung der Bereiche, Einrichtungen und Infrastruktur, die von der Zollverwaltung, der Grenzpolizei, der Luftverkehrspolizei, dem Innenministerium und dem rumänischen Nachrichtendienst für die Durchführung ihrer spezifischen Tätigkeiten benötigt werden, und

h) unentgeltlicher Betrieb für staatliche Flüge, Militärflüge innerhalb bestimmter Ministerien und Regierungsstellen, Notflüge und andere gesetzlich geregelte Situationen.

([27]) Der Wechselkurs in diesem Beschluss wird als jährlicher durchschnittlicher offizieller EUR/RON-Wechselkurs gemäß den von der EZB angebotenen Werten berechnet. Dabei wurden die folgenden Wechselkurse angewandt: 4,24 (2011), 4,46 (2012), 4,42 (2013) und 4,44 (2014).

([28]) In Bezug auf die Bodenabfertigung machte Rumänien geltend, dass es keine Rechtsvorschrift gebe, die die Einbeziehung der Bodenabfertigung in die Kategorie der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ausdrücklich verbiete. Bei der Bodenabfertigung handele es sich um eine Flughafenhilfsdienstleistung für den Luftverkehr, und ohne diese Dienstleistung wäre der Flughafen Târgu Mureș nicht in der Lage, seine vom Kreisrat von Mureș übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen.

(67) Nach Angaben der rumänischen Behörden wurde die DAWI von 2014 im Einklang mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ([29]) und dem Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (im Folgenden „DAWI-Rahmen von 2012“) ([30]) unter Berücksichtigung der Leitlinien von 2014 für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (im Folgenden „Luftverkehrsleitlinien von 2014“) ([31]) erstellt. Der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 sieht Zuschüsse sowohl für Investitions- als auch für Betriebskosten als Ausgleich für die Erbringung der DAWI vor.

a) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 werden Investitionskosten im Zusammenhang mit der DAWI auf der Grundlage der Finanzierungslücke gemäß dem Geschäftsplan des Flughafenbetreibers bis zu einer Intensität von 75 % der beihilfefähigen Kosten ausgeglichen.

b) Gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 wird die öffentliche Finanzierung der Betriebskosten jährlich auf der Grundlage der operativen Finanzierungslücke der DAWI-Tätigkeiten auf der Grundlage des Geschäftsplans des Flughafenbetreibers festgelegt. Nach Artikel 4 Absatz 5 darf der Ausgleich für die Betriebskosten in den ersten fünf Jahren 80 % des Betriebsdefizits der vorangegangenen fünf Jahre und 50 % dieses Betriebsdefizits in den folgenden fünf Jahren nicht überschreiten.

c) Gemäß Artikel 4 Absatz 7 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 darf die Höhe des Ausgleichs (sowohl für Betriebs- als auch für Investitionskosten) nicht über das hinausgehen, was zur Deckung der Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich ist. Nach Artikel 4 Absatz 9 sind nur die Kosten im Zusammenhang mit der DAWI und ein anteiliger Beitrag zu den gemeinsamen Kosten zu berücksichtigen. Nach Artikel 4 Absatz 10 wiederum umfassen die für den Ausgleich zu berücksichtigenden Einnahmen alle Einnahmen im Zusammenhang mit der DAWI, aber auch etwaige Gewinne aus anderen, nicht damit verbundenen Tätigkeiten des Flughafens. Schließlich darf der Ausgleich gemäß Artikel 4 Absatz 11 die Differenz zwischen den genannten Kosten und Einnahmen nicht übersteigen, um eine mögliche Überkompensation zu vermeiden.

(68) Gemäß Artikel 2 Absätze 2 und 3 sollte sich die DAWI von 2014 zunächst auf einen Zeitraum von zehn Jahren erstrecken, d. h. bis zum 4. April 2024, um mit dem sogenannten „Übergangszeitraum“ für Betriebsbeihilfen nach den Luftverkehrsleitlinien von 2014 zusammenfallen zu können, und es war eine mögliche Überprüfung unter den folgenden Szenarien vorgesehen: i) vier Jahre nach der ursprünglichen Betrauung, ii) wenn das Verkehrsaufkommen des Flughafens 700 000 Fluggäste pro Jahr übersteigt oder iii) wann immer dies in den einschlägigen Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist. Wie bereits erwähnt, blieb der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 jedoch nur bis zum 9. Mai 2019 gültig.

(69) Die rumänischen Behörden haben Informationen über den Geschäftsplan für den TMA für den Zeitraum 2014-2024 (im Folgenden „Geschäftsplan“) vorgelegt.

Tabelle 5

Erwartete wirtschaftliche Ex-ante-Indikatoren im Geschäftsplan (RON)

	Nov.-Dez. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Erwartete Einnahmen auf Grundlage der vor dem 30. Oktober 2014 verfügbaren Informationen	846 516	4 846 379	6 332 114	7 573 193	8 245 434	9 082 977	9 521 429	9 829 847	10 437 231	11 075 896	12 025 874
Erwartete Kosten auf Grundlage der vor dem 30. Oktober 2014 verfügbaren Informationen	3 277 736	10 545 013	10 144 747	10 400 653	10 549 657	10 688 923	10 761 272	10 786 230	10 871 790	11 060 259	11 255 273

([29]) Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).

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

([31]) Mitteilung der Kommission — Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (2014) (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3).

	Nov.-Dez. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Voraussichtliche operative Finanzierungslücke auf Grundlage der bis zum 30. Oktober 2014 verfügbaren Informationen	(2 431 220)	(5 698 634)	(3 812 633)	(2 827 460)	(2 304 223)	(1 605 946)	(1 239 843)	(956 383)	(434 559)	15 637	770 601
Geschätzter Ausgleich	2 431 220	5 698 634	3 812 633	2 827 460	2 304 223	1 605 946	1 239 843	956 383	434 559	0	0
Geschätzter Ausgleich (EUR)	547 818	1 281 859	849 025	618 862	495 105	338 450	256 266	194 335	88 120	0	0

(70) Die von den rumänischen Behörden im Rahmen der Betrauung von 2014 tatsächlich gewährten Beträge sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 6

Finanzierung im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014

Ausgleich	Nov.-Dez. 2014	2015	2016	2017	2018	Jan.-Apr. 2019	Insgesamt
RON	2 550 353	5 448 221	3 619 000	5 038 198	4 687 908	375 981	21 719 661
EUR	574 662	1 225 531	805 905	1 102 740	1 007 286	79 237	4 795 362

(71) Insgesamt erhielt der TMA im Zeitraum von November 2014 bis April 2019 Mittel in Höhe von 21 719 661 RON (4 795 362 EUR) ([32]) aus Maßnahme 4.

(72) Die rumänischen Behörden haben erklärt, dass der Hauptgrund dafür, dass im Zeitraum 2017-2018 der tatsächliche Ausgleich höher war als der im Voraus geschätzte Ausgleich, die Flugbeschränkungen und die vollständige Aussetzung der Flüge zwischen November 2016 und Juni 2018 sei, als die Start- und Landebahn nicht den technischen Anforderungen entsprochen habe und anschließend umgebaut worden sei. Am 25. Juni 2018 wurde der Betrieb des Flughafens nach einem Zeitraum von 12 Monaten beschränktem Flugbetrieb (17. November 2016 bis 4. Oktober 2017) und einem Zeitraum von 8 Monaten der Flugaussetzung (4. Oktober 2017 bis 25. Juni 2018) wieder aufgenommen.

4.5. Maßnahme 5 — Flughafenentgelte für Luftverkehrsgesellschaften, die vom 21. März 2013 bis zum 16. Februar 2019 am TMA tätig waren

(73) Die rumänischen Behörden geben Folgendes an:

a) Mit Regierungsbeschluss Nr. 455 vom 4. Mai 2011 legte der rumänische Staat die gemeinsamen Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen in Rumänien fest. Gemäß dieser Rechtsvorschrift sind Flughafenentgelte in nichtdiskriminierender Weise auf alle Flughafennutzer anzuwenden. Darüber hinaus haben Flughafenbetreiber das Recht, die Flughafenentgelte auf der Grundlage relevanter, objektiver und transparenter Kriterien an bestimmte Aspekte von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich Umwelterwägungen, anzupassen ([33]) . Schließlich wurde mit dem Regierungsbeschluss die Regia Autonomă „Autoritatea Aeronautică Civilă Română“ (d. h. die rumänische Zivilluftfahrtbehörde) zur unabhängigen Aufsichtsbehörde ernannt, die für die Überwachung der Anwendung der Bestimmungen des Regierungsbeschlusses Nr. 455 zuständig ist ([34]).

([32]) Der Wechselkurs in diesem Beschluss wird als jährlicher durchschnittlicher offizieller EUR/RON-Wechselkurs gemäß den von der EZB angebotenen Werten berechnet. Dabei wurden die folgenden Wechselkurse angewandt: 4,44 (2014), 4,46 (2015), 4,49 (2016), 4,57 (2017), 4,65 (2018), 4,75 (2019), 4,84 (2020), 4,92 (2021) UND 4,93 (2022).

([33]) Artikel 5 des Regierungsbeschlusses Nr. 455 vom 4. Mai 2011.

([34]) Artikel 14 des Regierungsbeschlusses Nr. 455 vom 4. Mai 2011.

b) Die Verordnung Nr. 744/2011 des rumänischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23. September 2011 (im Folgenden „Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011“) gilt für folgende Flughafenentgelte: i) Landeentgelt ([35]), ii) Beleuchtungsentgelt ([36]), iii) Parkentgelt ([37]), iv) Passagierentgelt ([38]), v) Entwicklungstarif ([39]), vi) Transittarif ([40]) und vii) Umsteigeentgelt ([41]). In der Verordnung wird klargestellt, dass die Entscheidung, eines der oben genannten Flughafenentgelte zu erheben, dem Flughafenbetreiber obliegt ([42]). Schließlich heißt es in der Verordnung, dass ein Flughafenbetreiber Flughafenentgelte unter bestimmten Bedingungen einführen kann ([43]) und dass diese in nichtdiskriminierender Weise und ohne Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Nutzern erhoben werden sollten.

c) Die Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 wurde für den TMA mit Beschluss Nr. 25/2012 des Kreisrats von Mureş vom 29. Februar 2012 (im Folgenden „Kreisratsbeschluss von Februar 2012“) umgesetzt. Diesem Beschluss zufolge werden die Flughafenentgelte auf transparente und nichtdiskriminierende Weise auf alle Nutzer der Flughafeninfrastruktur angewandt und vom Kreisrat von Mureş genehmigt ([44]).

d) Die Höhe der Flughafenentgelte wurde im Beschluss Nr. 83/2012 des Kreisrats von Mureş vom 6. Juli 2012 (im Folgenden „Kreisratsbeschluss von Juli 2012“) festgelegt, mit dem der Beschluss Nr. 7/26. Juni 2012 des Verwaltungsrats des TMA gebilligt wurde. Sie galt nur für die am TMA tätigen Luftverkehrsgesellschaften. Dieser Beschluss ersetzte den früheren Beschluss Nr. 26/2011 des Kreisrats von Mureş vom 24. März (im Folgenden „Kreisratsbeschluss vom März 2011“).

([35]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für das Landeentgelt festgelegt:
a) das Entgelt wird anhand des höchstzulässigen Startgewichts des Flugzeugs berechnet;
b) Bruchteile einer Tonne unter 500 kg werden nicht berücksichtigt, Bruchteile über 500 kg gelten als eine Tonne; Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 500 kg werden für eine Tonne in Rechnung gestellt;
c) Das Entgelt wird für eine Landung und einen Start erhoben und berechtigt den Inhaber
— zur Nutzung von Flughafeneinrichtungen und -anlagen, mit Ausnahme der Beleuchtung,
— zur Nutzung von Terminalbereichen und -einrichtungen, mit Ausnahme derjenigen, die gesondert berechnet werden und
— zum Parken des Flugzeugs, jedoch nicht mehr als zwei Stunden nach der Landung;
d) das Entgelt umfasst gegebenenfalls auch die Kosten des Flughafens für Kapitalinvestitionen und Instandhaltungsarbeiten im Zusammenhang mit Flächen für Flugzeugbewegungen;
e) um eine höhere Flugfrequenz zu fördern, kann der Flughafenbetreiber je nach Anzahl der Flugbewegungen Ermäßigungen von bis zu 50 % auf das Landeentgelt in Schritten von bis zu 5 % gewähren.

([36]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für das Beleuchtungsentgelt festgelegt:
a) Das Entgelt wird anhand des höchstzulässigen Startgewichts des Flugzeugs berechnet.
b) Bruchteile einer Tonne unter 500 kg werden nicht berücksichtigt, Bruchteile über 500 kg gelten als eine Tonne; Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 500 kg werden für eine Tonne in Rechnung gestellt.
c) Das Entgelt wird für jede Landung und jeden Start unter Verwendung der Flughafenbeleuchtung und/oder der Beleuchtungseinrichtungen erhoben.

([37]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für das Parkentgelt festgelegt:
a) Das Entgelt wird anhand des höchstzulässigen Startgewichts des Flugzeugs und der Standzeit berechnet.
b) Bruchteile einer Tonne unter 500 kg werden nicht berücksichtigt, Bruchteile über 500 kg gelten als eine Tonne; Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 500 kg werden für eine Tonne in Rechnung gestellt.

([38]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für das Passagierentgelt festgelegt:
a) Das Entgelt wird für jeden Fluggast erhoben, der auf dem Flughafen einsteigt und von diesem Flughafen abfliegt.
b) Das Entgelt gilt nicht für Transitreisende, Umsteigefluggäste und Kinder unter 2 Jahren.

([39]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für den Entwicklungstarif festgelegt:
a) Das Entgelt wird für jeden Fluggast erhoben, der auf dem Flughafen einsteigt oder von ihm abfliegt, und wird zusammen mit der Geltungsdauer veröffentlicht.
b) Das Entgelt wird für die Dauer der Investitionsziele erhoben, für die es angewendet wird.
c) Das Entgelt wird in transparenter Weise festgelegt, wobei die Flughafennutzer über die mit dem Entgelt zu finanzierenden Investitionsziele und die Dauer der Entgelterhebung informiert werden.

([40]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für den Transittarif festgelegt:
a) Das Entgelt wird für jeden Fluggast erhoben, der auf dem Flughafen einsteigt und dort umsteigt.
b) Das Entgelt gilt nicht für Kinder unter 2 Jahren.
c) Das Entgelt umfasst gegebenenfalls auch die Investitionskosten des Flughafens im Zusammenhang mit Umsteigevorgängen sowie die Flughafensicherheitskosten im Zusammenhang mit umsteigenden Fluggästen.

([41]) In Anhang 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 sind folgende Bedingungen für das Umsteigeentgelt festgelegt:
a) Das Entgelt wird für jeden Fluggast erhoben, der am Flughafen einsteigt und dort umsteigt.
b) Das Entgelt gilt nicht für Kinder unter 2 Jahren.
c) Das Entgelt umfasst gegebenenfalls auch die Investitionskosten des Flughafens im Zusammenhang mit Umsteigevorgängen, vorbehaltlich der unter Nummer 5 Buchstaben b und c genannten Anforderungen, sowie die Flughafensicherheitskosten im Zusammenhang mit umsteigenden Fluggästen.

([42]) Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011.

([43]) Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums von 2011 und deren Anhang 1.

([44]) Artikel 10 Absatz 8 des Kreisratsbeschlusses von Februar 2012.

e) Der Kreisratsbeschluss von Juli 2012 wurde, wie gesetzlich vorgeschrieben, dem Innenministerium zur Rechtmäßigkeitskontrolle vorgelegt. Das Ministerium hat keine Aspekte der Rechtswidrigkeit angesprochen. Die Flughafenentgelte des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012 wurden am 20. September 2012 im rumänischen Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, im Folgenden „AIP“) veröffentlicht. Sie traten sechs Monate nach ihrer Veröffentlichung, d. h. am 21. März 2013, gemäß den geltenden Rechtsvorschriften in Kraft.

(74) Gemäß dem Kreisratsbeschluss von Juli 2012 entspricht die Höhe der Flughafenentgelte den in Tabelle 7 angegebenen Beträgen.

Tabelle 7

Flughafenentgelte am TMA auf der Grundlage des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012

Entgelt	Kosten (EUR)
Landung	1,25/Tonne
Landebahnbeleuchtung	0,40/Tonne
Parkentgelt	0,15/Tonne/Stunde
Passagierentgelt	1,00/Fluggast

(75) Die rumänischen Behörden gaben an, dass der Flughafenbetreiber nicht das gesamte Passagierentgelt in Höhe von 1 EUR pro Fluggast erhalten habe. Von diesem Betrag seien 0,275 EUR pro Fluggast an das Untersuchungs- und Analysezentrum für die Sicherheit der Zivilluftfahrt und 0,05 EUR pro beförderten Fluggast an die rumänische Zivilluftfahrtbehörde überwiesen worden (d. h. insgesamt 0,325 EUR pro beförderten Fluggast werden vom Flughafenbetreiber an diese Organisationen überwiesen).

(76) Gemäß dem Kreisratsbeschluss von Juli 2012 kann das Landeentgelt in Tabelle 7 ermäßigt werden, wenn die Luftverkehrsgesellschaft mehr als drei Landungen pro Monat am Flughafen vornimmt. Die Nachlässe wurden unabhängig vom Flugzeugtyp nach folgender Skala gewährt:

Tabelle 8

Nachlässe auf die Landeentgelte am TMA auf der Grundlage des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012

Anzahl Landungen/Monat	Nachlass
3-5	5 %
6-10	10 %
11-15	15 %
16-20	20 %
21-25	25 %
26-30	30 %
31-35	35 %
36-40	40 %
41-45	45 %
Über 46	50 %

(77) Rumänien legte ein Dokument mit Wirtschaftsprognosen vor, in dem die Einnahmen aus Flughafenentgelten für den Zeitraum 2011-2015 auf der Grundlage von Ex-post-Ist-Daten für 2011 und Ex-ante-Prognosen für den Zeitraum 2012-2015 aufgeführt sind ([45]). Diese Prognosen wurden vor der Annahme des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012 erstellt. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Wirtschaftsprognose war Wizz Air das wichtigste internationale Linienunternehmen, das mit Airbus 320-Flugzeugen acht Ziele anflog: Madrid, Barcelona, Mailand (Bergamo), Rom, Paris, Budapest, Dortmund und London. Tarom führte regelmäßige Flüge nach Bukarest durch.

