

Brüssel, den 3. Februar 2004

Mit ihrer Entscheidung zum Flughafen Charleroi fördert die Kommission Billigfluggesellschaften und regionale Entwicklung

Die Europäische Kommission hat heute eine wichtige Entscheidung für die Zukunft des Luftverkehrs getroffen, indem sie einen umfassenden Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen gewährleistet, die Regionalflughäfen nutzen. Die Kommission genehmigt bestimmte Beihilfen, mit denen die tatsächliche Entwicklung neuer Verbindungen unter klar festgelegten Bedingungen ermöglicht wird. Demgegenüber sind bestimmte Beihilfen, die unmittelbar von der Region Wallonien und zum Teil vom Flughafenbetreiber BSCA gewährt wurden, nicht mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren des Binnenmarkts vereinbar und müssen daher zurückgezahlt werden. Im Interesse der Verbraucher spricht sich die Kommission nachdrücklich für einen stärkeren Wettbewerb aus, der es den Billigfluggesellschaften ermöglicht, sich in der gesamten EU zu etablieren, wobei gleiche Regeln für den Wettbewerb zwischen Unternehmen einzuhalten sind. „Diese juristische Entscheidung ist ausgewogen: Sie ermöglicht eine größere Transparenz in den Vertragsbeziehungen zwischen den Luftfahrtunternehmen und den Flughäfen, insbesondere den Regionalflughäfen“, unterstrich Loyola de Palacio, Vizepräsidentin der Europäischen Kommission und zuständig für Energie und Verkehr. „Die Entscheidung trägt auch dazu bei, die Tätigkeit der Billigfluggesellschaften auszubauen, die den Erwartungen der Verbraucher entsprechen und dabei faire Wettbewerbsbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen gewährleisten. Auf demselben Spielfeld müssen für alle auch dieselben Spielregeln gelten: die angebotenen Möglichkeiten müssen für alle Gesellschaften offen sein, nur ein echter Wettbewerb ist ein Garant der Verbraucherrechte“, führte sie aus.

Die heutige Entscheidung favorisiert die Regionalentwicklung und wird im Interesse der Verbraucher zu einer stärkeren Entfaltung der Billigfluggesellschaften in der gesamten Europäischen Union führen. So werden für alle Beteiligten des Luftverkehrs gleiche Bedingungen geschaffen, um einen lautereren Wettbewerb zu gewährleisten.

Der Fall Charleroi

Die Kommission hatte sich zu einer 2001 eingereichten Beschwerde zu äußern, deren Gegenstand die dem Luftfahrtunternehmen Ryanair am Flughafen Charleroi durch den Flughafenbetreiber **Brussels South Charleroi Airport (BSCA)** und die **belgische Region Wallonien** eingeräumten Vergünstigungen waren. Bei der Beurteilung hat die Kommission den Hauptlinien der Gemeinschaftspolitik und des Gemeinschaftsrechts im Rahmen des Luftverkehrsbinnenmarkts Rechnung getragen.

Die Kommission hatte zu ermitteln, ob die von der Region Wallonien und BSCA, einem von der Region Wallonien kontrollierten öffentlichen Unternehmen, **zugunsten von Ryanair ergriffenen Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar sind oder nicht**. Im Fall von Charleroi kam die Kommission zu dem Schluss, dass kein privater Betreiber unter denselben Umständen wie BSCA dieselben Vergünstigungen gewährt hätte. **Da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers im vorliegenden Fall also nicht eingehalten wurde, stellen die Ryanair gewährten Vergünstigungen staatliche Beihilfen¹ dar**, die geeignet sind, den Wettbewerb zugunsten von Ryanair zu verzerren.

Vereinbarkeit der gewährten Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt

Die Kommission ist jedoch zu dem Schluss gekommen, dass die Beihilfen, die Ryanair in Charleroi gewährt wurden, auf der Grundlage der Verkehrspolitik mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein können², sofern sie es ermöglichen, sekundäre Flughafeninfrastrukturen, die derzeit nicht vollständig ausgelastet sind und der Allgemeinheit Kosten verursachen, zu entwickeln und besser zu nutzen³.

Gemäß der heutigen Entscheidung wird Ryanair einen Teil der bereits gewährten Beihilfen behalten können. Diese Beihilfen betreffen die Aufnahme neuer Flugverbindungen (Aufwendungen für Marketing und Werbung), zu denen noch einmalige Anreizzahlungen kommen können, sofern die belgischen Behörden die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllen.

