



## **Das Gericht weist die Klagen gegen den Beschluss der Kommission ab, mit dem die von Italien gewährte Beihilfe zugunsten von mehreren Luftverkehrsunternehmen, die Sardinien anfliegen, für rechtswidrig erklärt wurde**

*Die Betreiber der sardischen Flughäfen waren nicht die Begünstigten der Beihilfe, sondern nur die Vermittler zwischen der Autonomen Region Sardinien und den Luftverkehrsunternehmen, die somit die staatlichen Beihilfen an sie zurückzahlen müssen*

Mit den am 13. Mai 2020 verkündeten Urteilen easyJet / Kommission (T-8/18), Volotea / Kommission (T-607/17) und Germanwings / Kommission (T-716/17) hat das Gericht **die Klagen der Luftverkehrsunternehmen easyJet, Volotea und Germanwings** (im Folgenden: Luftverkehrsunternehmen) **auf Nichtigerklärung des Beschlusses der Europäischen Kommission vom 29. Juli 2016, mit dem die von Italien gewährte Beihilfe zugunsten von mehreren europäischen Luftverkehrsunternehmen, die Sardinien anfliegen, darunter die drei in Rede stehenden, für teilweise mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt worden war<sup>1</sup>, abgewiesen.**

Nach diesem Beschluss stellte die in Italien von der Autonomen Region Sardinien (im Folgenden: Region) zur Entwicklung des Luftverkehrs geschaffene Förderregelung **eine staatliche Beihilfe dar, die nicht den Betreibern der wichtigsten sardischen Flughäfen (Alghero, Cagliari-Elmas und Olbia), sondern den betreffenden Luftverkehrsunternehmen gewährt wurde.**

Im Jahr 2010 genehmigte ein Regionalgesetz<sup>2</sup>, das Italien der Kommission gemäß Art. 108 Abs. 3 AEUV notifizierte, die Finanzierung der Flughäfen der Insel mit dem Ziel der Entwicklung des Luftverkehrs, insbesondere durch eine verstärkte Saisonunabhängigkeit der Flugverbindungen mit Sardinien. Dieses Regionalgesetz wurde durch eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt, die von der Exekutive der Region angenommen wurden (das Regionalgesetz und die angenommenen Maßnahmen werden nachstehend zusammen als „streitige Maßnahmen“ bezeichnet).

Die streitigen Maßnahmen sahen insbesondere den Abschluss kommerzieller Vereinbarungen zwischen den Flughafenbetreibern und den Luftverkehrsunternehmen vor, um die Flugverbindungen zur Insel zu verbessern und sie als Reiseziel zu fördern. Sie legten zudem die Bedingungen und Verfahren für die Erstattung der von den Flughafenbetreibern im Rahmen dieser Vereinbarungen an die Luftverkehrsunternehmen gezahlten Beträge durch die Region fest.

Am 29. Juli 2016 erließ die Kommission einen Beschluss, mit dem sie die durch die streitigen Maßnahmen eingeführte Beihilferegulierung für teilweise mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärte und die Rückforderung der betreffenden Beihilfen von den als Begünstigte betrachteten Luftverkehrsunternehmen anordnete. Diese machten zur Stützung ihrer Nichtigkeitsklagen mehrere Klagegründe geltend, insbesondere Rechtsfehler in Bezug auf den Begriff der staatlichen

<sup>1</sup> Beschluss (EU) 2017/1861 der Kommission vom 29. Juli 2016 über die staatliche Beihilfe SA 33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) – Italien – Ausgleichsleistungen für sardische Flughäfen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (DAWI) (ABl. 2017, L 268, S. 1).

<sup>2</sup> Legge regionale n° 10/2010 – Misure per lo sviluppo del trasporto aereo (Regionalgesetz Nr. 10/2010 mit Maßnahmen zur Entwicklung des Flugverkehrs) (Bollettino ufficiale della Regione autonoma della Sardegna Nr. 12 vom 16. April 2010).