(78) Der in der Wirtschaftsprognose enthaltene Managementplan sah eine Erhöhung der Zahl der Flüge von Wizz Air vor, wobei München, Frankfurt und Bologna (Forli) zu den Strecken hinzugerechnet und vier Ryanair-Zielorte eingerichtet werden sollten. Darüber hinaus kündigte eine weitere Luftverkehrsgesellschaft, Air Patriot, an, ab Januar 2013 Flüge vom TMA nach Bukarest, Wien und Istanbul durchzuführen ([46]).

Tabelle 9

Durchschnittliche erwartete Einnahmen auf der Grundlage des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012 ([47])

Jahr	Rotationen Wizz Air	Rotationen andere	Gesamteinnahmen Wizz Air (EUR)	Gesamteinnahmen andere (EUR)	Gesamteinnahmen Wizz Air (RON)	Gesamteinnahmen andere (RON)
2011	884	130	419 356	61 880	1 811 492,11	358 555,46
2012	936	250	445 536	130 000	1 966 595,90	573 820,00
2013	1 001	350	476 476	182 000	2 102 212,11	808 298,40
2014	1 334	555	634 984	316 350	2 870 127,68	1 429 902,00
2015	1 666	700	999 600	490 000	4 558 176,00	2 234 400,00

5. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

(79) Im Einleitungsbeschluss von 2011 äußerte die Kommission Zweifel, ob Maßnahme 1 (Erwägungsgründe 45 bis 50 oben) als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden kann.

(80) Im Einleitungsbeschluss von 2015 äußerte die Kommission Zweifel, ob die Maßnahmen 2 bis 5 (Erwägungsgründe 54 bis 78 oben) als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

5.1. Maßnahme 1 — Finanzierung des TMA im Zeitraum 2007-2009

(81) Im Einleitungsbeschluss von 2011 wurden Zweifel an der Einstufung der wirtschaftlichen Tätigkeit der rumänischen Regionalflughäfen, einschließlich des TMA, im Zeitraum 2007-2009 als DAWI geäußert.

(82) Die Kommission äußerte Zweifel daran, dass die Vereinbarkeitskriterien der DAWI-Entscheidung von 2005 erfüllt waren. Insbesondere war die Kommission besorgt über einen möglichen offenkundigen Fehler bei der Definition der DAWI, da unklar war, ob die betreffenden Regionen ohne diese Flughäfen nur unzureichend an das übrige Land und die EU angebunden wären, wenn sie allein den Marktkräften überlassen würden ([48]).

([45]) Die rumänischen Behörden haben erklärt, dass das Dokument nur vier Jahre abdeckte, da es mit der Amtszeit des Verwaltungsrats in Zusammenhang stehe. Rumänien hat erklärt, dass dies mit Artikel 8 Absatz 1 der Dringlichkeitsverordnung Nr. 109/2011 der Regierung im Einklang stehe, wonach die Amtszeit des Verwaltungsrats auf vier Jahre begrenzt ist.

([46]) Air Patriot hat die einseitige Entscheidung getroffen, nicht vom TMA aus zu operieren. Die Gründe für diese Entscheidung sind den rumänischen Behörden nicht bekannt.

([47]) Die Tabelle enthält die tatsächlichen Daten für 2011 und die Prognosen für den Zeitraum 2012-2015.

([48]) Erwägungsgründe 107 und 108 des Einleitungsbeschlusses von 2011.

(83) Die mit dem Einleitungsbeschluss von 2011 eingeleitete Prüfung wurde mit dem abschließenden Beschluss von 2016 über die von den rumänischen Behörden zwischen 2007 und 2009 gewährte Finanzierung für die Flughäfen Arad, Bacău, Baia Mare, Craiova, Iaşi, Oradea, Satu — Mare, Sibiu, Suceava, Tulcea und Constanța abgeschlossen.

(84) Im abschließenden Beschluss von 2016 wurde der Schluss gezogen, dass die staatliche Förderung der oben genannten Flughäfen eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde. Die Prüfung der Kommission ergab, dass die staatliche Förderung für die rumänischen Flughäfen weder mit der DAWI-Entscheidung von 2005 noch mit dem DAWI-Beschluss von 2012 ([49]) oder dem DAWI-Rahmen von 2012 im Einklang stand, da Rumänien nicht nachweisen konnte, dass die Flughafenbetreiber durch die angeblichen Betrauungsakte, auf die es sich berief, mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut worden waren ([50]). Die Förderung wurde stattdessen im Lichte der Luftverkehrsleitlinien von 2014 für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt ([51]). Die Beihilfe wurde daher nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt.

(85) Die Prüfung der staatlichen Förderung, die dem CNIA und dem TMA zwischen 2007 und 2009 gewährt wurde, blieb offen, da die Kommission der Auffassung war, dass die in Rede stehende Maßnahme besser in gesonderten abschließenden Beschlüssen geprüft werden könnte, die auch die im Einleitungsbeschluss von 2015 untersuchten Maßnahmen abdecken würden ([52]).

5.2. **Maßnahme 2 — Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011**

(86) Rumänien war der Auffassung, dass die Finanzierung von Bodenabfertigungsdiensten mit den DAWI-Aufgaben des TMA verknüpft sei. In diesem Zusammenhang scheint die betreffende Bodenabfertigungsinfrastruktur für jeden Flug vom und zum TMA genutzt worden zu sein und mit dem allgemeinen Betrieb des Flughafens verbunden zu sein.

(87) Im Einleitungsbeschluss von 2015 äußerte die Kommission Zweifel daran, dass der TMA mit einer echten öffentlichen Dienstleistung betraut wurde, und kam zu dem vorläufigen Schluss, dass die staatliche Finanzierung von Bodenabfertigungsdiensten dann keinen Ausgleich für DAWI darstellen kann.

(88) Die Kommission hat die Finanzierung der Bodenabfertigungsdienste auf der Grundlage der Luftverkehrsleitlinien von 2005 weiter geprüft. Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur keine beihilfefähigen Kosten für die Prüfung der Vereinbarkeit von Investitionsbeihilfen ([53]) darstellt, und kam zu dem Schluss, dass die Finanzierung dem ersten Anschein nach nicht mit den Luftverkehrsleitlinien von 2005 vereinbar ist.

5.3. **Maßnahme 3 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2011 von August 2011 bis Oktober 2014**

(89) Im Einleitungsbeschluss von 2015 wurden Zweifel an der Vereinbarkeit der DAWI von 2011 mit dem Altmark-Urteil ([54]) geäußert, da der Flughafenbetreiber nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde und es keine Beweise dafür gab, dass der Ausgleich auf den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Flughafens beruhte.

(90) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen vertrat die Kommission die Auffassung, dass die vier Altmark-Kriterien nicht kumulativ erfüllt waren, und kam zu dem vorläufigen Schluss, dass das Vorliegen eines Vorteils nicht ausgeschlossen werden konnte.

([49]) Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj).

([50]) Siehe Erwägungsgründe 111 bis 113 und 121 des abschließenden Beschlusses von 2016.

([51]) Die Maßnahmen wurden gemäß den Randnummern 113, 129, 137 und 172 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt.

([52]) Erwägungsgrund 69 des abschließenden Beschlusses von 2016.

([53]) Randnummern 53 Buchstabe iii und Randnummer 55 der Luftverkehrsleitlinien von 2005.

([54]) Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(91) Obwohl Rumänien behauptete, dass die dem TMA für den Zeitraum 2011-2014 gewährte staatliche Finanzierung einen Ausgleich für die Erbringung von DAWI darstelle, die unter die DAWI-Entscheidung von 2005 fielen, äußerte die Kommission Zweifel daran, dass der Ausgleich vorab klar und transparent und objektiv festgelegt wurde und in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der DAWI stand. Aus denselben Gründen äußerte die Kommission Zweifel daran, dass die Maßnahme die im DAWI-Rahmen von 2012 festgelegten Kriterien erfüllen würde, und vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Beihilfe nicht als mit dem DAWI-Rahmen von 2012 vereinbar angesehen werden kann ([55]).

(92) Die Kommission hat auch die Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Bestimmungen über Betriebsbeihilfen der Luftverkehrsleitlinien von 2014 ([56]), die vor Inkrafttreten dieser Leitlinien gewährt wurden, geprüft. Die Kommission äußerte Zweifel daran, dass die dem TMA gewährten Betriebsbeihilfen angesichts der Nähe zwischen dem CNIA und dem TMA geeignet waren, das Ziel von gemeinsamem Interesse zu erreichen. Die Kommission äußerte auch Zweifel, ob die fragliche Betriebsbeihilfe auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt war, und vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahme die in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 festgelegten Vereinbarkeitskriterien nicht erfüllte.

5.4. **Maßnahme 4 — Finanzierung des TMA im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 vom 30. Oktober 2014 bis zum 9. Mai 2019**

(93) Die Kommission stellte fest, dass die Zahl der Fluggäste am TMA in den Jahren vor dem Inkrafttreten der DAWI von 2014 über 200 000 lag und daher gemäß Artikel 2 Absatz 1 des DAWI-Beschlusses von 2012 nicht in den Anwendungsbereich des DAWI-Beschlusses von 2012 fiel.

(94) Die Kommission war der Auffassung, dass ihr Standpunkt in Bezug auf die Ausgleichszahlungen für DAWI im Jahr 2011 entsprechend auch auf die Ausgleichsleistungen für DAWI im Jahr 2014 anwendbar war. Insbesondere äußerte die Kommission auf der Grundlage der damals verfügbaren Informationen Zweifel daran, ob die DAWI von 2014 die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs und die Vorkehrungen zur Vermeidung einer Überkompensation klar und transparent definieren und ob sie mit den Randnummern 17 und 18 des DAWI-Rahmens von 2012 im Einklang stehen.

(95) Die Kommission prüfte die Vereinbarkeit der Maßnahme mit den Luftverkehrsleitlinien von 2014 und kam zu diesem Zeitpunkt zu dem Schluss, dass die vollständige Einhaltung der Anforderungen der Leitlinien sowohl in Bezug auf Investitions- als auch auf Betriebsbeihilfen nicht gewährleistet war.

5.5. **Maßnahme 5 — Flughafenentgelte für Luftverkehrsgesellschaften, die vom 21. März 2013 bis zum 16. Februar 2019 am TMA tätig waren**

(96) In Bezug auf die Höhe der Flughafenentgelte, die im Rahmen von Maßnahme 5 eingeführt wurden, vertrat die Kommission im Einleitungsbeschluss von 2015 die vorläufige Auffassung, dass der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht eingehalten wurde, was zur Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils führte.

(97) Die Kommission gelangte zu der vorläufigen Auffassung, dass der auf der Grundlage des Kreisratsbeschlusses von 2012 gewährte wirtschaftliche Vorteil selektiv war, da er nur Unternehmen gewährt wurde, die zu einem Teil des Luftverkehrssektors gehören, nämlich den Luftverkehrsgesellschaften, die vom TMA aus fliegen. Ein solches Vorgehen sei durch die Natur und die allgemeine Logik der Flughafenentgeltregelung nicht gerechtfertigt. Die Kommission bezweifelte, dass die Höhe des Passagierentgelts von 1 EUR pro Fluggast besonders niedrig ist. Darüber hinaus vertrat sie vorläufig die Auffassung, dass die Nachlässe auf der Grundlage der Anzahl der Landungen pro Monat Luftverkehrsgesellschaften mit mehreren Strecken oder hohen Frequenzen zu begünstigen schien. Die vorläufige Schlussfolgerung der Kommission im Einleitungsbeschluss von 2015 stützte sich auf eine Begründung im Einklang mit der damaligen ständigen Rechtsprechung.

([55]) Erwägungsgrund 218 des Einleitungsbeschlusses von 2015.
([56]) Randnummer 137 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

6. STELLUNGNAHMEN RUMÄNIENS

6.1. Stellungnahme Rumäniens zum Einleitungsbeschluss von 2011 *(Maßnahme 1)*

(98) Rumäniens Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss bezog sich hauptsächlich auf die Zweifel der Kommission an der staatlichen Beihilferegelung zur Finanzierung der Infrastruktur von Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von weniger als 1 Million Fluggästen, für die die Anmeldung zurückgezogen wurde.

(99) Was die staatliche Förderung rumänischer Regionalflughäfen betrifft, hielt Rumänien der Auffassung der Kommission, der zufolge das offensichtliche Überangebot an Flughäfen in bestimmten Regionen den Ausbau der betreffenden Flughäfen behindern könnte, entgegen, dass die Situation der Regionalflughäfen (mit geringem Verkehrsaufkommen, das ihnen nicht erlaubt, ein gewisses Rentabilitätsniveau zu erreichen) in erster Linie auf den Entwicklungsstand der Regionen, in denen die betreffenden Flughäfen lagen, zurückzuführen war und weniger auf die Entfernung zu den umliegenden Flughäfen.

(100) Rumänien stellte ferner klar, dass die Beträge zu dem Zeitpunkt, zu dem die Tätigkeiten durchgeführt wurden, auf der Grundlage von Belegen und im Rahmen der bewilligten Haushaltsmittel gewährt wurden.

6.2. Stellungnahme Rumäniens zum Einleitungsbeschluss von 2015

6.2.1. *Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011 (Maßnahme 2)*

(101) Die rumänischen Behörden machen geltend, dass die Kosten für die Bodenabfertigungsinfrastruktur unmittelbar als Ausgleich für die Erbringung von DAWI in Betracht kommen. Rumänien erklärt, dass jeder Flughafen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sicherstellen müsse, dass er über ein Mindestmaß an Bodenabfertigungsinfrastruktur verfügt, um Flugzeuge bedienen zu können, die gesetzlich von Flughafensteuern befreit seien. Flughäfen, die dies nicht täten, seien nicht in der Lage, ihre Tätigkeiten sicher und zuverlässig durchzuführen.

(102) Die rumänischen Behörden stellten während des förmlichen Prüfverfahrens klar, dass die Infrastruktur für die gewerblichen Tätigkeiten des Flughafens genutzt worden sei, dass das Ziel dieser Nutzung jedoch nicht darin bestanden habe, die wirtschaftlichen Tätigkeiten auszuweiten, sondern die bestehenden auf einem zufriedenstellenden Niveau im Einklang mit den spezifischen Luftverkehrsanforderungen zu halten.

6.2.2. *DAWI-Betrauungsakte (Maßnahmen 3 und 4)*

(103) Die rumänischen Behörden machen geltend, dass sowohl die DAWI von 2011 als auch die DAWI von 2014 alle Altmark-Kriterien erfüllten und dem TMA wahrscheinlich keinen Vorteil verschaffen würden. Nach Angaben Rumäniens wurden in beiden Fällen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorab in den Dokumenten über die Übertragung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen klar definiert und die Mechanismen zur Berechnung des Ausgleichs im Voraus festgelegt, um eine Überkompensation zu vermeiden.

(104) In Bezug auf die DAWI von 2011 stellte Rumänien klar, dass der TMA verpflichtet sei, für Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der DAWI getrennt Buch zu führen und den beantragten Ausgleich zu begründen. Darüber hinaus würden nach Angaben der rumänischen Behörden die Tätigkeiten des TMA einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen, um die Grundlage für die Kosten und die Einhaltung der Verpflichtungen zu überprüfen.

(105) In Bezug auf die DAWI von 2014 argumentierte Rumänien, dass der Betrauungsakt die Ausarbeitung eines mehrjährigen Geschäftsplans erfordere, der eine schrittweise Verringerung des Ausgleichs vorsehe.

(106) In Bezug auf die Nähe des TMA zum CNIA erklärte Rumänien, dass die Entfernung zwischen den beiden Flughäfen zwar relativ gering sei (103 km), man aber wegen der alten Straßen und des hohen Verkehrsaufkommens zwei Stunden für diese Strecke benötige. Der Schienenverkehr sei nicht gut entwickelt, und es gebe keine Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

6.2.3. *Höhe der Flughafenentgelte (Maßnahme 5)*

(107) Den rumänischen Behörden zufolge war die Höhe der Entgelte nach einer Ex-ante-Rentabilitätsanalyse festgelegt worden, bei der viele kontrafaktische Szenarien berücksichtigt wurden, wie es ein umsichtiger privater Kapitalgeber getan hätte.

(108) Die rumänischen Behörden stellten klar, dass die Höhe der Entgelte diskriminierungsfrei auf alle Luftverkehrsgesellschaften angewandt, im rumänischen Luftfahrtjournal veröffentlicht und dem Betrauungsgesetz von 2011 Rechnung getragen worden sei.

6.2.4. *Finanzierung im Rahmen des Kreisratsbeschlusses Nr. 47/2013 des Kreisrats von Mureş*

(109) Im Einleitungsbeschluss von 2015 wurden die rumänischen Behörden aufgefordert, die im Rahmen des Kreisratsbeschlusses Nr. 47/2013 des Kreisrats von Mureş bereitgestellten Mittel zu erläutern und insbesondere anzugeben, ob Autoparkplätze oder andere Infrastrukturen am TMA einbezogen wurden.

(110) Die rumänischen Behörden haben klargestellt, dass die Parktätigkeit des Flughafens nicht zu den dem Flughafenbetreiber zugewiesenen luftfahrttechnischen Tätigkeiten gehöre, weshalb der Kreisrat von Mureş nie öffentliche Mittel für die Finanzierung der Parktätigkeit bereitgestellt habe, weder für Investitionen noch zur Deckung der Betriebskosten.

6.3. **Stellungnahmen der Beteiligten**

6.3.1. *Stellungnahmen der Beteiligten zum Einleitungsbeschluss von 2011*

6.3.1.1. Carpatair

(111) Carpatair behauptet, dass Betriebsbeihilfe im Allgemeinen als illegal und als EU-Interessen entgegenstehend angesehen werde und nur in Ausnahmefällen gewährt werden sollte. Die Gewährung von Betriebsbeihilfe an Flughäfen hätte nach Ansicht von Carpatair zerstörerische Auswirkungen auf die Industrie, und zwar aus folgenden Gründen ([57]):

(1) Sie würde zu unlauterem Wettbewerb zwischen EU-Flughäfen führen und einem Flughafen, der von staatlicher Beihilfe profitiert, ermöglichen, Luftverkehrsgesellschaften durch Nachlässe auf Flughafenentgelte zu akquirieren. Flughäfen, die keine Beihilfe erhalten, wären nicht in der Lage, in einen wirksamen Wettbewerb um Luftverkehrsgesellschaften zu treten.

(2) Die Maßnahme würde Flughäfen, die Betriebsbeihilfe erhalten, dazu nötigen, hohe Nachlässe auf Flughafenentgelte zu gewähren und solche Nachlässe würden nicht gewährt, wenn die Flughäfen nach Marktbedingungen verfahren würden.