Demgegenüber **können bestimmte Beihilfen nicht genehmigt werden**, insbesondere nicht die Abschläge auf die Flughafenentgelte, wie sie in Charleroi gewährt wurden, die über die offiziellen bereits in den belgischen Rechtsvorschriften vorgesehenen, in transparenter und nichtdiskriminierender Weise zu gewährenden Abschläge hinausgehen würden, die Abschläge auf Bodenabfertigungsentgelte, die nicht durch eventuelle Überschüsse anderer rein kommerzieller Aktivitäten (Parkhäuser, Ladengeschäfte usw.) gedeckt sind, die einmaligen Anreizzahlungen für die Eröffnung von Verbindungen, die nicht den tatsächlichen Kosten der Eröffnung Rechnung tragen, sowie die Beihilfen für die Verbindung Dublin-Charleroi, die nicht neu ist, da sie bereits 1997 eröffnet wurde.

Die Kommission wird grundsätzlich darauf achten, dass die auf einem Flughafen gewährten Vorteile diskriminationsfrei sind und sehr viel mehr Transparenz aufweisen.

¹ Im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

² Siehe Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag: „*Als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar können angesehen werden: [...] Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft*“.

³ Diese Entwicklung kommt den Regionen zugute, indem sie eine höhere Rentabilität des vorhandenen öffentlichen Vermögens gewährleistet und die regionale Wirtschaftsentwicklung erleichtert, insbesondere durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Tourismusförderung. Sie kommt auch dem Mitgliedstaat zugute, indem sie die Raumplanung und eine bessere Nutzung vorhandener Flughäfen gegenüber dem Neubau oder Ausbau von Infrastrukturen favorisiert. Schließlich kommt sie auch der Europäischen Union zugute, die – wie im Weißbuch zur Verkehrspolitik dargelegt – größere Flughafenkapazitäten benötigt und in der die Flughäfen zum Teil durch die Regionalpolitik, die transeuropäischen Netze (TEN) und die EIB finanziert werden.

Inhalt und Auswirkungen der Entscheidung der Europäischen Kommission zum Flughafen Charleroi

1. Warum hatte die Kommission eine Entscheidung zu treffen?

Bei der Kommission wurde im Januar 2002 Beschwerde gegen die Vergünstigungen eingelegt, die am Flughafen Charleroi gewährt worden waren. Als Hüterin der Verträge hatte die Kommission die Rechtmäßigkeit der getroffenen Vereinbarungen und ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht zu prüfen. Ein förmliches Prüfverfahren⁴ zu den Vorteilen, die Ryanair von der Region Wallonien und der Flughafenbetreibergesellschaft (*Brussels South Charleroi Airport*) eingeräumt wurden, wurde am 11. Dezember 2002 eröffnet. Die Kommission zieht heute die Schlussfolgerungen aus dieser förmlichen Prüfung, während der sie Stellungnahmen von einem Dutzend Luftfahrtunternehmen, unter anderem Ryanair, sowie von Flughafenbetreibern und anderen Beteiligten erhalten hat.

2. Welche Vergünstigungen wurden am Flughafen Charleroi gewährt?

Die Vergünstigungen, die Ryanair 2001 eingeräumt wurden, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Region Wallonien hat Ryanair im Rahmen eines privatrechtlichen Vertrags einen Vorzugstarif für Start- und Landeentgelte in Charleroi eingeräumt, die sich auf 1 € je einsteigendem Fluggast belaufen. Das stellt eine Ermäßigung von rund 50 % auf den öffentlichen Tarif dar, der im Übrigen durch einen im Staatsanzeiger veröffentlichten Erlass festgelegt wurde. Diese Vergünstigung wurde keiner anderen Gesellschaft gewährt.

BSCA hat Ryanair Vergünstigungen verschiedener Art eingeräumt:

- einen Beitrag zu Werbemaßnahmen in Höhe von 4 € je einsteigendem Fluggast für die Dauer von 15 Jahren und für bis zu 26 Flüge am Tag. Diese Vergünstigung wurde keiner anderen Gesellschaft gewährt.
- Anreizzahlungen zur Eröffnung von Verbindungen, die im Wesentlichen aus 160.000 € je eröffneter Verbindung für 12 Verbindungen bestehen, insgesamt mithin 1.920.000 €; 768.000 € als Erstattung von Kosten der Pilotenausbildung; 250.000 € Hotelkosten. Diese Vergünstigung wurde keiner anderen Gesellschaft gewährt.
- einen Vorzugstarif von 1 € je Fluggast für die Bodenabfertigung, wobei für andere Luftfahrtunternehmen normalerweise Tarife zwischen 8 und 13 € gelten. Diese Vergünstigung wurde keiner anderen Gesellschaft gewährt.