Beihilfe, die Möglichkeit einer Rechtfertigung der streitigen Beihilfe und die Anordnung der Rückforderung der streitigen Beihilfe.

Was zunächst die Elemente betrifft, die eine staatliche Beihilfe ausmachen, hat das Gericht an erster Stelle ausgeführt, dass die Kommission zu Recht festgestellt hat, **dass die Luftverkehrsunternehmen aufgrund der Gewährung eines Vorteils aus staatlichen Mitteln durch der Region zurechenbare Zahlungen Begünstigte der streitigen Beihilferegulierung sind.**

In diesem Zusammenhang hat das Gericht erstens bestätigt, dass **die Zahlungen der Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen im Rahmen der geschlossenen Vereinbarungen einen Einsatz staatlicher Mittel darstellten**, da zur Ausführung der fraglichen Zahlungen die von der Region an die Flughafenbetreiber gezahlten Mittel verwendet wurden. Zur Untermauerung dieser Schlussfolgerung hat das Gericht die **vorgesehenen Modalitäten für die Erstattung der von den Flughafenbetreibern im Rahmen der geschlossenen Vereinbarungen an die Luftverkehrsunternehmen geleisteten Zahlungen durch die Region** analysiert. Das Gericht hat so festgestellt, dass es einen Kontrollmechanismus gab, der die – im Übrigen gestaffelte – Erstattung der eingesetzten Mittel von der Vorlage von Rechnungslegungsberichten und Belegen abhängig machte, aus denen hervorging, dass die Vereinbarungen, in deren Rahmen die Zahlungen getätigt worden waren, den mit dem Regionalgesetz verfolgten Zielen entsprachen und dass sie ordnungsgemäß durchgeführt worden waren. Daraus schloss das Gericht, dass das Verbot staatlicher Beihilfen auf die in Anwendung der streitigen Maßnahmen getätigten Zahlungen der Flughafenbetreiber an die Luftverkehrsunternehmen anwendbar war.

Zweitens hat das Gericht in Bezug auf die Frage, ob die von den Flughafenbetreibern an die Luftverkehrsunternehmen geleisteten Zahlungen der Region zuzurechnen sind, betont, dass auch das Maß an Kontrolle, das der Staat über die Gewährung eines Vorteils ausübt, berücksichtigt werden muss, um die Beteiligung der öffentlichen Behörden daran zu bestimmen, da ihnen andernfalls der gewährte Vorteil nicht zugerechnet werden kann. Bei der Prüfung des angefochtenen Beschlusses am Maßstab dieser Kriterien hat das Gericht sodann festgestellt, dass im vorliegenden Fall das **Maß an Kontrolle, das die Region über die Gewährung der Mittel an die Luftverkehrsunternehmen ausübte, ihre Beteiligung an der Bereitstellung der Mittel belegt**. Die streitigen Maßnahmen hatten es der Region nämlich ermöglicht, eine strikte Kontrolle über die Flughafenbetreiber auszuüben, die beschlossen hatten, die im Rahmen der streitigen Beihilferegulierung vorgesehenen Finanzierungsmaßnahmen zu beantragen. Diese Kontrolle äußerte sich in der vorherigen Genehmigung ihrer Maßnahmenpläne oder in den für die Erstattung der an die Luftverkehrsunternehmen gezahlten Beträge vorgegebenen Bedingungen. Nach Ansicht des Gerichts zeigte die Ausübung einer solchen Kontrolle durch die Region, dass die fraglichen Finanzierungsmaßnahmen ihr zuzurechnen waren. Folglich hat das Gericht die Entscheidung der Kommission gebilligt, dass **die Flughafenbetreiber als Vermittler zwischen der Region und den Luftverkehrsunternehmen angesehen werden konnten**, da sie die von der Region erhaltenen Mittel vollständig an die Luftverkehrsunternehmen weitergeleitet hatten und somit gemäß den Anweisungen handelten, die sie von der Region mittels der von dieser genehmigten Maßnahmenpläne erhalten hatten.