(112) Carpatair weist darauf hin, dass Betriebsbeihilfe sich negativ auf die Märkte im Bereich Luftverkehr und Flughafendienste auswirke, da sie zu unlauterem Wettbewerb zwischen Flughäfen und schließlich zu unlauterem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften führe, die von diesen Flughäfen aus operieren. Betriebsbeihilfe als solche führe zu unlauterem Wettbewerb zwischen Flughäfen in Rumänien und wirke sich auch negativ auf Flughäfen in Nachbarländern wie Ungarn aus ([58]).

6.3.1.2. Rumänische Flughafenvereinigung

(113) Die rumänische Flughafenvereinigung (Romanian Airports Association, im Folgenden „RAA“) ist ein Arbeitgeberverband, eine gemeinnützige juristische Person, die rumänische Zivilflughäfen vertritt.

(114) Die Stellungnahme des RAA zum Einleitungsbeschluss bezog sich auf die Zweifel der Kommission an der staatlichen Beihilferegelung zur Finanzierung der Infrastruktur von Flughäfen mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von weniger als 1 Million Fluggästen, für die die Anmeldung zurückgezogen wurde.

([57]) Erwägungsgrund 57 des Einleitungsbeschlusses von 2011.
([58]) Erwägungsgrund 58 des Einleitungsbeschlusses von 2011.

6.3.2. *Stellungnahmen der Beteiligten zum Einleitungsbeschluss von 2015*

6.3.2.1. Flughafen Cluj-Napoca

6.3.2.1.1. Höhe der Flughafenentgelte

(115) Der CNIA erklärte, dass ein Flughafenentgelt von 1 EUR pro Fluggast zu niedrig sei, um die Betriebskosten des TMA zu decken. Darüber hinaus werden 0,325 EUR pro abfliegenden Fluggast für die Sicherheitskosten verwendet, die vom Flughafenbetreiber nicht einbehalten wurden, sodass effektiv nur 0,675 EUR pro abfliegenden Fluggast berechnet werden. So niedrige Entgelte verhindern, dass der Flughafen Cluj wirksame Verhandlungen mit den Luftverkehrsgesellschaften führt, wodurch der Wettbewerb verzerrt wird.

6.3.2.1.2. DAWI-Betrauungsakte

(116) Der CNIA brachte vor, dass die dem TMA als Ausgleich für die DAWI gewährte staatliche Beihilfe tatsächlich die Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen für die Luftverkehrsgesellschaften gedeckt habe. Nach Angaben des CNIA wurde eine Überkompensierung der DAWI am TMA durch Mittelübertragungen des Kreisrats von Mureş ermöglicht, ohne dass die Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der DAWI von den Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit den kommerziellen Tätigkeiten getrennt würden.

6.3.2.1.3. Finanzierung im Rahmen des Kreisratsbeschlusses Nr. 47/2013 des Kreisrats von Mureş

(117) Der CNIA machte geltend, dass das Vorliegen einer potenziellen staatlichen Beihilfe, die nach dem Kreisratsbeschluss Nr. 47/2013 rechtswidrig gewährt worden sei, durch die Tatsache belegt werde, dass der Beschluss von den nationalen Gerichten für nichtig erklärt worden sei.

6.3.2.1.4. Wizz Air

(118) Wizz Air macht geltend, dass die Entgelte des Flughafens nicht selektiv seien, da sie bestehenden oder potenziellen Nutzern des TMA zur Verfügung gestanden hätten.

7. STELLUNGNAHME RUMÄNIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

7.1. Stellungnahme Rumäniens zu den Stellungnahmen der Beteiligten zum Einleitungsbeschluss von 2011 (Maßnahme 1)

(119) Rumänien behauptet, dass die meisten rumänischen Regionalflughäfen ein jährliches Verkehrsaufkommen von weniger als 50 000 Fluggästen hätten und dass keiner dieser Flughäfen die Marke von 300 000 Fluggästen bis zum Jahr 2015 überschreiten würde. Auf dieser Grundlage kommt Rumänien zu dem Schluss, dass die staatliche Förderung dieser Flughäfen wahrscheinlich zu keiner Wettbewerbsbeeinträchtigung und Handelsverzerrung zwischen Mitgliedstaaten führen werde ([59]).

7.2. Stellungnahme Rumäniens zu den Stellungnahmen der Beteiligten zum Einleitungsbeschluss von 2015

7.2.1. *Höhe der Flughafenentgelte (Maßnahme 5)*

(120) Die rumänischen Behörden argumentierten, dass die Flughafenentgelte gemäß dem Kreisratsbeschluss Nr. 83/2012 im Einklang mit den damals geltenden einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften festgesetzt worden seien.

(121) Die rumänischen Behörden erklärten ferner, dass die gewährten Nachlässe nicht speziell vom Kreisrat von Mureş und dem TMA zugunsten von Wizz Air geschaffen worden seien, sondern auf der Grundlage des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Chancengleichheit vielmehr für alle Luftverkehrsgesellschaften am Flughafen gälten.

([59]) Erwägungsgrund 66 des abschließenden Beschlusses von 2016.

(122) Die Nachlässe seien Teil einer Strategie zur Verringerung der Risiken und der Abhängigkeit von einer begrenzten Zahl kleiner Luftverkehrsgesellschaften sowie einer Politik des nachhaltigen Wachstums der Flughafeneinnahmen, einschließlich der Gewinne aus Flughafentätigkeiten, gewesen, die mit einem Anstieg des Fluggastaufkommens zusammenhingen.

(123) Rumänien argumentierte ferner, dass der TMA keine sehr niedrigen Flughafenentgelte erhoben habe.

7.2.2. *DAWI-Betrauungsakte (Maßnahmen 3 und 4)*

(124) Rumänien wiederholte, dass die finanzielle Lage der Regionalflughäfen (mit geringem Verkehrsaufkommen, das ihnen nicht erlaube, ein gewisses Rentabilitätsniveau zu erreichen) in erster Linie auf die geringe wirtschaftliche Entwicklung der Regionen, in denen die betreffenden Flughäfen lägen, und weniger auf die Entfernung zu den umliegenden Flughäfen zurückzuführen sei.

(125) Darüber hinaus bestreiten die rumänischen Behörden die vom CNIA geltend gemachte angebliche Überkompensation und bestätigten, dass nach der DAWI-Betrauung von 2011 die Jahresabschlüsse des TMA ab 2011 im Einklang mit den Grundsätzen der Trennung der Kosten und Einnahmen von DAWI von anderen Geschäftstätigkeiten erstellt wurden.

8. BEURTEILUNG DER MAßNAHME 1 — FINANZIERUNG DES TMA IM ZEITRAUM 2007-2009

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

(126) 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".

(127) 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 zuzurechnen,

c) die Maßnahme verschafft dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil,

d) der Vorteil ist selektiv und

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

8.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

(128) Die Kommission muss zunächst prüfen, ob Maßnahme 1 auf Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV Anwendung findet. Der Begriff des Unternehmens umfasst jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung ([60]). Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten ([61]).

([60]) Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303; Urteil vom 23. April 1991, Höfner und Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161.

([61]) Urteil vom 16. Juni 1987, Kommission/Italien, 118/85, ECLI:EU:C:1987:283; Urteil vom 18. Juni 1998, Kommission/Italien, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303.

(129) Nach ständiger Rechtsprechung sind der Betrieb und der Bau von Flughafeninfrastruktur als der Beihilfekontrolle unterliegende wirtschaftliche Tätigkeiten zu betrachten ([62]). Sobald ein Flughafenbetreiber wirtschaftliche Tätigkeiten ausübt, indem er Flughafendienstleistungen gegen Entgelt anbietet, stellt er unabhängig von seiner Rechtsform oder der Art seiner Finanzierung ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

(130) 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 ([63]).

(131) 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 ([64]).

(132) 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 ([65]). 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 erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft ([66]).

(133) 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 ([67]). 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 als nichtwirtschaftliche Tätigkeit gelten ([68]).

(134) Wie in Erwägungsgrund 41 erläutert, war und ist der Flughafenbetreiber an der Errichtung, der Instandhaltung und dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur beteiligt. Er bietet Flughafendienstleistungen an und stellt den Nutzern, sowohl gewerblichen Luftverkehrsgesellschaften als auch nichtgewerblichen Nutzern der allgemeinen Luftfahrt, Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur in Rechnung, und verwertet die Infrastruktur daher kommerziell. Der Flughafenbetreiber hat demnach im untersuchten Zeitraum eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt und stellt somit ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(135) Weder Rumänien noch der Flughafenbetreiber machten geltend, dass Teile der Finanzierung für den Zeitraum 2007-2009 speziell als Ausgleich für Kosten aus dem öffentlichen Aufgabenbereich für den Flughafenbetreiber am TMA vorgesehen seien. Der Ausgleichsmechanismus, der für die Finanzierung des Flughafenbetreibers zwischen 2007 und 2009 eingeführt wurde, sollte die Differenz zwischen den Einnahmen und Verlusten des Flughafenbetreibers decken, ohne zwischen Kosten aus dem öffentlichen Aufgabenbereich und anderen Arten von Kosten zu unterscheiden.

([62]) 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 und Flughafen Leipzig Halle GmbH/Kommission (im Folgenden Urteil „Flughafen Leipzig-Halle"), T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, insbesondere Rn. 93 und 94 bestätigt; bestätigt durch Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2012, Leipzig-Halle, C-288/11 P, nicht veröffentlicht, ECLI:EU:C:2012:821.

([63]) Randnummer 34 der Luftverkehrsleitlinien von 2014. Urteil vom 19. Januar 1994, SAT Luftverkehrsgesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7.

([64]) 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.

([65]) 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).

([66]) Siehe Randnummer 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014. Zudem Urteil vom 19. Januar 1994, SAT Luftverkehrsgesellschaft/Eurocontrol, C-364/92, ECLI:EU:C:1994:7, Rn. 30, und Urteil vom 26. März 2009, Selex Sistemi Integrati/Kommission, C-113/07 P, ECLI:EU:C:2009:191, Rn. 71.

([67]) Siehe Urteil vom 3. März 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([68]) Randnummer 37 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

(136) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass Maßnahme 1 keinen Ausgleich für Kosten aus dem öffentlichen Aufgabenbereich darstellt und daher auf ein Unternehmen anwendbar ist.

8.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

(137) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV eingestuft werden kann, muss sie aus staatlichen Mitteln finanziert und dem Staat zurechenbar sein, d. h. unmittelbar vom Staat oder von einer zwischengeschalteten Stelle im Auftrag des Staates gewährt werden ([69]). Zum Zwecke der Anwendung von Artikel 107 AEUV gelten Mittel von lokalen Behörden als staatliche Mittel ([70]).

(138) Die öffentliche Finanzierung im Zeitraum 2007-2009 wurde direkt vom Kreisrat von Mureş auf der Grundlage des Regierungsbeschlusses von 1997 gewährt, d. h. von einer lokalen Behörde aus eigenen Mitteln.

(139) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die öffentliche Finanzierung im Zeitraum 2007-2009 aus staatlichen Mitteln gewährt wurde und dem Staat zuzurechnen war.

8.1.3. *Selektivität*

(140) 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.

(141) Im vorliegenden Fall ist die finanzielle Unterstützung auf der Grundlage des Beschlusses von 1997 selektiv, da die Beihilfe nur bestimmten Unternehmen, insbesondere dem Flughafenbetreiber am TMA, gewährt wurde. Es handelt sich also um eine Einzelmaßnahme. Maßnahme 1 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

8.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(142) Die dem Flughafenbetreiber gewährte staatliche Finanzierung war dazu bestimmt, die bei der Ausführung seiner gewöhnlichen Tätigkeit entstandenen Verluste zu kompensieren. Im Beweismaterial, das der Kommission vorgelegt wurde oder den Stellungnahmen, die ihr von Rumänien oder Drittparteien übermittelt wurden, lässt nichts darauf schließen, dass die bewilligende Behörde einen finanziellen Ertrag infolge dieser Fördermaßnahmen hätte erwarten können, als sie sich zur Gewährung dieser Maßnahmen entschied. Die in Rede stehende öffentliche Finanzierung steht daher nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.

(143) Rumänien machte ferner geltend, dass die strittige staatliche Finanzierung einen Ausgleich für die Erbringung einer DAWI darstelle. Um festzustellen, ob die zu prüfende Maßnahme bei Unternehmen, die mit der Erbringung einer DAWI beauftragt wurden, einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, muss die Kommission prüfen, ob die vier kumulativen Kriterien erfüllt sind, die der Gerichtshof in seinem Altmark-Urteil genannt hat. Diese Kriterien lauten wie folgt:

a) erstens muss der Begünstigte tatsächlich mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut werden, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (im Folgenden „erstes Altmark-Kriterium"),

b) zweitens müssen die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden (im Folgenden „zweites Altmark-Kriterium"),

([69]) Urteil, Stardust Marine, Rn. 53-56; Urteil des Gerichts vom 12. Mai 2011, verbundene Rechtssachen Region Nord-Pas-de-Calais, T-267/08, ECLI:EU:T:2011:209, und Communauté d'agglomération du Douaisis/Europäische Kommission, T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, Rn. 108; Urteil des Gerichtshofs vom 24. Januar 1978, Van Tiggele, 82/77, ECLI:EU:C:1978:10, Rn. 25 und 26; Urteil vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission (im Folgenden „Air France"), T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, Rn. 63.

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

c) drittens darf der Vergütung nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (im Folgenden „drittes Altmark-Kriterium“),

d) viertens ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs, wenn das Unternehmen, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden ist, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ausgewählt wurde, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diesen Dienst zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (im Folgenden „viertes Altmark-Kriterium“).

8.1.4.1. Viertes Altmark-Kriterium

(144) Das vierte Altmark-Kriterium sieht vor, dass der Ausgleich auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt sein muss, um nicht als Beihilfe eingestuft zu werden. Das Kriterium ist erfüllt, wenn der Empfänger des Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Auswahl desjenigen Bieters ermöglicht hätte, der die geforderten DAWI zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbracht hätte oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Berücksichtigung der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

(145) In diesem Fall wurde der Begünstigte nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt. Außerdem liegen keine Belege dafür vor, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit erforderlichen Mitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen berücksichtigt wurden. Nach Auffassung der Kommission kann deshalb nicht darauf geschlossen werden, dass die in Rede stehende öffentliche Finanzierung im Einklang mit dem vierten Altmark-Kriterium berechnet wurde.

(146) Folglich erfüllt die geprüfte Maßnahme das vierte Altmark-Kriterium nicht.

8.1.4.2. Schlussfolgerung

(147) Da das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war, stellt die Kommission fest, dass die vier Altmark-Kriterien im vorliegenden Fall nicht kumulativ erfüllt waren, ohne dass die anderen Altmark-Kriterien eingehend geprüft werden mussten. Da auch der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht eingehalten wird, verschaffte die geprüfte Maßnahme 1 dem Flughafenbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil.

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

(148) Es wird davon ausgegangen, dass eine staatliche Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht, wenn sie die Wettbewerbsposition des Empfängers im Vergleich zu anderen Unternehmen, mit denen er konkurriert, verbessern kann, was im Allgemeinen der Fall ist, wenn einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem Wettbewerb herrscht oder herrschen könnte, ein finanzieller Vorteil gewährt wird.

(149) 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 ([71]).

(150) 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.

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

(151) 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 ([72]). Es ist nicht möglich, auch kleine Flughäfen vom Anwendungsbereich des Artikels 107 Absatz 1 AEUV auszunehmen ([73]).

(152) Da Maßnahme 1 einen Regionalflughafen, den TMA, unterstützt, ist davon auszugehen, dass sie geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

8.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(153) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 1 eine staatliche Beihilfe für den Flughafenbetreiber im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(154) Maßnahme 1 wurde durchgeführt, bevor sie von der Kommission formal genehmigt wurde. Daher stellt sie eine unrechtmäßige Beihilfe dar, es sei denn, die entsprechenden Voraussetzungen eines Rechtsakts der Union für eine Freistellung von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 AEUV für bestimmte Beihilfekategorien waren zu dem Zeitpunkt gegeben.

(155) In diesem Fall machte Rumänien geltend, dass die öffentlichen Mittel, die mehreren Flughäfen, darunter dem TMA, im Zeitraum 2007-2009 gewährt wurden, einen Ausgleich für die Erbringung von DAWI darstellten und die Voraussetzungen der DAWI-Entscheidung von 2005 erfüllten. Rumänien machte geltend, dass im Regierungsbeschluss von 1997 die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Parameter zur Berechnung der Ausgleichszahlungen und die Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensierung in einer klaren und transparenten Weise festgelegt waren.

(156) Wie in Erwägungsgrund 84 dargelegt, stellte die Kommission jedoch fest, dass der Regierungsbeschluss von 1997 keinem der Flughafenbetreiber klare gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegte.

(157) Dementsprechend kam die Kommission, wie bereits erwähnt, im abschließenden Beschluss von 2016 zu dem Schluss, dass Rumänien nicht nachgewiesen hatte, dass die staatliche Förderung auf der Grundlage des Regierungsbeschlusses von 1997 die Flughafenbetreiber mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen beauftragt hatte.

(158) Daher stand die Beihilfe nicht im Einklang mit der DAWI-Entscheidung von 2005 und wurde somit unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt ([74]). Die gleiche Schlussfolgerung gilt für Maßnahme 1, die Gegenstand dieses Beschlusses ist, d. h. die staatliche Beihilfe, die auf der Grundlage des Regierungsbeschlusses von 1997 zugunsten des TMA gewährt wurde, was ebenfalls nicht mit der DAWI von 2005 im Einklang stand und somit unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde.

8.3. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(159) Aus dem in Erwägungsgrund 157 genannten Grund, d. h. nicht klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, kann Maßnahme 1 weder als mit dem DAWI-Beschluss von 2012 noch mit dem DAWI-Rahmen von 2012 vereinbar angesehen werden.

(160) Die Kommission muss daher prüfen, ob die Maßnahme mit der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (im Folgenden „AGVO") ([75]) vereinbar ist, die Bestimmungen über Betriebsbeihilfen für Regionalflughäfen unter bestimmten Voraussetzungen enthält.

([72]) Randnummer 43 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.
([73]) Randnummer 45 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.
([74]) Siehe Erwägungsgründe 111 bis 113 und 121 des abschließenden Beschlusses von 2016.
([75]) Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

8.3.1. *Anwendung der AGVO*

(161) Die Übergangsbestimmungen der AGVO sehen vor, dass sie für alle Einzelbeihilfen gilt, die vor ihrem Inkrafttreten gewährt wurden, sofern diese Beihilfen alle Voraussetzungen der AGVO, ausgenommen Artikel 9, erfüllen ([76]).