⁴ ABI. C 18 vom 25.1.2003.

3. Worum geht es bei dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers?

Die Kommission hatte zu ermitteln, ob die **zugunsten von Ryanair** von der Region Wallonien und von BSCA, einem von der Region Wallonien kontrollierten öffentlichen Unternehmen, getroffenen Maßnahmen **mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar sind oder nicht**.

Nach diesem Grundsatz, der vom Europäischen Gerichtshof mehrmals bestätigt wurde, gelten Investitionen oder gewährte Vorteile nicht als Beihilfen, wenn sich das öffentliche Unternehmen zum Zeitpunkt der Prüfung einer Investition oder eines kommerziellen Vertrags in die Lage eines vergleichbaren privaten Unternehmens versetzt und von derselben Perspektive einer langfristigen Rentabilität leiten lässt. Dieser Grundsatz ermöglicht eine Gleichbehandlung von Unternehmen der öffentlichen Hand wie BSCA und privater Unternehmen.

Zu prüfen ist daher Folgendes:

- Entspricht die erwartete Rentabilität zum Zeitpunkt der Vorteilsgewährung den Erwartungen eines privaten Unternehmens? Um dies zu beantworten, müssen das mit dem betreffenden Geschäft verbundene Risiko, die Kapitalkosten und die Informationen, über die das Unternehmen bei der Entscheidungsfindung verfügte, sowie die Unwägbarkeiten des betreffenden Geschäfts analysiert werden.
- Das Unternehmen darf sich nicht auf bestimmte Vorteile stützen, die ihm sein öffentlicher Status verleiht, beispielsweise ein leichter Zugang zur Finanzierung oder das nicht gegebene Insolvenzrisiko.
- Das öffentliche Unternehmen darf sich bei seiner Analyse auch nicht auf indirekt positive Auswirkungen stützen wie die Entwicklung der regionalen Wirtschaft oder die Schaffung von Arbeitsplätzen, da ein Privatinvestor diese Kriterien für seine Entscheidung nicht herangezogen hätte.

4. Hat sich BSCA wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten?

Im Fall Charleroi kam die Kommission zu dem Schluss, dass kein privater Betreiber, der denselben Bedingungen wie BSCA ausgesetzt gewesen wäre, dieselben Vergünstigungen gewährt hätte.

Die Prüfung hat gezeigt, dass sich BSCA bei Unterzeichnung des Vertrags mit Ryanair negativen Risiken ausgesetzt hat, die das kumulierte laufende Unternehmensergebnis der nächstens zehn Jahre, das auf 35 Millionen € geschätzt wurde, übertrafen. Dies hätte jede Hoffnung auf eine angemessene Rendite im Bezugszeitraum zunichte gemacht.

Außerdem hat BSCA Verträge mit Ryanair auf der Grundlage eines Geschäftsplans geschlossen, den die Kommission nicht als mit dem Kriterium des privaten Kapitalgebers, der sich in derselben Situation wie BSCA befindet, für vereinbar ansieht. Das Unternehmen hat darin hohe künftige Erträge unterstellt, die mit hypothetischen Linienfluggesellschaften und nicht durch den Vertrag mit Ryanair erzielt werden sollen, und zwar in Höhe von 27 Millionen €. Es hat ebenfalls nicht den Marketingbeitrag berücksichtigt, der für insgesamt 26 potenzielle, mit Ryanair vereinbarte Flüge fällig geworden wäre, und zwar in Höhe von über 6 Millionen €. Die Berücksichtigung dieser beiden Fakten hätte bereits ausgereicht, das während des betreffenden Zeitraums zu erwartende Ergebnis fast auf Null schrumpfen zu lassen.