Drittens hat das Gericht die Schlussfolgerung der Kommission gebilligt, dass **die Flughafenbetreiber keine Begünstigten der streitigen Beihilferegulierung waren**. Folglich hat es auch den Standpunkt eingenommen, dass die Kommission die Transaktionen zwischen den Luftverkehrsunternehmen und den Flughafenbetreibern zu Recht nicht anhand des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden privaten Wirtschaftsteilnehmers geprüft hat. Die Flughafenbetreiber, die nicht im Eigentum der Region standen, hatten sich nämlich im Wesentlichen darauf beschränkt, die von der Region eingeführte streitige Beihilferegulierung umzusetzen. Was die Anwendung dieses Kriteriums auf die Entscheidungen der Region betrifft, hat das Gericht hingegen festgestellt, dass die Region nicht wie ein Investor gehandelt hat, da sie die streitige Beihilferegulierung ausschließlich zum Zweck der wirtschaftlichen Entwicklung der Insel eingeführt hat. Soweit die Region als Erwerber von Dienstleistungen auftrat, die sich auf die Steigerung des Luftverkehrs und Marketing bezogen, hat das Gericht betont, dass das Vorliegen eines Vorteils, der eine Beihilfe darstellt, nicht wegen des Bestehens gegenseitiger Leistungen, aber bei einem Erwerb der fraglichen Dienstleistungen nach den im Unionsrecht vorgesehenen

Regeln für die Vergabe öffentlicher Aufträge oder zumindest unter Durchführung eines offenen und transparenten Verfahrens, das die Einhaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung der Anbieter und den Erwerb der Dienstleistungen zu Marktpreisen garantiert, ausgeschlossen werden kann. Im vorliegenden Fall wurden jedoch die Aufforderungen zur Interessenbekundung, die vor **dem Abschluss der Vereinbarungen mit den Luftverkehrsunternehmen veröffentlicht wurden, vom Gericht nicht als mit Ausschreibungsverfahren gleichwertig angesehen, und zwar insbesondere deshalb, weil** unter den Luftverkehrsunternehmen, die auf die Aufforderungen antworteten, **keine Auswahl nach genauen Kriterien erfolgte.**

Viertens hat das Gericht festgestellt, dass die Kommission die streitigen Maßnahmen als „staatliche Beihilferegulungen“ einstufen konnte, was es ihr, auch zur Verringerung ihres Verwaltungsaufwands, ermöglichte, sich auf eine Prüfung der allgemeinen Merkmale dieser Maßnahmen zu beschränken, ohne jede der im Rahmen der betreffenden Regelung geleisteten Zahlungen einzeln prüfen zu müssen. Dass die Luftverkehrsunternehmen in dem Gesetz Nr. 10/2010 formal nicht als die endgültigen und tatsächlichen Begünstigten der streitigen Beihilfen angegeben wurden – dort wurden vielmehr die Flughafenbetreiber als Begünstigte bezeichnet –, schließt insoweit die Einstufung der Regelung als „Beihilferegulung“ nicht aus, da sich die Kommission zur Untermauerung ihrer Schlussfolgerung auf alle Elemente der eingeführten Regelung stützen konnte.