(162) Gemäß Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe m der AGVO ist die Verordnung auf Beihilfen für Regionalflughäfen anwendbar. Betriebsbeihilfen für Flughäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 2 oder 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, sofern sie die Voraussetzungen des Artikels 56a Absätze 3, 4, 10 und 15 bis 18 sowie des Kapitels I der AGVO erfüllen ([77]).

(163) Die zu prüfende Maßnahme bezieht sich auf die staatliche Finanzierung, die dem TMA im Zeitraum 2007-2009 zur Deckung seiner Betriebsverluste gewährt wurde, und fällt daher in den Anwendungsbereich der AGVO.

(164) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die AGVO aufgrund der Übergangsbestimmungen als Grundlage für die Vereinbarkeit auf Maßnahme 1 anwendbar ist. Vereinbarkeit der Maßnahme mit den einschlägigen Bestimmungen der AGVO

8.3.1.1. Vereinbarkeit mit Kapitel I der AGVO

(165) *Transparenzanforderung*. Die AGVO gilt nur für Beihilfen, deren Bruttosubventionsäquivalent sich im Voraus genau berechnen lässt, ohne dass eine Risikobewertung erforderlich ist ([78]). Diese Bedingung ist erfüllt, da, wie in den Erwägungsgründen 50 bis 53 erläutert, die staatliche Förderung in Form jährlicher Zuschüsse gewährt wird, wobei die Obergrenze auf den Betrag festgesetzt wird, der für den Betrieb des Flughafens ohne Gewinnerzielung erforderlich ist. Diese Obergrenze wird jährlich ex ante auf der Grundlage der vom Flughafenbetreiber vorgelegten und durch Beschlüsse des Kreisrats von Mureş genehmigten Haushaltspläne für Einnahmen und Ausgaben festgelegt.

(166) *Anreizeffekt* ([79]). Im Zeitraum 2007-2009 unterstand der TMA dem Kreisrat von Mureş. Gemäß den in den Erwägungsgründen 51 bis 53 genannten Beschlüssen des Kreisrats von Mureş wurden bei der Aufsichtsbehörde öffentliche Mittel zur Deckung des finanziellen Defizits des TMA gemäß den jährlichen Haushaltsplänen für Einnahmen und Ausgaben beantragt.

(167) *Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten* ([80]). Die rumänischen Behörden bestätigten, dass die in den Erwägungsgründen 46 und 47 genannte staatliche Förderung auf der Grundlage von Belegen in den öffentlichen Buchführungsunterlagen gewährt wurden, die für die mit der Flughafentätigkeit verbundenen Kosten getrennt verwaltet wurden. Die Mehrwertsteuer wurde bei der Berechnung der Betriebskosten nicht berücksichtigt.

(168) *Kumulierung* ([81]). Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass der TMA im Zeitraum 2007-2009 keine andere Art von Beihilfe erhalten hat.

(169) *Veröffentlichung und Information* ([82]). Nach Artikel 58 Absatz 1 der AGVO müssen Beihilfen, die vor Inkrafttreten der AGVO gewährt wurden, nicht die Veröffentlichungsanforderungen des Artikels 9 erfüllen, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu gelten.

([76]) Artikel 58 Absatz 1 der AGVO.
([77]) Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 56a Absatz 2 der AGVO.
([78]) Artikel 5 Absatz 1 der AGVO.
([79]) Artikel 6 der AGVO.
([80]) Artikel 7 der AGVO.
([81]) Artikel 8 der AGVO.
([82]) Artikel 9 der AGVO.

8.3.1.2. Vereinbarkeit mit den in Artikel 56a der AGVO festgelegten Voraussetzungen

(170) *Der Flughafen muss allen potenziellen Nutzern offenstehen* ([83]). Der TMA stand allen potenziellen Nutzern offen, d. h. allen Luftverkehrsgesellschaften, die die Nutzung der Flughafeninfrastruktur beantragt hatten und in den Erwägungsgründen 30 bis 36 genannt werden, wobei sie die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten und einheitlich, transparent und diskriminierungsfrei angewandten Flughafenentgelte akzeptierten.

(171) Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass alle Luftverkehrsgesellschaften, die unter Einhaltung des oben beschriebenen Rechtsrahmens vom Flughafen aus Flüge durchführen möchten, dies tun können. Daher waren im Zeitraum 2007-2009 mehrere Luftverkehrsgesellschaften am Flughafen tätig: TAROM, Carpatair, Malev, Wizz Air und CimberAir.

(172) *Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen gewährt* ([84]). Während des Bezugszeitraums wurde der TMA nicht verlegt oder von einem Flugplatz in einen Passagierflughafen umgewandelt; die Flughafeninfrastruktur existiert seit 1967 und wird seither auf demselben Gelände betrieben.

(173) Die Beihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht ([85]). In den beiden Jahren vor dem Zeitraum 2007-2009 und in den beiden folgenden Jahren 2010-2011 wurden am TMA keine Frachtflüge durchgeführt, und das Frachtaufkommen betrug nicht mehr als 200 000 Tonnen (Erwägungsgrund 37). Daher ist diese Bedingung erfüllt.

(174) Betriebsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Passagiere betrug ([86]). Die Zahl der Fluggäste am TMA in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 lag nicht über dem Schwellenwert (siehe Tabelle 1), sodass diese Bedingung erfüllt ist.

(175) Der Betrag einer Betriebsbeihilfe darf nicht höher sein als der Betrag, der erforderlich ist, um die Betriebsverluste und einen angemessenen Gewinn für den betreffenden Zeitraum zu decken. Die Beihilfegewährung erfolgt entweder in Form von vorab festgesetzten regelmäßigen Tranchen, die während des Gewährungszeitraums nicht erhöht werden, oder in Form von Beträgen, die auf der Grundlage der ermittelten Betriebsverluste nachträglich festgesetzt werden ([87]). Die öffentliche Finanzierung des TMA im Rahmen der Maßnahme 1 im Zeitraum 2007-2009 ist Tabelle 5 zu entnehmen. Im gesamten Zeitraum 2007-2009 bestand eine Finanzierungslücke, die nicht durch öffentliche Mittel gedeckt wurde. Daher ging die Beihilfe nicht über das hinaus, was zur Deckung der Betriebsverluste und eines angemessenen Gewinns erforderlich ist. Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass die Beträge in monatlichen Raten auf der Grundlage des im Voraus aufgestellten Jahreshaushalts gewährt und im Nachhinein auf der Grundlage der in den Jahresabschlüssen ausgewiesenen Ausführung reguliert wurden, um den Betriebsverlust zu decken, ohne einen Gewinn zu erzielen.

(176) Betriebsbeihilfen dürfen nicht für Kalenderjahre ausgezahlt werden, in denen das jährliche Passagieraufkommen des Flughafens mehr als 200 000 Passagiere beträgt ([88]). Die Fluggastzahlen am TMA beliefen sich im Jahr 2007 auf 156 929, im Jahr 2008 auf 69 945 und im Jahr 2009 auf 84 062 (siehe Tabelle 1). Diese Bedingung ist somit erfüllt.

(177) Die Gewährung einer Betriebsbeihilfe darf nicht an die Voraussetzung gebunden sein, dass mit bestimmten Luftverkehrsgesellschaften Vereinbarungen über Flughafenentgelte, Marketingzahlungen oder andere finanzielle Aspekte der Tätigkeiten der Luftverkehrsgesellschaften an dem jeweiligen Flughafen geschlossen werden ([89]). Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass die Gewährung der Beihilfe nicht vom Abschluss einer Sonderregelung mit bestimmten Luftverkehrsgesellschaften abhängig gemacht wurde und dass die Flughafenentgelte für alle Luftverkehrsgesellschaften gleich waren. Daher ist diese Bedingung erfüllt.

([83]) Artikel 56a Absatz 3 der AGVO.
([84]) Artikel 56a Absatz 4 der AGVO.
([85]) Artikel 56a Absatz 10 der AGVO.
([86]) Artikel 56a Absatz 15 der AGVO.
([87]) Artikel 56a Absatz 16 der AGVO.
([88]) Artikel 56a Absatz 17 der AGVO.
([89]) Artikel 56a Absatz 18 der AGVO.

8.3.1.3. Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit mit den AGVO-Voraussetzungen

(178) Maßnahme 1 erfüllt die Voraussetzungen der AGVO und ist daher mit dem Binnenmarkt vereinbar.

8.3.2. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit von Maßnahme 1*

(179) Aus den in den Erwägungsgründen 165 bis 177 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Betriebsbeihilfe für den TMA im Zeitraum 2007-2009 auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

9. BEURTEILUNG DER MAßNAHME 2 — FINANZIERUNG DER BODENABFERTIGUNGSINFRASTRUKTUR IM JAHR 2011

9.1. Vorliegen einer Beihilfe

(180) Die in den Erwägungsgründen 126 bis 133, 137, 140, 143 und 148 aufgeführten Grundsätze für das Vorliegen einer Beihilfe gelten auch für Maßnahme 2.

9.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

(181) Die Kommission muss zunächst prüfen, ob Maßnahme 2 auf Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV Anwendung findet.

(182) Wie in Erwägungsgrund 41 dargelegt, war der Flughafenbetreiber mit dem Bau, der Instandhaltung und dem Betrieb der Flughafeninfrastruktur sowie mit der Erbringung von Flughafendienstleistungen befasst und stellt den Nutzern, sowohl gewerblichen Luftfahrtbetreibern als auch nichtgewerblichen Nutzern der allgemeinen Luftfahrt, Entgelte für die Nutzung der Flughafeninfrastruktur in Rechnung, und verwertet die Infrastruktur daher kommerziell. Der Flughafenbetreiber übte daher zum Zeitpunkt der Investition eine wirtschaftliche Tätigkeit aus und stellte somit zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

(183) Darüber hinaus bestätigte Rumänien während des förmlichen Prüfverfahrens, wie in Erwägungsgrund 102 dargelegt, dass die durch Maßnahme 2 finanzierte Ausrüstung für die allgemeinen Tätigkeiten des Flughafens verwendet wurde. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass Maßnahme 2 keinen Ausgleich für Kosten aus dem öffentlichen Aufgabenbereich darstellt und daher auf ein Unternehmen anwendbar ist.

9.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

(184) Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass alle in Tabelle 3 angegebenen Investitionen aus dem Haushalt des Kreisrats von Mureş finanziert wurden: Mit dem Kreisratsbeschluss Nr. 15 vom 10. Februar 2011 wurde der Vorfeldbus finanziert, mit dem Kreisratsbeschluss Nr. 94 vom 28. Juli 2011 der Gepäckwagen und das Bodenstromversorgungsfahrzeug, mit dem Kreisratsbeschluss Nr. 84 vom 22. Juni 2011 die Treppen und der Enteiser.

(185) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011 aus staatlichen Mitteln gewährt wurde und dem Staat zuzurechnen war.

9.1.3. *Selektivität*

(186) Die finanzielle Unterstützung auf der Grundlage der in Erwägungsgrund 184 aufgeführten Regionalbeschlüsse ist selektiv, da die Beihilfe nur einem einzigen Unternehmen gewährt wird, nämlich dem Flughafenbetreiber am TMA. Es handelt sich also um eine Einzelmaßnahme. Maßnahme 2 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

9.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(187) Die rumänischen Behörden haben während des förmlichen Prüfverfahrens erklärt, dass der TMA selbst dann, wenn der Flughafen auf einem freien Markt tätig wäre, aufgrund der geringen Geschäftstätigkeit nicht in der Lage wäre, Bodenabfertigungsdienste rentabel zu erbringen. Daher betrachteten die rumänischen Behörden zum Zeitpunkt der Finanzierung die Investition als versunkene Kosten, und es wurde keine finanzielle Rendite erwartet. Die in Rede stehende öffentliche Finanzierung steht daher nicht im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers.

(188) Rumänien machte ferner geltend, dass die staatliche Finanzierung einen Ausgleich für die Erbringung einer DAWI darstelle. Im Falle eines Unternehmens, das mit der Erbringung einer DAWI betraut ist, muss die Kommission, um festzustellen, ob die zu prüfende Maßnahme einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt (siehe Erwägungsgrund 143), kumulativ prüfen, ob die vier Altmark-Kriterien erfüllt sind.

(189) Wie in Erwägungsgrund 144 dargelegt, ist das vierte Altmark-Kriterium erfüllt, wenn der Empfänger des Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Auswahl desjenigen Bieters ermöglicht hätte, der die geforderten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbracht hätte oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Berücksichtigung der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

(190) In diesem Fall wurde der Begünstigte nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt. Darüber hinaus haben die rumänischen Behörden keine Beweise dafür vorgelegt, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen ausgestatteten Unternehmen bei der Erfüllung der erforderlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden wären. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die in Rede stehende öffentliche Finanzierung das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt.

(191) Folglich entspricht Maßnahme 2 nicht dem vierten Altmark-Kriterium, sodass die Altmark-Kriterien im vorliegenden Fall nicht kumulativ erfüllt sind, ohne dass die anderen Altmark-Kriterien eingehend geprüft werden müssen. Da Maßnahme 2, wie in Erwägungsgrund 187 erläutert, nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang steht, verschaffte sie dem Flughafenbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil.

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

(192) Die Erwägungsgründe 148 bis 152 gelten für Maßnahme 2. Da Maßnahme 2 einen Regionalflughafen, den TMA, unterstützt, ist davon auszugehen, dass sie geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

9.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(193) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 2 eine staatliche Beihilfe für den Flughafenbetreiber im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

9.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(194) Maßnahme 2 wurde durchgeführt, bevor sie von der Kommission formal genehmigt wurde. Daher stellt sie eine unrechtmäßige Beihilfe dar, es sei denn, die entsprechenden Voraussetzungen eines Rechtsakts der Union für eine Freistellung von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 AEUV für bestimmte Beihilfekategorien waren zu dem Zeitpunkt gegeben.

(195) In diesem Fall machte Rumänien geltend, dass die Investition im Einklang mit dem Regierungsbeschluss von 1997 getätigt worden sei und dass die Investition mit dem Ausgleich für die Erbringung von DAWI verknüpft gewesen sei. Wie in den Erwägungsgründen 156(156) und 157 dargelegt, konnte Rumänien nicht nachweisen, dass mit der staatlichen Förderung auf der Grundlage des Regierungsbeschlusses von 1997 Flughafenbetreiber mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut wurden, weshalb die Beihilfe nicht mit der DAWI-Entscheidung von 2005 im Einklang stand und somit unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde.

9.3. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(196) Aus den in den Erwägungsgründen 157 und 159 dargelegten Gründen kann Maßnahme 2 weder als mit dem DAWI-Beschluss von 2012 noch als mit dem DAWI-Rahmen von 2012 vereinbar angesehen werden.

(197) Die Kommission muss daher prüfen, ob die Maßnahme mit der AGVO vereinbar ist, die Bestimmungen über Investitionsbeihilfen für Regionalflughäfen unter bestimmten Voraussetzungen enthält.

9.3.1. *Anwendung der AGVO*

(198) Die Übergangsbestimmungen der AGVO sehen vor, dass sie für alle Einzelbeihilfen gilt, die vor ihrem Inkrafttreten gewährt wurden, sofern diese Beihilfen alle Voraussetzungen der AGVO, ausgenommen Artikel 9, erfüllen ([90]).

(199) Gemäß Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe m der AGVO ist die Verordnung auf Beihilfen für Regionalflughäfen anwendbar. Investitionsbeihilfen für Flughäfen sind im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, sofern sie die Voraussetzungen des Artikels 56a Absätze 3 bis 14 und des Kapitels I der AGVO erfüllen ([91]).

(200) In Artikel 2 Nummer 144 der AGVO wird Flughafeninfrastruktur wie folgt definiert: „Infrastruktur und Ausrüstung für die Erbringung von Flughafendienstleistungen durch den Flughafen für Luftverkehrsgesellschaften und die verschiedenen Dienstleister; der Begriff umfasst Start- und Landebahnen, Terminals, Vorfeldflächen, Rollbahnen, zentralisierte Bodenabfertigungsinfrastruktur sowie alle anderen Einrichtungen, die die Erbringung von Flughafendienstleistungen direkt unterstützen; er umfasst nicht Infrastruktur und Ausrüstung, die in erster Linie für nicht luftverkehrsbezogene Tätigkeiten benötigt wird“. Die zu prüfende Maßnahme bezieht sich auf die staatliche Finanzierung der Bodenabfertigungsinfrastruktur im Jahr 2011 und fällt daher in den Anwendungsbereich der AGVO.

(201) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die AGVO aufgrund der Übergangsbestimmungen als Grundlage für die Vereinbarkeit auf Maßnahme 2 anwendbar ist.

9.3.2. *Vereinbarkeit der Maßnahme mit den einschlägigen Bestimmungen der AGVO*

9.3.2.1. Vereinbarkeit mit Kapitel I der AGVO

(202) *Transparenzanforderungen* ([92]). Diese Bedingung ist erfüllt, da die staatliche Förderung in Form jährlicher Zuschüsse gewährt wird, wobei die Obergrenze auf den Betrag festgesetzt wird, der für den Betrieb des Flughafens ohne Gewinnerzielung erforderlich ist. Diese Obergrenze wird jährlich ex ante auf der Grundlage der vom Flughafenbetreiber vorgelegten und durch Beschlüsse des Kreisrats von Mureş genehmigten Haushaltspläne für Einnahmen und Ausgaben festgelegt (siehe Erwägungsgrund 56).

(203) *Anreizeffekt* ([93]). Die rumänischen Behörden haben erklärt, dass die Investition erforderlich war, um den obligatorischen Krisenmanagementplan gemäß dem Regierungsbeschluss Nr. 443/2005 zur Genehmigung des nationalen Sicherheitsprogramms zu erfüllen. Die rumänischen Behörden haben erklärt, dass die am Flughafen zum Zeitpunkt der Investition zur Verfügung stehende Ausrüstung eine Gefahr für den Betrieb und die Flugsicherheit des Flughafens darstellte. Da der TMA die Investition nicht selbst durchführen konnte und ohne die Investition der Flughafen nicht in der Lage gewesen wäre, Flüge unter sicheren Bedingungen durchzuführen, ist die Bedingung des Anreizeffekts erfüllt.

([90]) Artikel 58 Absatz 1 der AGVO.
([91]) Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 56a Absatz 1 der AGVO.
([92]) Artikel 5 Absatz 1 der AGVO.
([93]) Artikel 6 der AGVO.