BSCA hat außerdem seine privilegierten Beziehungen mit der Region Wallonien und die damit verbundenen Vorteile genutzt, um seine Gewinnerwartungen zu stützen. Dies ist insbesondere der Fall bei den Subventionen für Unterhalt und Brandschutz, für die zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung keine Rechtsgrundlage gegeben war und bei denen BSCA nicht nur die Beibehaltung, sondern sogar künftige Steigerungen eingerechnet hatte, was während des zehnjährigen Betrachtungszeitraums des Geschäftsplans einen Vorteil von fast 14 Millionen € bedeutet. Das Gleiche gilt für die Abführung von 35 % der Luftfahrtentgelte an den Umweltfonds: Für diese Abgabe wurde eine Obergrenze angenommen, obwohl die wallonischen Behörden die Rechtsvorschriften zur Festlegung dieser Grenze erst sechs Monate nach Unterzeichnung des Vertrags verabschiedeten; der finanzielle Vorteil beläuft sich dabei auf 9 Millionen €. Die Kommission ist der Auffassung, dass die beiden letztgenannten Punkte, die den politischen Unwägbarkeiten der Region unterlagen, von einem Privatinvestor nicht einbezogen worden wären, da die Rechtslage nicht förmlich geklärt war.

Da der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers im vorliegenden Fall somit nicht eingehalten wurde, stellen die Ryanair gewährten Vorteile staatliche Beihilfen⁵ dar, die geeignet sind, den Wettbewerb zugunsten von Ryanair zu verzerren. Anzumerken ist, dass diese Beihilfen im Übrigen keine Investitionen sind, beispielsweise in die Flughafeninfrastruktur, und daher nicht aufgrund der klassischen Instrumente des Gemeinschaftsrechts, etwa Beihilfen zur Regionalentwicklung, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar gelten können. Es handelt sich vielmehr um Betriebsbeihilfen.

5. Welche Beihilfen sind im Fall Charleroi mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar?

Die Kommission ist zu dem Schluss gekommen, dass die Beihilfen, die Ryanair in Charleroi gewährt wurden, auf der Grundlage der Verkehrspolitik mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein können⁶, sofern sie es ermöglichen, sekundäre Flughafeninfrastrukturen, die derzeit nicht vollständig ausgelastet sind und der Allgemeinheit Kosten verursachen, zu entwickeln und besser zu nutzen⁷.

Gemäß der heutigen Entscheidung wird Ryanair einen großen Teil der bereits gewährten Beihilfen behalten können. Diese Beihilfen betreffen unter anderem den Beitrag von BSCA zur Finanzierung eines gemeinsam mit Ryanair betriebenen Verkaufsförderungs- und Werbeunternehmens. Dieser Beitrag könnte als Beihilfe zur Aufnahme neuer Flugverbindungen angesehen werden.

⁵ Im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag.

⁶ Siehe Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c EG-Vertrag: „Als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar können angesehen werden: [...] Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“.

⁷ Diese Entwicklung kommt den Regionen zugute, indem sie eine höhere Rentabilität des vorhandenen öffentlichen Vermögens gewährleistet und die regionale Wirtschaftsentwicklung erleichtert, insbesondere durch die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Tourismusförderung. Sie kommt auch dem Mitgliedstaat zugute, indem sie die Raumplanung und eine bessere Nutzung vorhandener Flughäfen gegenüber dem Neubau oder Ausbau von Infrastrukturen favorisiert. Schließlich kommt sie auch der Europäischen Union zugute, die – wie im Weißbuch zur Verkehrspolitik dargelegt – größere Flughafenkapazitäten benötigt und in der die Flughäfen zum Teil durch die Regionalpolitik, die transeuropäischen Netze (TEN) und die EIB finanziert werden.

Die Beihilfe fördert eine bessere Nutzung von Regionalflughäfen, was den Zielen der Gemeinschaft für den Luftverkehr entspricht. Zu den 2001 bis 2003 von Ryanair erhaltenen Beträgen könnte ein Teil der die einmaligen Anreizzahlungen hinzukommen (siehe oben), sofern die belgischen Behörden die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllen.