An zweiter Stelle hat das Gericht die Rügen der Luftverkehrsunternehmen hinsichtlich des Fehlens einer Wettbewerbsverzerrung und von Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zurückgewiesen. In der Rechtssache T-716/17 hat es insbesondere ausgeschlossen, dass sich das Luftverkehrsunternehmen in dieser Hinsicht mit Erfolg auf den begrenzten Betrag der Zahlung, die es vom Flughafenbetreiber von Cagliari-Elmas erhalten hatte, berufen konnte. Das Argument, dass das Vorliegen einer Beihilfe auf der Ebene eines solchen Betreibers hätte geprüft werden müssen, war nämlich bereits als unbegründet zurückgewiesen worden. Auf die Rüge, die Kommission hätte prüfen müssen, ob die streitige Zahlung eine *De-minimis*-Beihilfe darstelle, hat das Gericht im Übrigen entgegnet, dass sich die Kommission im Rahmen der Prüfung einer Beihilferegulung auf die Prüfung der Merkmale der fraglichen Regelung beschränken kann, ohne verpflichtet zu sein, eine Analyse der auf der Grundlage einer solchen Regelung in jedem Einzelfall gewährten Beihilfen vorzunehmen, so dass es **Sache der nationalen Behörden ist, die individuelle Situation jedes von einer Rückforderung betroffenen Unternehmens zu prüfen.** Das Gericht hat den Schluss gezogen, **dass es nicht Sache der Kommission war, zu prüfen, ob die streitige Zahlung etwa geringfügig war.** In der Rechtssache T-607/17 hat das Gericht zudem die Entscheidung der Kommission gebilligt, in dem angefochtenen Beschluss die Verordnung Nr. 360/2012<sup>3</sup> nicht anzuwenden. In dieser Rechtssache hat das Luftverkehrsunternehmen nicht nachgewiesen, dass für jede der Flugstrecken, für die es im Rahmen der streitigen Maßnahmen eine Finanzierung erhalten hatte, klar definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bestanden.

In den Rechtssachen T-8/18 und T-607/17 hat das Gericht schließlich festgestellt, dass die Kommission nicht den Grundsatz des Vertrauensschutzes missachtet hat, indem sie die Rückforderung der Beträge angeordnet hat, die die Luftverkehrsunternehmen aufgrund der mit den Flughafenbetreibern im Rahmen der streitigen Maßnahmen geschlossenen Vereinbarungen erhalten hatten. Dazu hat es ausgeführt, dass **die Luftverkehrsunternehmen kein berechtigtes Vertrauen in die Rechtmäßigkeit der Beihilfe haben konnten**, da diese deshalb rechtswidrig war, weil sie durchgeführt wurde, ohne eine Entscheidung der Kommission über die ihr notifizierten Maßnahmen abzuwarten. Sie konnten auch kein berechtigtes Vertrauen in den kommerziellen Charakter ihrer vertraglichen Beziehungen mit den Flughafenbetreibern haben, da sie die in dem Regionalgesetz vorgesehenen Finanzierungsmechanismen, die auf nationaler Ebene amtlich veröffentlicht worden waren, und damit die staatliche Herkunft der betreffenden Mittel nicht ignorieren konnten.

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf *De-minimis*-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen (ABl. 2012, L 114, S. 8).

**HINWEIS:** Gegen die Entscheidung des Gerichts kann innerhalb von zwei Monaten und zehn Tagen nach ihrer Zustellung ein auf Rechtsfragen beschränktes Rechtsmittel beim Gerichtshof eingelegt werden.

**HINWEIS:** Eine Nichtigkeitsklage dient dazu, unionsrechtswidrige Handlungen der Unionsorgane für nichtig erklären zu lassen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen von Mitgliedstaaten, Organen der Union oder Einzelnen beim Gerichtshof oder beim Gericht erhoben werden. Ist die Klage begründet, wird die Handlung für nichtig erklärt. Das betreffende Organ hat eine durch die Nichtigklärung der Handlung etwa entstehende Regelungslücke zu schließen.

---

*Zur Verwendung durch die Medien bestimmtes nichtamtliches Dokument, das das Gericht nicht bindet.*

*Der Volltext der Urteile ([T-607/17](#), [T-716/17](#) und [T-8/18](#)) wird am Tag der Verkündung auf der Curia-Website veröffentlicht.*

*Pressekontakt: Hartmut Ost ☎ (+352) 4303 3255*