(204) *Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten* ([94]). Die rumänischen Behörden haben Belege für die Bezahlung der Ausrüstung vorgelegt und bestätigt, dass der Betrag von 588 062 RON, der der abzugsfähigen Mehrwertsteuer entspricht, nicht in den Kosten der im Jahr 2011 erworbenen Bodenabfertigungsinfrastruktur enthalten war.

(205) *Kumulierung* ([95]). Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass der TMA für den Kauf der Objekte keine andere Art von Beihilfe erhalten hat.

(206) *Veröffentlichung und Information* ([96]). Nach Artikel 58 Absatz 1 müssen Beihilfen, die vor Inkrafttreten der AGVO gewährt wurden, nicht die Veröffentlichungsanforderungen des Artikels 9 erfüllen, um als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu gelten.

9.3.2.2. Vereinbarkeit mit den in Artikel 56a der AGVO festgelegten Voraussetzungen

(207) *Der Flughafen muss allen potenziellen Nutzern offenstehen* ([97]). Der TMA stand allen potenziellen Nutzern offen, d. h. allen Luftverkehrsgesellschaften, die die Nutzung der Flughafeninfrastruktur beantragt hatten und in den Erwägungsgründen 30 bis 36 genannt wurden, wobei sie die im Luftfahrthandbuch veröffentlichten und einheitlich, transparent und diskriminierungsfrei angewandten Flughafenentgelte akzeptierten.

(208) Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass alle Luftverkehrsgesellschaften, die unter Einhaltung des oben beschriebenen Rechtsrahmens vom Flughafen aus operieren möchten, dies tun können. Wie in den Erwägungsgründen 31, 33 und 34 erläutert, waren WizzAir, Malev und Tarom die Luftverkehrsgesellschaften, die zum Zeitpunkt der Investitionsgewährung Linienflüge am Flughafen durchführten.

(209) *Die Beihilfen werden nicht für die Verlegung bestehender Flughäfen oder die Einrichtung neuer Passagierflughäfen gewährt* ([98]). Während des Bezugszeitraums wurde der TMA nicht verlegt oder von einem Flugplatz in einen Passagierflughafen umgewandelt; die Flughafeninfrastruktur existiert seit 1967 und wird seitherauf demselben Gelände betrieben.

(210) Die Beihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht ([99]): In den Zeiträumen 2009-2010 und 2012-2013 wurden am TMA keine Frachtflüge durchgeführt, und das Frachtaufkommen betrug nicht mehr als 200 000 Tonnen (Erwägungsgrund 37). Daher ist diese Bedingung erfüllt.

(211) Die betreffende Investition darf nicht über das für die Aufnahme des erwarteten mittelfristigen Verkehrsaufkommens erforderliche Maß hinausgehen, das auf der Grundlage realistischer Prognosen ermittelt wurde ([100]): Die rumänischen Behörden haben klargestellt, dass mit der Investition die erforderlichen Sicherheitsstandards erfüllt werden sollten, damit Flüge unter optimalen Sicherheitsbedingungen durchgeführt werden können (Erwägungsgrund 55). Diese Bedingung wird also durch die vorliegende Maßnahme erfüllt.

(212) Die Investitionsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, die sich im Umkreis von 100 Kilometern oder 60 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug um einen bestehenden Flughafen befinden, vom dem aus ein Linienflugverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 16 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 betrieben wird ([101]). Wie in Erwägungsgrund 29 erläutert, sind die dem TMA am nächsten gelegenen Flughäfen der CNIA, der mehr als 100 km bzw. 1 Stunde 30 Minuten mit dem Pkw entfernt ist, und der internationale Flughafen Sibiu, der ca. 120 km bzw. 1 Stunde 50 Minuten mit dem Pkw entfernt ist. Alle anderen großen Flughäfen sind mehr als 2 Stunden mit dem Auto entfernt. Diese Bedingung ist im vorliegenden Fall daher erfüllt.

([94]) Artikel 7 der AGVO.
([95]) Artikel 8 der AGVO.
([96]) Artikel 9 der AGVO.
([97]) Artikel 56a Absatz 3 der AGVO.
([98]) Artikel 56a Absatz 4 der AGVO.
([99]) Artikel 56a Absatz 10 der AGVO.
([100]) Artikel 56a Absatz 5 der AGVO.
([101]) Artikel 56a Absatz 6 der AGVO.

(213) Die Absätze 5 und 6 sind nicht auf Flughäfen anwendbar, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung bis zu 200 000 Passagiere betrug, sofern die Investitionsbeihilfe voraussichtlich nicht dazu führen wird, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen des Flughafens in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Passagiere erhöht. Die derartigen Flughäfen gewährten Investitionsbeihilfen müssen entweder mit Absatz 11 oder mit den Absätzen 13 und 14 im Einklang stehen ([102]). Wie in Tabelle 1 dargelegt, betrug das Passagieraufkommen im Zeitraum 2009-2010 weniger als 200 000 Fluggäste. Obwohl das Verkehrsaufkommen in den Jahren 2012 und 2013 mehr als 200 000 Fluggäste betrug, wie in Erwägungsgrund 203 dargelegt, war die Art der Ausrüstung, die durch Maßnahme 2 finanziert wurde, weder dazu bestimmt noch geeignet, das Verkehrsaufkommen auf dem Flughafen zu erhöhen, sondern ermöglichte dem Flughafen nur den Betrieb unter sicheren Bedingungen. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass diese Anforderung im vorliegenden Fall erfüllt wäre. Da der TMA die in diesem Erwägungsgrund geforderten Voraussetzungen erfüllt, sollte die Kommission nun lediglich nachweisen müssen, dass Erwägungsgrund 11 dieses Artikels im vorliegenden Fall erfüllt ist. Daher muss die Kommission nicht nachweisen, dass die Erwägungsgründe 13 und 14 im vorliegenden Fall erfüllt sind.

(214) Die Investitionsbeihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 3 Millionen Passagiere betrug. Sie dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als drei Millionen Passagiere erhöht ([103]). Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, lag das historische Passagieraufkommen des TMA während des gesamten untersuchten Zeitraums deutlich unter 3 Millionen Fluggästen. Im vorliegenden Fall ist diese Bedingung daher erfüllt.

(215) Die Beihilfen dürfen nicht für Flughäfen gewährt werden, deren durchschnittliches jährliches Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der tatsächlichen Beihilfegewährung mehr als 200 000 Tonnen betrug. Die Beihilfen dürfen nicht voraussichtlich dazu führen, dass sich das durchschnittliche jährliche Frachtaufkommen in den beiden Geschäftsjahren nach der Beihilfegewährung auf mehr als 200 000 Tonnen erhöht ([104]). In den Jahren 2009-2010 und in den beiden folgenden Jahren 2012-2013 wurden am TMA keine Frachtflüge durchgeführt, und das Frachtaufkommen betrug nicht mehr als 200 000 Tonnen (Erwägungsgrund 37). Daher ist diese Bedingung erfüllt.

(216) Der Betrag einer Investitionsbeihilfe darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen ([105]). In Artikel 2 Nummer 39 der AGVO wird der Betriebsgewinn definiert als „Differenz zwischen den abgezinsten Einnahmen und den abgezinsten Betriebskosten im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition, wenn die Differenz positiv ist. Zu den Betriebskosten zählen Kosten wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber die Abschreibungs- und Finanzierungskosten, wenn sie durch die Investitionsbeihilfe gedeckt werden. Durch Abzinsung der Einnahmen und Betriebskosten unter Verwendung eines geeigneten Abzinsungssatzes wird gewährleistet, dass ein angemessener Gewinn erzielt werden kann“.

(217) Der TMA ist ein Flughafen, der während des gesamten untersuchten Zeitraums Verluste verzeichnet hat. Wie in Tabelle 9 erläutert, gehen die rumänischen Behörden in ihren Prognosen davon aus, dass der TMA erst frühestens 2023 rentabel sein würde. Somit wurde die Investition im Jahr 2011 ohne die Erwartung getätigt, dass sie sich kurz- bis mittelfristig amortisieren würde Daher besteht nach der Investition keine Aussicht auf einen kurz- bis mittelfristigen Betriebsgewinn, weshalb die Kommission der Auffassung ist, dass dieser Erwägungsgrund im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist.

(218) *Beihilfefähige Kosten sind die Kosten (einschließlich Planungskosten) für Investitionen in Flughafeninfrastruktur* ([106]). Da es sich um eine Investition in Ausrüstung im Sinne des Artikels 2 Nummer 144 der AGVO handelt, entsprechen die beihilfefähigen Kosten dem von den rumänischen Behörden ausgezahlten und in Tabelle 3 ausgewiesenen Gesamtbetrag. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Anforderung im vorliegenden Fall erfüllt ist.

([102]) Artikel 56a Absatz 7 der AGVO.
([103]) Artikel 56a Absatz 9 der AGVO.
([104]) Artikel 56a Absatz 10 der AGVO.
([105]) Artikel 56a Absatz 11 der AGVO.
([106]) Artikel 56a Absatz 12 der AGVO.

9.3.2.3. Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit mit den AGVO-Voraussetzungen

(219) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen erfüllt Maßnahme 2 die Voraussetzungen der AGVO.

9.3.3. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit von Maßnahme 2*

(220) Aus den in den Erwägungsgründen 198 bis 218 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die dem TMA im Jahr 2011 gewährte Investitionsbeihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

10. BEURTEILUNG DER MAßNAHME 3 — FINANZIERUNG DES TMA IM RAHMEN DER DAWI-BETRAUUNG VON 2011 VON AUGUST 2011 BIS OKTOBER 2014

10.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(221) Die in den Erwägungsgründen 126 bis 133, 137, 140, 143 und 148 dargelegten Grundsätze gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV finden auch bei der Beurteilung von Maßnahme 3 Anwendung.

10.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

(222) Wie in Erwägungsgrund 41 dargelegt, hat der Flughafenbetreiber im untersuchten Zeitraum eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt und stellt somit ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(223) Die rumänischen Behörden argumentierten, dass die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheit von Flugzeugen sowie der Wartung von Flugzeugen, die von den in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben d bis h der DAWI-Betrauung von 2011 aufgeführten Flughafenentgelten befreit seien (Erwägungsgrund 58), keinen wirtschaftlichen Charakter hätten und in den Zuständigkeitsbereich einer Behörde fielen.

(224) In Bezug auf die in Artikel 1 Absatz 2 der DAWI-Betrauung von 2011 (Erwägungsgrund 58) unter den Buchstaben d, e und h aufgeführten Tätigkeiten erinnert die Kommission daran, dass Luftverkehrskontrolle, Polizei, Zoll, Brandbekämpfung, Tätigkeiten, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlich sind, und Investitionen in Infrastruktur und Ausrüstung, die für die Durchführung dieser Tätigkeiten erforderlich sind, im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft werden (Erwägungsgrund 132). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Erbringung von Luftverkehrskontrolldiensten, Feuerlöschdiensten, Notdiensten zur Gewährleistung der Sicherheit sowie die Bereitstellung von Raum und Versorgungsleistungen, die für Behörden, die spezifische Kontrolltätigkeiten am Flughafen durchführen, und den Schutz der Flughafeninfrastruktur erforderlich sind, wie in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben d, e und h der DAWI-Betrauung von 2011 aufgeführt, nichtwirtschaftlicher Art sind. Wie bereits in Erwägungsgrund 39 dargelegt, war der Rechtsrahmen für die Tätigkeiten von Flughafenbetreibern in Rumänien für alle Flughäfen einheitlich.

(225) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Finanzierung der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben d, e und h der DAWI-Betrauung von 2011 aufgeführten Tätigkeiten in den öffentlichen Aufgabenbereich fällt und folglich keine staatliche Beihilfe darstellt.

(226) In Bezug auf die Finanzierung der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben f und g der DAWI-Betrauung von 2011 aufgeführten Tätigkeiten (siehe Erwägungsgrund 58) brachte Rumänien vor, dass die Infrastruktur und Ausrüstung erworben worden sei, um Flüge von Flugzeugen zu verarbeiten, die gemäß Artikel 31 Absatz 2 der Regierungsverordnung Nr. 29/1997 über den Luftverkehrskodex rechtlich von der Zahlung von Flughafenentgelten befreit seien. Als Beispiel führte Rumänien an, dass am TMA zum Zeitpunkt der Finanzierung die Fluggäste den Weg zum Flugzeug zum Zwecke des Ein- und Aussteigens zu Fuß zurückgelegt hätten. Der Kauf eines Busses war notwendig, um die Anforderungen an die Beförderung von Fluggästen im Notfall oder bei einem Flugzeug in Not (z. B. aufgrund von Terrorismus) zu erfüllen.

(227) Allerdings sind weder die Abwicklung von Flügen, die von den in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe f der DAWI-Betrauung von 2011 aufgeführten Flughafenentgelten befreit sind, noch der Erwerb und die Instandhaltung der für die Durchführung solcher Flüge erforderlichen Ausrüstung gemäß Buchstabe g Aufgaben, die im Allgemeinen dem Staat vorbehalten sind.

(228) Außerdem erinnert die Kommission daran, dass, wird eine Infrastruktur sowohl für wirtschaftliche als auch für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt, die öffentliche Finanzierung insoweit unter die Beihilfevorschriften fällt, als sie die mit den wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten deckt ([107]).

([107]) Randnummern 34 und 35 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 und die darin angeführte Rechtsprechung.

(229) Rumänien bestätigte im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens im vorliegenden Fall, dass die zugrunde liegende Infrastruktur auch für die wirtschaftlichen Tätigkeiten des Flughafens genutzt wurde.

10.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

(230) Die dem TMA im Rahmen der DAWI von 2011 gewährten Ausgleichsleistungen wurden mit dem Kreisratsbeschluss von August 2011 genehmigt (Erwägungsgrund 58) und aus dem Haushalt des Kreisrats von Mureş gezahlt. Dieser Beschluss wurde direkt vom Kreisrat von Mureş gefasst, einer Gemeinde in Rumänien, die Teil des rumänischen Staates ist.

(231) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass eine solche Finanzierung staatliche Mittel darstellt und auch dem Staat zuzurechnen ist.

10.1.3. *Selektivität*

(232) Im vorliegenden Fall hat der Staat die finanzielle Unterstützung einem einzigen Unternehmen — dem Flughafenbetreiber — vorgeschlagen und gewährt. Es handelt sich also um eine Einzelmaßnahme. Maßnahme 3 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

10.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(233) Die dem Flughafenbetreiber gewährte staatliche Finanzierung war dazu bestimmt, die bei der Ausführung seiner gewöhnlichen Tätigkeit entstandenen Verluste zu kompensieren oder Investitionskosten zu decken. Im Beweismaterial, das der Kommission vorgelegt wurde oder den Stellungnahmen, die ihr von Rumänien oder Drittparteien übermittelt wurden, lässt nichts darauf schließen, dass die bewilligende Behörde einen finanziellen Ertrag infolge dieser Fördermaßnahmen hätte erwarten können, als sie sich zur Gewährung dieser Maßnahmen entschied.

(234) Die Kommission stellt ferner fest, dass Rumänien nicht geltend gemacht hat, dass die Finanzierung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stand. Wie in Tabelle 4 dargelegt, verzeichnete der TMA im gesamten geprüften Zeitraum Verluste, ohne dass mittelfristig Aussicht auf Rentabilität bestand (Tabelle 5). Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die zu prüfende Finanzierung nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stand.

(235) Im Laufe des Prüfungsverfahrens brachte Rumänien ferner vor, dass die strittige öffentliche Finanzierung einen Ausgleich für die Erbringung einer DAWI darstelle, der die Altmark-Kriterien erfülle.

(236) Im vorliegenden Fall war das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt, da der Begünstigte nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde. Außerdem liegen keine Belege dafür vor, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit erforderlichen Mitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen berücksichtigt wurden. Nach Auffassung der Kommission kann deshalb nicht darauf geschlossen werden, dass die in Rede stehende öffentliche Finanzierung auf der Grundlage der Kosten eines effizient tätigen Unternehmens berechnet wurde. Da das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war, stellt die Kommission fest, dass die vier Altmark-Kriterien im vorliegenden Fall nicht kumulativ erfüllt waren.

(237) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die geprüfte Maßnahme 3 dem Flughafenbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.

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

(238) Die in Erwägungsgrund 152 dargelegte Beurteilung gilt auch für die staatliche Finanzierung, die dem Flughafenbetreiber im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2011 gewährt wurde; daher ist davon auszugehen, dass die Finanzierung geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

10.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(239) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die staatliche Finanzierung, die dem Flughafenbetreiber auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2011 gewährt wurde, eine staatliche Beihilfe für den Flughafenbetreiber im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, mit Ausnahme der Finanzierung von Tätigkeiten, die in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen (siehe Erwägungsgrund 225).

10.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(240) Maßnahme 3 wurde durchgeführt, bevor sie von der Kommission formal genehmigt wurde. Daher stellt sie eine unrechtmäßige Beihilfe dar, es sei denn, die entsprechenden Voraussetzungen eines Rechtsakts der Union für eine Freistellung von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 AEUV für bestimmte Beihilfekategorien waren zu dem Zeitpunkt gegeben.

(241) Im vorliegenden Fall machte Rumänien geltend, dass Maßnahme 2 die Voraussetzungen der DAWI-Entscheidung von 2005 erfülle.

10.2.1. *Übereinstimmung der DAWI-Betrauung von 2011 mit der DAWI-Entscheidung von 2005*

(242) Die DAWI-Entscheidung von 2005 setzt zunächst das Vorliegen einer echten DAWI voraus. In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission daran, dass die Mitgliedstaaten bei der Definition von DAWI über ein weites Ermessen verfügen. Die Prüfung durch die Kommission beschränkt sich auf die Beurteilung, ob bei der Festlegung des Anwendungsbereichs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ein offenkundiger Fehler begangen wurde ([108]).

(243) Was die Frage betrifft, ob der Betrieb eines Flughafens insgesamt eine DAWI darstellt, wie im vorliegenden Fall von den rumänischen Behörden geltend gemacht wurde, prüft die Kommission typischerweise, ob das von dem Flughafen bediente Gebiet ohne den Flughafen in einem Maße von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde. Diese Analyse sollte auf Einzelfallbasis durchgeführt werden ([109]).

(244) Im vorliegenden Fall berücksichtigt die Kommission folgende Punkte:

a) Der TMA befindet sich in einer Entfernung von 103 km vom CNIA. Die rumänischen Behörden haben erklärt, dass zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Kreisratsbeschlusses von August 2011 aufgrund der in den Erwägungsgründen 23 bis 26 dargelegten Umstände die Reisezeit zwischen den beiden Flughäfen aufgrund des schlechten Zustands der Straße, der eine durchschnittliche Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h ermöglichte, und des hohen Verkehrsaufkommens mehr als zwei Stunden betrug. Diese Reisezeit würde im Busverkehr zunehmen, wobei die Mindestfahrzeit 3 Stunden und 10 Minuten beträgt (einschließlich der Fahrt vom Busbahnhof in Cluj Napoca zum CNIA).

b) Darüber hinaus haben die rumänischen Behörden klargestellt, dass zum Zeitpunkt des Erlasses des Kreisratsbeschlusses von August 2011 ohne den TMA die Kreise nördlich, östlich und südlich des Kreises Târgu Mureş (d. h. die Kreise Harghita, Covasna, ein Teil von Bistrita, Sibiu, Neamt und Brasov) von der übrigen Union abgeschnitten gewesen wären, da es keine Autobahn gab, die die Kreise Mureş, Harghita, Covasna, Bistrita, Neamt, Brasov, Sibiu und CNIA verbindet (siehe Erwägungsgründe 23 bis 26).

c) Darüber hinaus haben die rumänischen Behörden erklärt, dass aufgrund der Karpaten in der Umgebung des Kreises Harghita (rund 300 000 Einwohner) die einzige leichte Straßenzufahrt nach Westen (in Richtung des Kreises Mureş) erfolgt und dass der TMA der einzige Luftweg ist, über den die Einwohner dieses Kreises Zugang zu anderen Regionen Europas haben. Während des Prüfungsverfahrens brachten die rumänischen Behörden auch den Einfluss der Wetterbedingungen auf die Dauer des Straßenverkehrs zwischen dem Kreis Mureş und den benachbarten Kreisen zur Sprache. Die jährliche Schneefallrate in Târgu Mureş beträgt bis zu 190 Tage/Jahr. Die häufigsten Tage mit Schneebedeckung (Tage, an denen der Straßenverkehr behindert wird) treten im Dezember (14,4 Tage), Januar (23,2 Tage) und Februar (17,5 Tage) auf, mit insgesamt 55,1 Tagen/Jahr. In einigen Fällen kann die Schneedecke den gesamten Monat während der Wintermonate andauern, d. h. 31 Tage im Dezember und Januar und 28-29 Tage im Februar. Frost ist eine weitere Ursache für die Verkehrsüberlastung. Der erste Herbstfrost in Târgu Mureş tritt im Durchschnitt am 13. Oktober auf, während der letzte Frühjahrsfrost am 21. April zu verzeichnen ist. Dies bedeutet, dass der durchschnittliche jährliche frostfreie Zeitraum 174 Tage beträgt.

d) Darüber hinaus war der Schienenverkehr zum damaligen Zeitpunkt unterentwickelt, es gab keine Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

([108]) Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, SNCM/Kommission, T-454/13, Rn. 111, Urteile vom 15. Juni 2005, Olsen/Kommission, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, Rn. 216 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 22. Oktober 2008, TV2/Danmark u. a./Kommission, T-309/04, T-317/04, T-329/04 und T-336/04, ECLI:EU:T:2008:457, Rn. 101 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([109]) Randnummer 72 der Luftverkehrsleitlinien von 2014.

e) Während des Prüfungsverfahrens haben die rumänischen Behörden auf den rumänischen Generalverkehrsplan von 2015 ([110]) verwiesen, um nachzuweisen, dass weder der CNIA noch der Sibiu mittelfristig in der Lage wären, ihr eigenes Verkehrsaufkommen ohne zusätzliche erhebliche Investitionen zu bewältigen (der CNIA müsste zusätzliche 23 265 Quadratmeter an Flugzeugvorfeldflächen und 29 066 Quadratmeter an Passagierterminalflächen und der Sibiu 460 Quadratmeter an Passagierterminalflächen bauen, nur um ihren eigenen Bedarf zu decken). Daher wären diese beiden Flughäfen nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen des TMA zu übernehmen, falls Letzterer nicht mehr existiert.

f) Wie in Erwägungsgrund 21 dargelegt, verzeichnete der Kreis Mureș in den letzten Jahrzehnten einen erheblichen Bevölkerungsrückgang, der sich in den kommenden Jahren fortsetzen dürfte. Darüber hinaus hat der Kreis Mureș, wie in Erwägungsgrund 22 erwähnt, weniger von der EU-Erweiterung profitiert als seine Nachbarkreise, ganz zu schweigen vom Großraum Bukarest. In Anerkennung der Bedeutung der Infrastruktur für die regionale Entwicklung haben die rumänischen Behörden den Flughafen als einen wichtigen Vermögenswert eingestuft. Infolgedessen wurde seine Renovierung in das operationelle Programm für große Infrastrukturen 2014-2020 aufgenommen. Im Rahmen der Entwicklungsstrategie des Kreises Mureș plante der Kreisrat die Einrichtung eines Industrieparks in der Nähe des Flughafens, bekannt als Mureș-Industriepark ([111]). Die rumänischen Behörden haben bestätigt, dass der Park erfolgreich Produktionsunternehmen und ausländische Investitionen angezogen hat, was zum regionalen Wirtschaftswachstum beigetragen hat. Ziel ist es, einen intermodalen Verkehrsknotenpunkt zu entwickeln, um die Anbindung und Entwicklung des Gebiets weiter zu fördern.

g) Die rumänischen Behörden haben die Bedeutung des Tourismus als Wirtschaftstätigkeit für die Dynamik des Kreises hervorgehoben. Der Tourismus im Kreis Mureș nahm im Zeitraum 2010-2015 erheblich zu, wobei die Zahl der Touristen mit insgesamt 492 181 Besuchern den vierten Platz in Rumänien erreichte ([112]). Die am häufigsten von ausländischen Touristen besuchten touristischen Attraktionen im Jahr 2015 waren Sighișoara, Târgu Mureș und der Kurort Sovata. Ausländische Touristen kommen hauptsächlich aus EU-Ländern, aber auch aus Ländern außerhalb der Europäischen Union (z. B. Israel). Die rumänischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass der Flughafen Târgu Mureș mit seinen Direktverbindungen zu mehreren großen Städten in der EU eine entscheidende Rolle beim Anstieg der Zahl der Touristen gespielt habe.

h) Schließlich haben die rumänischen Behörden darauf hingewiesen, dass Târgu Mureș ein führendes Zentrum für Herztransplantation und Notfallmedizin sei. Der rasche Transport von Organen zwischen nationalen Zentren sei ein entscheidender Aspekt der Organtransplantation. Ziel des klinischen Notfallkrankenhauses im Kreis Mureș sei es, seine Führungsposition von der Herztransplantation bis hin zur Herz-Lungen-, Nierentransplantation oder anderen Organ- und Gewebetransplantationen zu erweitern. Dies stehe im Einklang mit der Strategie des rumänischen Gesundheitsministeriums, die die Einrichtung einer Gewebebank in Târgu Mureș vorsieht. Das Krankenhaus hat betont, dass die Verlegung von Patienten mit dem Hubschrauber von einem anderen, weit entfernt gelegenen Flughafen in das Krankenhaus aufgrund meteorologischer oder technischer Zwänge, die den due Verlegung häufig ausschlössen, nicht dauerhaft durchgeführt werden könne, was Auswirkungen auf den Patienten habe.

(245) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass Rumänien keinen offenkundigen Beurteilungsfehler begangen hat, als es festgestellt hat, dass einige Gebiete der Zentralregion Rumäniens ohne den TMA in einem Maße von der übrigen Union abgeschnitten wären, das ihre soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde.

(246) Unter diesen Umständen ist die Kommission der Auffassung, dass die von den rumänischen Behörden übermittelten Informationen ausreichen, um ihre Entscheidung, den TMA mit einer DAWI zu betrauen, zu bestätigen, und dass Rumänien keinen offenkundigen Fehler begangen hat.

(247) Die DAWI-Entscheidung von 2005 (Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d) gilt auch nur für Flughäfen mit weniger als 1 000 000 Fluggästen in den beiden Geschäftsjahren, die dem Geschäftsjahr vorausgingen, in dem die DAWI zugewiesen wurden.

(248) Der TMA hatte in den Jahren 2009 und 2010, d. h. in den Jahren vor der Betrauung mit der DAWI von 2011, weniger als 1 000 000 Fluggäste pro Jahr (siehe Tabelle 1). Daher galt die DAWI-Entscheidung von 2005 für Maßnahme 2.

([110]) master-planul-general-de-transport_iulie_2015_vol-i.pdf.
([111]) Entwicklungsplan für den Kreis Mureș 2014-2020.
Abrufbar unter: anexa_hot107_2014.pdf.
([112]) https://mures.insse.ro/wp-content/uploads/2023/03/Mures_Anuar_statistic_2015.pdf.

(249) Schließlich enthält die DAWI-Entscheidung von 2005 eine Reihe von Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen für DAWI für Regionalflughäfen, die im Folgenden erläutert werden.

(250) Öffentlicher Auftrag. Damit die DAWI-Entscheidung von 2005 Anwendung finden kann, muss die Verantwortung für die Erbringung der DAWI einem Unternehmen durch einen oder mehrere offizielle Rechtsakte übertragen werden ([113]). Im vorliegenden Fall wurde die DAWI mit dem Kreisratsbeschluss von August 2011 übertragen.

(251) Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 weist ferner eine Reihe von Merkmalen auf, die der Betrauungsakt erfüllen sollte, insbesondere:

1. *Art und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen*. Die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist in Artikel 1 Absatz 2 des Regionalgesetzes von August 2011 festgelegt. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist auf den 1. Januar des Jahres, das auf das Jahr folgt, in dem der TMA den Schwellenwert von 1 000 000 Fluggästen überschreitet, und spätestens den 31. Dezember 2016 begrenzt ([114]). Darüber hinaus sieht der Kreisratsbeschluss von August 2011 vor, dass die DAWI-Betrauung nach diesem Zeitpunkt überarbeitet wird ([115]).

2. *Das beauftragte Unternehmen und der geografische Geltungsbereich*. Die DAWI wurde dem Flughafenbetreiber übertragen, und der *geografische Geltungsbereich* der Betrauung ist definiert als ein geografisches Gebiet von 24 000 km² mit einer Bevölkerung von ungefähr 1,5 Millionen Einwohnern, bestehend aus vier Kreisen: Mureș, Bistrita, Harghita, Covasna ([116]).

3. *Art und Dauer der dem Unternehmen gegebenenfalls gewährten ausschließlichen oder besonderen Rechte*. Das ausschließliche Recht zur Erbringung der DAWI wird dem Flughafenbetreiber gewährt ([117]).

4. Die Parameter für die Berechnung, Überwachung und etwaige Änderung der Ausgleichszahlungen.

   i) Berechnung der Ausgleichszahlung. Die bei der Festlegung der Höhe der Ausgleichszahlung zu berücksichtigenden Kosten umfassen alle festen und variablen, laufenden und Kapitalkosten, die bei der Erbringung der mit der DAWI zusammenhängenden Tätigkeiten anfallen, sowie den Anteil dieser Tätigkeiten an den gemeinsamen Kosten des Flughafenbetreibers. Investitionskosten werden berücksichtigt, wenn sie eng mit der Erbringung von DAWI zusammenhängen ([118]). Die bei der Ermittlung der Ausgleichszahlung zu berücksichtigenden Einnahmen umfassen alle Einnahmen aus den Tätigkeiten, die unter die DAWI fallen, sowie etwaige Gewinne aus anderen Tätigkeiten des Betreibers als denjenigen, die mit der DAWI zusammenhängen ([119]).

   ii) *Überwachung der Ausgleichszahlung*. Der Flughafenbetreiber muss den geforderten Ausgleichsbetrag begründen und einen Bericht über die Begründung und Rechtfertigung aus dem lokalen Haushalt erstellen. Die Wirtschaftsabteilung des Kreisrats von Mureș ist dann für die Überprüfung der in diesem Bericht enthaltenen Informationen sowie der vom Flughafenbetreiber vorgelegten Jahresabschlüsse zuständig. Diese Kontrollen werden mindestens einmal jährlich und bei Bedarf häufiger durchgeführt ([120]).

   iii) Überprüfung der Ausgleichszahlung und Vorkehrungen zur Vermeidung und Rückzahlung einer Überkompensation. Auf der Grundlage ihrer regelmäßigen Kontrollen fordert die Wirtschaftsabteilung des Kreisrats von Mureș vom Flughafenbetreiber die Erstattung einer etwaigen Überkompensation und unterbreitet gegebenenfalls einen begründeten Vorschlag für die Überarbeitung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der DAWI ([121]).

(252) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen des Artikels 4 der DAWI-Entscheidung von 2005 durch den Kreisratsbeschluss von August 2011 erfüllt sind.

([113]) Artikel 4 der DAWI-Entscheidung von 2005.
([114]) Artikel 2 Absatz 2 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([115]) Artikel 2 Absatz 3 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([116]) Artikel 1 Absatz 1 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([117]) Artikel 3 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([118]) Artikel 4 Absatz 4 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([119]) Artikel 4 Absatz 5 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([120]) Artikel 5 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.
([121]) Artikel 5 Absatz 4 des Kreisratsbeschlusses von August 2011.

(253) *Ausgleichszahlung* ([122]). In Artikel 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 sind die Parameter festgelegt, die erfüllt sein müssen, damit die Ausgleichszahlung als mit der Entscheidung vereinbar angesehen werden kann.

(254) Die Höhe der Ausgleichszahlung darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und einen angemessenen Gewinn aus dem für die Erfüllung dieser Verpflichtungen eingesetzten Eigenkapital abzudecken. Wie in Tabelle 3 dargestellt, verzeichnete der Flughafen während des gesamten Betrauungszeitraums (2011-2014) Verluste. Der Ausgleich, den der Flughafenbetreiber erhielt, reichte nicht aus, um die Kosten für die Erfüllung seiner DAWI-Verpflichtungen zu decken. Angesichts des Vorstehenden ist davon auszugehen, dass die betreffende Voraussetzung im vorliegenden Fall erfüllt ist.

(255) Die zu berücksichtigenden Kosten und Einnahmen umfassen sämtliche mit der Erbringung der DAWI verbundenen Ausgaben und ihre Berechnung muss anhand gemeinhin akzeptierter Rechnungslegungsgrundsätze erfolgen. Die Kommission geht davon aus, dass aus den in Erwägungsgrund 251 dargelegten Gründen die Berechnungen der Kosten und Einnahmen im Einklang mit Artikel 4 Absätze 4 und 5 des Kreisratsbeschlusses von August 2011 vorgenommen wurden und dieses Kriterium daher erfüllt ist.

(256) *Getrennte Buchführung über die Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den DAWI und den anderen Dienstleistungen*. Wie in Erwägungsgrund 62 erläutert, schreibt die Betrauung von 2011 eine klare Trennung der Buchführung vor. Diese Trennung wurde während der Dauer der Betrauung durchgeführt.

(257) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen des Artikels 5 der DAWI-Entscheidung von 2005 im vorliegenden Fall erfüllt sind.

(258) *Kontrolle von Überkompensation*. Artikel 6 der DAWI-Entscheidung von 2005 sieht mehrere Mechanismen vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass der Flughafenbetreiber nicht überkompensiert wurde, nämlich das Vorhandensein regelmäßiger Kontrollen und das Vorhandensein von Mechanismen zur Gewährleistung der Rückzahlung einer etwaigen Überkompensation und Bestimmungen zur Vermeidung einer künftigen Überkompensation.

(259) Wie in Erwägungsgrund 251 Absatz 4 Ziffern ii und iii erläutert, hat der Kreisrat von Mureş Mechanismen eingeführt, um eine Überkompensation zu vermeiden. Darüber hinaus hat der Kreisrat von Mureş in einer Reihe von Vorschriften festgelegt, dass der künftige Ausgleich anhand der Ergebnisse der Vorjahre berechnet wird. Mit anderen Worten: Wenn der Flughafenbetreiber 2012 überkompensiert wurde, würde der Überschuss auf den Ausgleich im Jahr 2013 angerechnet ([123]).

(260) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Voraussetzungen des Artikels 6 der DAWI-Entscheidung von 2005 im vorliegenden Fall erfüllt sind.

10.2.2. *Schlussfolgerung*

(261) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2011 gewährte Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist und von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt war.

11. **BEURTEILUNG DER MAßNAHME 4 — FINANZIERUNG DES TMA IM RAHMEN DER DAWI-BETRAUUNG VON 2014 VOM 30. OKTOBER 2014 BIS ZUM 9. MAI 2019**

11.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(262) Die in den Erwägungsgründen 126 bis 133, 137, 140, 143, 148 und 149 dargelegten Grundsätze gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV finden auch bei der Beurteilung von Maßnahme 4 Anwendung.

([122]) Der Flughafenbetreiber wurde im untersuchten Zeitraum um einen Betrag entschädigt, der niedriger war als seine tatsächlichen Kosten (Tabelle 4). Die Kommission wird daher die Bestimmungen zu Artikel 6 des DAWI-Beschlusses in Bezug auf die angemessene Rendite nicht prüfen.

([123]) Siehe beispielsweise den Kreisratsbeschluss Nr. 158 des Kreisrats von Mureş vom 20. Dezember 2012, wonach die Schätzung des Ausgleichs für 2013 und 2014 im Haushaltsentwurf auf den Ergebnissen für 2012 beruht.

11.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens*

(263) Wie in Erwägungsgrund 41 dargelegt, hat der Flughafenbetreiber im untersuchten Zeitraum eine wirtschaftliche Tätigkeit ausgeübt und stellt somit ein Unternehmen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(264) Die rumänischen Behörden argumentierten, dass der Flughafenbetreiber bestimmte Tätigkeiten ausübe, die in den Anwendungsbereich der DAWI von 2014 und in den öffentlichen Aufgabenbereich fielen. Rumänien machte insbesondere geltend, dass die Kosten, die dem Flughafenbetreiber im Namen staatlicher Stellen entstehen, die auf dem Flughafengelände tätig sind, sowie die Kosten für die Bedienung von Flügen, die von der Zahlung von Flughafenentgelten befreit sind, als in den öffentlichen Aufgabenbereich fallend anzusehen seien.

(265) Die Kommission erinnert daran, dass, wird eine Infrastruktur sowohl für wirtschaftliche als auch für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten genutzt, die öffentliche Finanzierung nur insoweit unter die Beihilfevorschriften fällt, als sie die mit den wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundenen Kosten deckt.

(266) In Bezug auf die staatliche Förderung, die für die Tätigkeiten nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben d bis g der DAWI-Betrauung von 2014 verwendet wird (Erwägungsgrund 66), erinnert die Kommission daran, dass Tätigkeiten in den Bereichen Polizei, Zoll, Brandbekämpfung, Tätigkeiten, die zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderlich sind, sowie Investitionen und Instandhaltung im Zusammenhang mit der Infrastruktur und Ausrüstung, die für die Durchführung dieser Tätigkeiten erforderlich sind, im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft werden.

(267) Die Kommission berücksichtigt daher den Schutz der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d der DAWI-Betrauung von 2014 aufgeführten Flughafeninfrastruktur, die Such- und Rettungseinsätze in den Räumlichkeiten des Flughafens gemäß Buchstabe e, die Bewachungs- und Sicherheitseinrichtungen für Notfälle sowie Brandverhütungs- und -bekämpfungseinrichtungen gemäß Buchstabe f und die Bereitstellung der erforderlichen Bereiche, Einrichtungen und Infrastrukturen, die von der Zollverwaltung, der Grenzpolizei, der Luftverkehrspolizei, dem Innenministerium und dem rumänischen Nachrichtendienst für die Ausübung ihrer spezifischen Tätigkeiten gemäß Buchstabe g erforderlich sind, als Maßnahmen, die unter die normale Ausübung staatlicher Aufgaben fallen, sofern sie unter die in Erwägungsgrund 132 aufgeführten Kategorien fallen ([124]). Wie bereits in Erwägungsgrund 39 dargelegt, war der Rechtsrahmen für die Tätigkeiten von Flughafenbetreibern in Rumänien für alle Flughäfen einheitlich.

(268) Daher fällt die staatliche Förderung dieser Tätigkeiten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben d bis g der DAWI-Betrauung von 2014 in den öffentlichen Aufgabenbereich und stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(269) Allerdings sind weder die unentgeltliche Durchführung von staatlichen Flügen, Militärdienstflügen innerhalb bestimmter Ministerien und Regierungsdienste, Notflügen und in anderen gesetzlich geregelten Situationen, die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe h der DAWI-Betrauung von 2014 aufgeführt sind, noch die Bodenabfertigungsdienste, die für staatseigene Flugzeuge erbracht werden, einschließlich der Beschaffung der unter Buchstabe c aufgeführten zugehörigen Ausrüstung, Aufgaben, die im Allgemeinen dem Staat vorbehalten sind.

11.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

(270) Die dem TMA im Rahmen der DAWI von 2014 gewährten Ausgleichsleistungen wurden durch den Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 genehmigt (Erwägungsgrund 43) und aus dem Haushalt des Kreisrats von Mureş gezahlt. Dies ist ein direkter Beschluss des Kreisrats von Mureş, einer Gemeinde in Rumänien, die Teil des rumänischen Staates ist.

(271) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die auf der Grundlage des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 gewährte Finanzierung staatliche Mittel darstellt und auch dem Staat zuzurechnen ist.

([124]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2015/1226/oj).

11.1.3. *Selektivität*

(272) Im vorliegenden Fall hat der Staat die finanzielle Unterstützung einem einzigen Unternehmen — dem Flughafenbetreiber — vorgeschlagen und gewährt. Es handelt sich also um eine Einzelmaßnahme. Maßnahme 4 ist daher selektiv im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV.

11.1.4. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(273) Die dem Flughafenbetreiber gewährte staatliche Finanzierung war dazu bestimmt, die bei der Ausführung seiner gewöhnlichen Tätigkeit entstandenen Verluste zu kompensieren oder Investitionskosten zu decken. Im Beweismaterial, das der Kommission vorgelegt wurde oder den Stellungnahmen, die ihr von Rumänien oder Drittparteien übermittelt wurden, lässt nichts darauf schließen, dass die bewilligende Behörde einen finanziellen Ertrag infolge dieser Fördermaßnahmen hätte erwarten können, als sie sich zur Gewährung dieser Maßnahmen entschied.

(274) Die Kommission stellt ferner fest, dass Rumänien nicht geltend gemacht hat, dass die Finanzierung mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stand. Wie in Tabelle 6 dargelegt, verzeichnete der TMA im gesamten geprüften Zeitraum Verluste, ohne dass mittelfristig Aussicht auf Rentabilität bestand (Tabelle 5). Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die zu prüfende Finanzierung nicht mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stand.

(275) Im Laufe des Prüfungsverfahrens brachte Rumänien ferner vor, dass Maßnahme 4 einen Ausgleich für die Erbringung einer DAWI darstelle, die die Altmark-Kriterien erfülle.

(276) Im vorliegenden Fall wurde das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt, da der Begünstigte nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde. Außerdem liegen keine Belege dafür vor, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit erforderlichen Mitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen berücksichtigt wurden. Nach Auffassung der Kommission kann deshalb nicht darauf geschlossen werden, dass die in Rede stehende öffentliche Finanzierung auf der Grundlage der Kosten eines effizient tätigen Unternehmens berechnet wurde. Da das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war, stellt die Kommission fest, dass die vier Altmark-Kriterien im vorliegenden Fall nicht kumulativ erfüllt waren.

(277) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 4 dem Flughafenbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.

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

(278) Die in Erwägungsgrund 152 dargelegte Beurteilung gilt auch für die staatliche Finanzierung, die dem Flughafenbetreiber im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 gewährt wird, und daher ist davon auszugehen, dass die Finanzierung geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

11.1.6. *Schlussfolgerung zum Vorliegen staatlicher Beihilfen*

(279) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die staatliche Finanzierung, die dem Flughafenbetreiber auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2014 gewährt wurde, eine staatliche Beihilfe für den Flughafenbetreiber im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, mit Ausnahme der Finanzierung von Tätigkeiten, die in den öffentlichen Aufgabenbereich fallen (siehe Erwägungsgrund 268).

11.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(280) Maßnahme 4 wurde durchgeführt, bevor sie von der Kommission formal genehmigt wurde. Daher stellt sie eine unrechtmäßige Beihilfe dar, es sei denn, die entsprechenden Voraussetzungen eines Rechtsakts der Union für eine Freistellung von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 AEUV für bestimmte Beihilfekategorien waren zu dem Zeitpunkt gegeben.

(281) Rumänien machte geltend, dass Maßnahme 4 die Bedingungen des DAWI-Beschlusses von 2012 erfülle.

(282) Der DAWI-Beschluss von 2012 gilt für Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI für Flughäfen, deren durchschnittliches jährliches Verkehrsaufkommen in den beiden Geschäftsjahren, die dem Jahr vorausgehen, in dem die DAWI zugewiesen wurden, 200 000 Fluggäste nicht übersteigt. Wie im Einleitungsbeschluss von 2015 erwähnt, hatte TMA in den Jahren 2012 und 2013, d. h. in den Jahren vor der Betrauung mit der DAWI von 2014, mehr als 200 000 Fluggäste pro Jahr (siehe Tabelle 1). Daher galt der DAWI-Beschluss von 2012 nicht für Maßnahme 4.

(283) Dementsprechend wurde Maßnahme 4 unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt.

11.3. **Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt**

(284) Im Einklang mit den Luftverkehrsleitlinien von 2014 kann der Ausgleich für den Betrieb eines Flughafens als DAWI nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden, wenn die in Abschnitt 4 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 festgelegten Kriterien erfüllt sind, insbesondere wenn das Vorhaben als echte DAWI im Sinne der Randnummern 69 und 72 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 einzustufen ist und wenn es die Vereinbarkeitskriterien gemäß Abschnitt 4.2 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 in Verbindung mit den einschlägigen Vorschriften des DAWI-Rahmens von 2012 erfüllt.

(285) Nach Randnummer 75 Buchstabe a der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gilt der DAWI-Rahmen von 2012 für die Prüfung der Vereinbarkeit von Beihilfen für Flughäfen mit einem durchschnittlichen jährlichen Passagieraufkommen von mehr als 200 000 Fluggästen während der Dauer der DAWI-Betrauung, was beim TMA der Fall war (Tabelle 1). Die Kommission wird daher die Vereinbarkeit von Maßnahme 4 mit dem Binnenmarkt auf der Grundlage der Kriterien prüfen, die im DAWI-Rahmen von 2012 und in den Luftverkehrsleitlinien von 2014 festgelegt sind.

(286) Der DAWI-Rahmen von 2012 enthält eine Reihe von Voraussetzungen für die Vereinbarkeit von DAWI mit dem Binnenmarkt, unter anderem in Bezug auf Flughäfen, darunter insbesondere das Vorliegen eines Betrauungsakts, die Berechnung des Ausgleichs und das Vorhandensein von Mechanismen zur Kontrolle von Überkompensationen.

11.3.1. *Echte DAWI im Sinne von Artikel 106 AEUV*

(287) Als erste Voraussetzung für die Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen für Flughafenbetriebsdienstleistungen mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen muss der Dienstleister mit einer echten und klar abgesteckten DAWI betraut werden. Diese Anforderung ist in Randnummer 69 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 in Verbindung mit Abschnitt 2.2 des DAWI-Rahmens von 2012 festgelegt.

(288) Gemäß Randnummer 69 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 sollte eine DAWI verglichen mit gewöhnlichen wirtschaftlichen Tätigkeiten besondere Merkmale aufweisen, und bei dem vom Staat verfolgten Ziel von allgemeinem Interesse kann es sich nicht einfach um die Entwicklung gewisser Wirtschaftsgebiete oder Wirtschaftszweige nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV handeln.

(289) In Randnummer 72 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 stellt die Kommission fest, dass der Betrieb eines Flughafens insgesamt in wohlbegründeten Fällen eine DAWI darstellt, wenn ein Teil des von dem Flughafen bedienten Gebiets ohne den Flughafen in einem Maße von der übrigen Union abgeschnitten wäre, das seine soziale und wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen würde. Im Rahmen dieser Prüfung sollten andere Verkehrsträger und besonders Hochgeschwindigkeitsbahnverbindungen oder Fährverbindungen über das Meer angemessen berücksichtigt werden. Der Staat kann einem Flughafen in solchen Fällen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen, um zu gewährleisten, dass der Flughafen für den gewerblichen Verkehr geöffnet bleibt.

(290) Die gleiche Argumentation in den Erwägungsgründen 243 bis 245 für die DAWI von 2011 gilt entsprechend auch für die DAWI von 2014, da sich die Situation in Bezug auf die Transportmittel des Gebiets seit 2011 nicht wesentlich verändert hat. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass der TMA auch im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 mit einer echten DAWI betraut ist.

(291) Aus allen oben dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die im Rahmen der DAWI-Betrauung von 2014 gewährte Beihilfe für eine echte und klar abgesteckte DAWI im Einklang mit Abschnitt 2.2 des DAWI-Rahmens von 2012 und den Randnummern 69 und 72 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 gewährt werden muss.

11.3.2. *Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind*

(292) Nach den Randnummern 15 und 16 des DAWI-Rahmens von 2012 muss die Zuständigkeit für die Erbringung der DAWI im Wege eines oder mehrerer Akte übertragen werden, deren Form vom Mitgliedstaat festgelegt werden kann. In dem Akt bzw. der Reihe von Akten muss Folgendes festgelegt sein: a) Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, b) das Unternehmen und gegebenenfalls das betreffende Gebiet, c) die Art etwaiger dem Unternehmen durch die Bewilligungsbehörde gewährter ausschließlicher oder besonderer Rechte, d) eine Beschreibung des Ausgleichsmechanismus sowie die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und e) Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

(293) Ebenso sollten gemäß Randnummer 69 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 DAWI im Flughafensektor klar definiert und durch einen hoheitlichen Akt übertragen werden.

(294) Die DAWI von 2014 wurden durch den Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 übertragen, der im Einklang mit den Bestimmungen des DAWI-Rahmens von 2012 und der Luftverkehrsleitlinien von 2014 erstellt wurde. Wie in Erwägungsgrund 66 erwähnt, sind in Artikel 1 Absatz 2 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 die Tätigkeiten festgelegt, die am TMA eine DAWI darstellen. Wie in Erwägungsgrund 268 erwähnt, fallen einige Tätigkeiten in den öffentlichen Aufgabenbereich und unterliegen somit nicht der Beihilfekontrolle. Die übrigen hauptsächlich wirtschaftlichen Tätigkeiten sind in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a, b, c und h des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 eindeutig festgelegt und als DAWI-Tätigkeiten eingestuft. Des Weiteren wurde, wie in Erwägungsgrund 68 erwähnt, die Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar angegeben. Darüber hinaus wurde in der DAWI-Betrauung von 2014, wie in Erwägungsgrund 43 erwähnt, auch das betroffene Unternehmen, nämlich der Flughafenbetreiber, genannt. Schließlich wurde dem Flughafenbetreiber das ausschließliche Recht zur Erbringung der DAWI gewährt ([125]). In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die DAWI von 2014 mit Randnummer 16 Buchstaben a und b des DAWI-Rahmens von 2012 und Randnummer 69 der Luftverkehrsleitlinien von 2014 im Einklang stehen.

(295) Darüber hinaus wird, wie in Erwägungsgrund 67 erwähnt, in Artikel 4 Absätze 2 bis 11 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 die Berechnung des Ausgleichs für die DAWI von 2014 ausführlich dargelegt. Diese Bestimmungen sehen Folgendes vor: die Grenzen der beihilfefähigen Betriebs- und Investitionskosten im Zusammenhang mit DAWI, die durch den Ausgleich gedeckt werden sollen; die Einbeziehung ausschließlich mit DAWI zusammenhängender Kosten und eines verhältnismäßigen Betrags der gemeinsamen Kosten; die Grenze, dass der Ausgleich die Kosten, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich sind, nicht überschreiten darf. Wichtig ist, dass diese Bestimmungen auch vorsehen, dass der Ausgleich die Differenz zwischen diesen Kosten einerseits und den Einnahmen im Zusammenhang mit DAWI und nicht mit DAWI verbundenen Gewinnen des Flughafens andererseits nicht übersteigen darf. Mit anderen Worten verringern die Einnahmen von DAWI und sogar Gewinne aus anderen Tätigkeiten als DAWI den Betrag der im Rahmen der DAWI von 2014 gewährten Ausgleichsleistungen, um eine mögliche Überkompensation zu vermeiden. Darüber hinaus wurde, wie in Erwägungsgrund 62 erwähnt, für DAWI- und Nicht-DAWI-Tätigkeiten des TMA getrennt Buch geführt. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die DAWI von 2014 mit Randnummer 16 Buchstaben d und e des DAWI-Rahmens von 2012 im Einklang steht.

11.3.3. *Dauer des Betrauungszeitraums*

(296) Nach Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2012 muss die Dauer des Zeitraums der Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch objektive Kriterien wie Amortisierung und Abschreibung begründet sein. Die Kommission stellt fest, dass die Amortisierungs- und Abschreibungszeiträume für das wichtigsten feste Sachanlagevermögen wie Gebäude und Ausrüstung für den Flughafenbetrieb im Zusammenhang mit den genannten DAWI-Tätigkeiten in der Regel eine Dauer von zehn Jahren überschreiten ([126]). Wie bereits erwähnt, wurden die DAWI von 2014 im Jahr 2019 deutlich früher als geplant eingestellt.

(297) Aus den vorstehenden Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2012 erfüllt ist.

([125]) Artikel 2 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.

([126]) Siehe Erwägungsgrund 73 des Beschlusses der Kommission vom 24. November 2023 in der Sache SA.106193 (2023/N) — Schweden Flughafen Skellefteå — Betrauung mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

11.3.4. *Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG*

(298) Nach Randnummer 18 des DAWI-Rahmens von 2012 muss das betreffende Unternehmen, soweit erforderlich, die Bestimmungen der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ([127]) einhalten. Gemäß Artikel 5 der genannten Richtlinie gelten die jeweiligen Transparenzanforderungen des Artikels 1 der genannten Richtlinie jedoch nicht für öffentliche Unternehmen mit einem Jahresnettoumsatz von weniger als insgesamt 40 Mio. EUR in den beiden Rechnungsjahren, die der Bereitstellung der öffentlichen Mittel oder der DAWI-Betrauung vorangehen. Angesichts der sehr begrenzten jährlichen Einnahmen des TMA in den Jahren 2012 und 2013, wie in Tabelle 4 dargelegt, ist die Richtlinie 2006/111/EG auf diesen Fall nicht anwendbar, weshalb die Würdigung von Randnummer 18 des DAWI-Rahmens von 2012 im vorliegenden Fall nicht relevant ist.

11.3.5. *Einhaltung der EU-Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen*

(299) Nach Randnummer 19 des DAWI-Rahmens von 2012 muss das Unternehmen die geltenden Unionsvorschriften für das öffentliche Auftragswesen befolgen, einschließlich der Voraussetzungen im Hinblick auf Transparenz, Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung, die sich unmittelbar aus dem AEUV und gegebenenfalls dem Sekundärrecht ergeben.

(300) Nach Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([128]) ist die Anwendung des Verhandlungsverfahrens ohne vorherige Veröffentlichung für Dienstleistungen zulässig, die von einem bestimmten Wirtschaftsteilnehmer erbracht werden können, bei dem aus technischen Gründen kein Wettbewerb vorhanden ist.

(301) Die Kommission stellt fest, dass der TMA der einzige Wirtschaftsteilnehmer ist, der die unter den Betrauungsakt fallenden DAWI erbringen kann. Wie bereits erwähnt (Erwägungsgründe 244 Buchstabe a und 245), gibt es keinen anderen Flughafen, der beim Zugang zu Târgu Mureș und seinen Nachbarkreisen eine gültige Alternative zu TMA bieten könnte. Da es außer dem TMA keinen Flughafen gibt, der die betraute DAWI mittels der Dienstleistungskonzession erbringen könnte, ist in diesem Fall die Veröffentlichung der Konzessionsbekanntmachung nicht erforderlich, um den Wettbewerb zwischen den Flughäfen zu gewährleisten.

(302) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass Randnummer 19 des DAWI-Rahmens von 2012 in diesem Fall erfüllt ist.

11.3.6. *Nichtdiskriminierung*

(303) In Randnummer 20 des DAWI-Rahmens von 2012 heißt es: „Betraut eine Behörde mehrere Unternehmen mit der Erbringung ein und derselben Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, sollten die Ausgleichsleistungen für jedes dieser Unternehmen anhand derselben Methode berechnet werden."

(304) Da der Betrieb des Flughafens insgesamt einem einzigen Unternehmen übertragen wurde, ist Randnummer 20 des DAWI-Rahmens von 2012 im vorliegenden Fall nicht anwendbar.

11.3.7. *Höhe der Ausgleichsleistung*

(305) Die Randnummern 21 bis 50 des DAWI-Rahmens von 2012 beziehen sich auf die Höhe des Ausgleichs.

(306) Gemäß Randnummer 24 des DAWI-Rahmens von 2012 sollten die Nettokosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Anwendung der Net-avoided-cost-Methode (Methode zur Berechnung der vermeidbaren Nettokosten) ermittelt werden ([129]). Gemäß Randnummer 27 des DAWI-Rahmens von 2012 kann die Kommission andere Methoden zur Berechnung der Nettokosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen akzeptieren, wenn die Anwendung der Net-avoided-cost-Methode nicht möglich oder nicht geeignet ist.

([127]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

([128]) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj).

([129]) Die Net-avoided-cost-Methode ist in den Randnummern 25 und 26 des DAWI-Rahmens von 2012 zusammengefasst.

(307) Die Net-avoided-cost-Methode erfordert die Ermittlung der Kosten und Einnahmen des Unternehmens in einem hypothetischen Szenario, in dem es keine DAWI gibt. Im vorliegenden Fall sind alle Dienstleistungen, die nicht unter den Betrauungsakt fallen, vom Vorliegen der DAWI abhängig. Daher kann kein relevantes hypothetisches Szenario angewandt werden, in dem nur die anderen Tätigkeiten durchgeführt werden, was bedeutet, dass die Net-avoided-cost-Methode nicht angewandt werden kann.

(308) Aus diesem Grund verlangt der Betrauungsakt, dass der TMA seine Nettokosten für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anhand der Kostenallokationsmethode — einer alternativen Methode gemäß den Randnummern 28 bis 31 des DAWI-Rahmens von 2012 — meldet. Dies spiegelt sich in der DAWI-Betrauung von 2014 wider, die die Einhaltung der im DAWI-Rahmen von 2012 festgelegten Kostenallokationsmethode erfordert. Im Folgenden wird geprüft, ob keine Überkompensation gemäß Randnummer 21 des DAWI-Rahmens von 2012 vorliegt.

(309) Die Höhe der Ausgleichsleistung kann auf der Grundlage der erwarteten Kosten und Einnahmen oder auf der Grundlage der tatsächlich angefallenen Kosten und Einnahmen oder aber auf der Grundlage einer Kombination aus beiden Modellen festgelegt werden ([130]). Die zu berücksichtigenden Kosten umfassen sämtliche mit der Erbringung der DAWI verbundenen Ausgaben und ihre Berechnung muss anhand gemeinhin akzeptierter Rechnungslegungsgrundsätze erfolgen. Der Flughafenbetreiber berücksichtigt nur die mit der DAWI verbundenen Kosten, die alle direkten Kosten umfassen können, die bei der Erbringung der DAWI angefallen sind, und einen verhältnismäßigen Beitrag zu den gemeinsamen Kosten sowohl für die DAWI als auch für andere Tätigkeiten. Investitionskosten werden berücksichtigt, wenn sie eng mit der Erbringung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der DAWI zusammenhängen ([131]). Kosten im Zusammenhang mit Tätigkeiten, die nicht unter die DAWI fallen, kommen nicht für Ausgleichsleistungen in Betracht, die alle direkten Kosten, einen angemessenen Beitrag zu den Gemeinkosten und eine angemessene Eigenkapitalrendite abdecken ([132]). Aus den vorstehenden Gründen kann der Schluss gezogen werden, dass Randnummer 22 des DAWI-Rahmens von 2012 eingehalten wird.

(310) Die zu berücksichtigenden Einnahmen müssen mindestens die gesamten mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erzielten Einnahmen, so wie im Betrauungsakt aufgeführt, umfassen, sowie die in Randnummer 45 genannten überschüssigen Gewinne aus besonderen und ausschließlichen Rechten, auch wenn diese mit anderen Tätigkeiten verbunden sind, und unabhängig davon, ob diese überschüssigen Gewinne als staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags gelten ([133]). Die bei der Ermittlung des Ausgleichs zu berücksichtigenden Einnahmen umfassen alle Einnahmen aus den Tätigkeiten, die unter die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse fallen, unabhängig davon, ob diese Einnahmen als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 AEUV eingestuft werden, sowie alle Gewinne aus anderen Tätigkeiten des Flughafenbetreibers, die nicht mit der DAWI zusammenhängen ([134]). Diese Anforderung ist erfüllt.

(311) *Angemessener Gewinn* ([135]). Der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 ermöglicht es dem Flughafenbetreiber nicht, einen angemessenen Gewinn zu erzielen. Darüber hinaus war laut dem in Erwägungsgrund 77 genannten Dokument mit Wirtschaftsprognosen nicht davon auszugehen, dass der Flughafen mittelfristig, geschweige denn im Zeitraum von 2014 bis 2019, rentabel sein dürfte. Daher sind die Randnummern 33 bis 38 des DAWI-Rahmens von 2012 erfüllt.

(312) *Effizienzanreize* ([136]). Der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 enthält Bestimmungen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die von der TMA benötigte staatliche Förderung mittelfristig gekürzt wird. In diesem Sinne wird darauf hingewiesen, dass der TMA einen mehrjährigen Geschäftsplan vorlegen muss, der zu einer schrittweisen Senkung der Ausgleichszahlungen führen sollte ([137]). Wie in Tabelle 5 dargelegt, sah der Geschäftsplan eine Verringerung des Ausgleichs im Laufe der Zeit vor. Darüber hinaus sieht der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 eine Kürzung der für den Flughafen bereitgestellten Finanzmittel vor. Diese Anforderung ist daher erfüllt.

([130]) Randnummer 22 des DAWI-Rahmens von 2012.
([131]) Artikel 4 Absatz 9 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.
([132]) Artikel 4 Absatz 11 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.
([133]) Randnummer 32 des DAWI-Rahmens von 2012.
([134]) Artikel 4 Absatz 10 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.
([135]) Randnummern 33 bis 38 des DAWI-Rahmens von 2012.
([136]) Randnummern 39 bis 43 des DAWI-Rahmens von 2012.
([137]) Artikel 5 Absatz 14 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.

11.3.8. *Getrennte Rechnungsführung*

(313) Gemäß Randnummer 44 des DAWI-Rahmens von 2012 sollte der Flughafenbetreiber über eine getrennte Buchführung für die Kosten und Einnahmen in Verbindung mit der DAWI und denen anderer Dienstleistungen verfügen. Im Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 ist festgelegt, dass der Flughafenbetreiber über die Tätigkeiten im Bereich der DAWI getrennt Buch führt ([138]). Die tatsächliche Trennung der Buchführung wurde von den rumänischen Behörden während des Prüfungsverfahrensbestätigt. Daher ist diese Anforderung erfüllt.

11.3.9. *Überkompensation*

(314) In den Randnummern 47 bis 50 des DAWI-Rahmens von 2012 sind die Bestimmungen zur Vermeidung einer Überkompensation dargelegt. Gemäß Artikel 6 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 ist der Flughafenbetreiber verpflichtet, die Höhe des beantragten Ausgleichs zu begründen und einen erläuternden Vermerk zu erstellen. Darüber hinaus ist die Wirtschaftsdirektion des Kreisrats von Mureş für die regelmäßige Überprüfung des Ausgleichs zuständig. Im Falle einer Überkompensation kann der Rat die Erstattung oder eine Änderung der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verlangen ([139]) . Es sei daran erinnert, dass der Flughafen nicht nur die formellen Bedingungen erfüllte, sondern auch während des gesamten betrachteten Zeitraums Verluste verzeichnete, sodass de facto keine Überkompensation möglich war. Daher sind die im DAWI-Rahmen von 2012 festgelegten Voraussetzungen für eine Überkompensation erfüllt.

11.3.10. *Transparenz*

(315) Gemäß Randnummer 60 des DAWI-Rahmens von 2012 muss der betreffende Mitgliedstaat im Internet oder in sonstiger angemessener Weise Informationen über Folgendes veröffentlichen: die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation oder der unter Randnummer 14 des DAWI-Rahmens von 2012 genannten sonstigen angemessenen Mittel, Gegenstand und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, das Unternehmen und das betreffende Gebiet sowie den jährlichen Beihilfebetrag für das betreffende Unternehmen.

(316) Sowohl der Kreisratsbeschluss von Oktober 2014 ([140]) als auch die Beschlüsse zur Genehmigung des Jahreshaushalts des TMA sind Rechtsakte des Rates von Târgu Mureş und sind auf seiner Website öffentlich zugänglich. In den Artikeln 1, 2 und 3 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014 werden Umfang und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die beteiligten Einrichtungen und das betroffene geografische Gebiet festgelegt. Ebenso sind die Regionalbeschlüsse, in denen das Budget des Flughafens für die Jahre 2014 ([141]), 2015 ([142]), 2016 ([143]), 2017 ([144]), 2018 ([145]) und 2019 ([146]) dargelegt ist, in denen die Höhe der gewährten Beihilfen angegeben ist, öffentlich zugänglich.

(317) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Transparenzanforderungen des DAWI-Rahmens von 2012 erfüllt sind.

11.3.11. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit von Maßnahme 4*

(318) Aus den in den Erwägungsgründen 286 bis 298 (11.3.4) dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe für den TMA auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2014 auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

12. BEURTEILUNG DER MAßNAHME 5 — FLUGHAFENENTGELTE FÜR LUFTVERKEHRSGESELLSCHAFTEN, DIE VOM 21. MÄRZ 2013 BIS ZUM 16. FEBRUAR 2019 AM TMA TÄTIG WAREN

12.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(319) Die in den Erwägungsgründen 126 bis 133, 137, 140, 143, 148 und 149 dargelegten Grundsätze gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV finden auch bei der Beurteilung von Maßnahme 5 Anwendung.

([138]) Artikel 4 Absatz 11 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.
([139]) Artikel 6 des Kreisratsbeschlusses von Oktober 2014.
([140]) Abrufbar unter: PROIECT (cjmures.ro).
([141]) Abrufbar unter: hot016_2014.pdf (cjmures.ro).
([142]) Abrufbar unter: PROIECT (cjmures.ro).
([143]) Abrufbar unter: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([144]) Abrufbar unter: cjmures.ro/Hotariri/Hot2017/hot033_2017.pdf.
([145]) Abrufbar unter: HOTĂRÂREA NR (cjmures.ro).
([146]) Abrufbar unter: cjmures.ro/Hotariri/Hot2019/hot049_2019.pdf.

12.2. **Selektivität**

(320) 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.

(321) 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 ([147]). 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“ ([148]). 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 ([149]).

(322) 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 ([150]). 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 ([151]).

(323) Der Kreisratsbeschluss von Juli 2012 sah ein System von Basissätzen für Flughafenentgelte am TMA vor (Tabelle 7). Er umfasste auch Preisnachlässe in Abhängigkeit von der Anzahl der Landungen in einem bestimmten Zeitraum (Tabelle 8).

(324) Die Flughafenentgelte und -Nachlässe im Kreisratsbeschluss von Juli 2012 wurden von den Führungskräften des Flughafenbetreibers des TMA vorgeschlagen, bewertet und festgelegt und vom Verwaltungsrat genehmigt (Erwägungsgrund 73). Die Gebühren und Nachlässe wurden anschließend vom Kreisrat von Mureş genehmigt.

(325) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die in Rede stehende Entgeltordnung vom Betreiber des TMA in Ausübung seiner eigenen Befugnisse erstellt wurde und nur am TMA anwendbar war ([152]). Der maßgebliche Bezugsrahmen für die Beurteilung, ob den Luftverkehrsgesellschaften ein selektiver Vorteil in dem Sinne gewährt wurde, dass sie gegenüber anderen Luftverkehrsgesellschaften in einer vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Situation begünstigt werden, war daher die im Kreisratsbeschluss von Juli 2012 festgelegte Entgeltordnung, in der die Entgelte und Nachlässe festgelegt wurden, die am TMA galten.

(326) Das Flughafenentgeltsystem stand allen Luftverkehrsgesellschaften offen, die den TMA nutzten oder voraussichtlich nutzen werden und die im Kreisratsbeschluss von Juli 2012 beschriebenen Bedingungen erfüllten. Dieses System scheint daher weder de jure noch de facto selektiv zu sein.

(327) Ebenso standen die Nachlässe allen Luftverkehrsgesellschaften offen, die den TMA nutzten oder wahrscheinlich nutzten und die im Kreisratsbeschluss von Juli 2012 beschriebenen Bedingungen erfüllten. Daher scheinen die Nachlässe de jure nicht selektiv zu sein.

(328) Die Kommission prüfte ferner, ob die im Kreisratsbeschluss von Juli 2012 vorgesehenen Nachlässe de facto selektiv waren, indem aus einer Ex-ante-Perspektive bestimmte Luftverkehrsgesellschaften, die den TMA nutzten, zulasten anderer Luftverkehrsgesellschaften, die ihn nutzen, bevorzugt wurden.

(329) Die rumänischen Behörden haben die Auswirkungen der Höhe der Flughafenentgelte und der Nachlässe auf die Einnahmen des TMA im Rahmen der Wirtschaftsprognose für den Zeitraum 2011-2015 bewertet (siehe Erwägungsgrund 77).

([147]) 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.
([148]) Lübeck, Rn. 58.
([149]) Lübeck, Rn. 40-67 und die dort angeführte Rechtsprechung.
([150]) Ebenda.
([151]) Ebenda. Urteil 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 und die dort angeführte Rechtsprechung.
([152]) Lübeck, Rn. 62.

(330) Bei dieser Bewertung, die vor dem Erlass des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012 vorgenommen wurde, wurde der Tatsache Rechnung getragen, dass drei Luftverkehrsgesellschaften ihre Bereitschaft bekundet hatten, Liniendienste vom TMA aus durchzuführen. Die in der Marktanalyse für Linienflugdienste vorgesehene Verkehrsschätzung ergab folgendes Ergebnis:

Tabelle 10

Erwartete Anzahl der Rotationen pro Monat 2013-2016

	WizzAir	Ryanair	Air Patriot
2013	94	20	72
2014	132	48	72
2015	180	64	72
2016	220	100	72

Quelle: Rumänische Behörden

(331) Die Kommission stellt fest, dass zum Zeitpunkt des Erlasses des Kreisratsbeschlusses von Juli 2012 alle Luftverkehrsgesellschaften, von denen erwartet wurde, dass sie TMA nutzen werden, in erheblichem Umfang von den gewährten Nachlässen profitieren konnten (der geringere Vorteil war ein Nachlass von 25 %) und zwei der drei Luftverkehrsgesellschaften sogar den maximalen Nachlass von 45 % in Anspruch nehmen konnten. Die Tatsache, dass die Nachlässe linear gestaffelt sind und ab nur wenigen Landungen (3) auf einem niedrigen Niveau (5 %) beginnen, stellt auch sicher, dass es keine wesentlichen Schwelleneffekte gibt: die Maßnahme ist nicht so strukturiert, dass ihre Auswirkungen eine bestimmte Gruppe von Unternehmen erheblich begünstigen. Auch das Kriterium, auf das sich die Nachlässe stützen (Anzahl der Landungen), kann als solches nicht dazu führen, dass einige Luftverkehrsgesellschaften von dem Vorteil ausgeschlossen werden (im Vergleich zu anderen Kriterien wie der Flugzeuggröße).

(332) Die Kommission stellt ferner fest, dass das Kriterium, nach dem ein bestimmter Nachlass gewährt werden kann, allgemein gehalten und auf Erga-omnes-Basis anwendbar ist, da es sich nur auf die Anzahl der Rotationen pro Monat bezieht und nicht auf Kriterien, die bestimmte Unternehmen potenziell begünstigen könnten (z. B. ausreichende Häufigkeit, gemessen an einer bestimmten Anzahl von Fluggästen pro Monat oder Flottenflugzeuge von relevanter Größe, gemessen an Flügen mit Flugzeugen über einem bestimmten Gewicht).

(333) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass die Flughafenentgeltregelung und die Nachlässe auch de facto nicht selektiv angewandt wurden.

12.2.1. *Schlussfolgerung zur Selektivität*

(334) Die Kommission ist der Auffassung, dass es keine rechtliche Selektivität gibt, da der Kreisratsbeschluss von Juli 2012 weder hinsichtlich der Größe der zu verwendenden Flugzeuge noch hinsichtlich der Mindestanzahl der Fluggäste Beschränkungen für die Anwendung der Nachlässe vorsieht.

(335) Darüber hinaus ist die Maßnahme auch de facto nicht selektiv, da, wie in Erwägungsgrund 331 erläutert, insgesamt bis zu drei Luftverkehrsgesellschaften, d. h. alle Luftverkehrsgesellschaften, die in den kommenden Jahren Liniendienste am Flughafen durchführen würden, in erheblichem Umfang von dem Nachlass profitieren könnten und das einzige Kriterium für die Inanspruchnahme eines bestimmten Nachlasses kein bestimmtes Unternehmen begünstigt.

(336) Aus dem Vorstehenden folgt, dass Maßnahme 5 nicht die Voraussetzung für Selektivität gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt.

12.2.2. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer staatlichen Beihilfe*

(337) 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.

(338) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass es sich bei Maßnahme 5 nicht um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelte —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die staatliche Finanzierung, die Rumänien dem Flughafenbetreiber des Flughafens Târgu Mureș für die Zeiträume 2007-2009, 2011-2014 und 2014-2019 gewährt hat, stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

a) Die staatliche Finanzierung im Zeitraum 2007-2009 wurde von Rumänien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt. Diese Beihilfe ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

b) Die staatliche Finanzierung im Zeitraum 2011-2014 auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2011 ist auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union freigestellt.

c) Die staatliche Finanzierung im Zeitraum 2014-2019 auf der Grundlage der DAWI-Betrauung von 2014 wurde von Rumänien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt. Diese Beihilfe ist nach Artikel 106 Absatz 2 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(2) Die von Rumänien 2011 für die Bodenabfertigungsinfrastruktur am Flughafen Târgu Mureș gewährte staatliche Finanzierung stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar und wurde von Rumänien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig gewährt. Die Beihilfe ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(3) Die vom 21. März 2013 bis zum 16. Februar 2019 am Flughafen Târgu Mureș geltenden Flughafenentgelte stellen keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Rumänien gerichtet.

Brüssel, den 21. Februar 2025

Für die Kommission
Teresa RIBERA
Exekutiv-Vizepräsidentin