Voraussetzung für die Genehmigung dieser Beihilfen ist, dass die belgischen Behörden folgende Bedingungen einhalten:

- Die Beihilfen müssen **zur Eröffnung neuer Verbindungen notwendig** sein, einen Anreiz darstellen, dem angestrebten Ziel angemessen sein, unter Beachtung des Grundsatzes der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Nichtdiskriminierung der Luftfahrtunternehmen gewährt werden sowie von einem Sanktionssystem für den Fall der Nichteinhaltung der Verpflichtungen des Luftfahrtunternehmens flankiert werden, und sie dürfen nicht mit Beihilfen sozialer Art oder Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Aufgaben kumuliert werden können.
- Sie müssen **befristet** sein (im vorliegenden Fall auf 5 Jahre für europäische Punkt-zu-Punkt-Flugverbindungen, nicht 15 Jahre), höchstens einen Anteil von 50 % der entstandenen Nettoanlaufkosten abdecken, der Flughafen muss Kontrolle über diese Kosten haben und die Beihilfen müssen künftig jedem Luftfahrtunternehmen gewährt werden, das sich in Charleroi niederlässt. Künftig könnten Ryanair ähnliche auf 5 Jahre beschränkte Beihilfen für die Eröffnung neuer Verbindungen gewährt werden, wobei diejenigen Verbindungen nicht beihilfefähig sind, die andere, zuvor bediente Verbindungen ersetzen.

6. Welche Beihilfen sind nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar?

Die Kommission sieht sich gezwungen, heute die **Rückforderung** anderer Beihilfen zu verlangen, die den Wettbewerb im Gemeinsamen Markt verzerren:

- **Ermäßigungen auf Flughafenentgelte.** Ermäßigungen sind nur zulässig, wenn sie auf nichtdiskriminierende Weise allen Nutzern gewährt werden und befristet sind. Unter diesen Umständen gelten sie nicht als staatliche Beihilfen („Manchester“-Urteil). Dies ist hier nicht der Fall, wo einzig Ryanair begünstigt wird, und dies für die Dauer von 15 Jahren. Indem durch eine zweiseitige Übereinkunft, die nicht öffentlich bekannt gemacht wurde, ausschließlich Ryanair Vorteile eingeräumt werden, insbesondere eine Ermäßigung der Start- und Landeentgelte gegenüber dem Normaltarif, wurde die Region Wallonien in Ausübung ihrer gesetzgeberischen Befugnisse tätig und nicht als Unternehmen. Diese Beihilfen müssen daher, mit Ausnahme des Teils der Ermäßigungen, die den bereits in den wallonischen Rechtsvorschriften vorgesehenen offiziellen Ermäßigungen entsprechen, vom Begünstigten zurückgefordert werden. Die Ryanair diesbezüglich gegebenen Garantien für die Zukunft müssen widerrufen werden.

Die Region Wallonien hat künftig selbstverständlich weiterhin die Möglichkeit, einen neuen öffentlichen Tarif mit größerer Anreizwirkung zu beschließen, der aber in transparenter Weise auf alle Luftfahrtunternehmen anzuwenden ist.

- **Ermäßigungen auf Entgelte für Bodenabfertigungsdienste.** Ermäßigungen sind möglich, wenn ein Flughafen nachweisen kann, dass eventuelle Verluste aus dieser Tätigkeit in einem dem Wettbewerb unterworfenen Sektor nicht durch Erträge ausgeglichen werden, die mit den Aufgaben als Flughafenbehörde oder vom Flughafen erbrachten Diensten im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse im Zusammenhang stehen, was eine getrennte Rechnungsführung bedingt.

Die Ryanair von BSCA gewährten Ermäßigungen im Rahmen eines Vorzugstarifs für die Bodenabfertigung, die es dem Flughafen nicht ermöglichten, diese Tätigkeit kostendeckend durchzuführen, müssen daher zurückgefordert werden.

Der Betrag könnte sich für den Zeitraum 2001-2003 auf mindestens 4 Millionen € belaufen. Solange jedoch die Schwelle von 2 Millionen Fluggästen im Jahr, die in der Richtlinie 96/67 zur Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste festgelegt ist, nicht erreicht ist, könnte BSCA auch eventuelle Überschüsse anderer rein kommerzieller Aktivitäten (Parkflächenbetrieb, Ladenvermietung usw.) dazu verwenden, den Fehlbetrag bei der Bodenabfertigung auszugleichen.

- **Einmalige Anreizzahlungen für die Eröffnung von Verbindungen.** Diejenigen Zahlungen, bei denen die tatsächlichen Kosten einer solchen Eröffnung nicht berücksichtigt wurden, sind nicht rechtmäßig. Beiträge dieser Art wurden an Ryanair für die Kosten der Einstellung, Ausbildung und Unterbringung des Personals sowie für die Eröffnung neuer Verbindungen und die Bereitstellung von Geschäftsräumen geleistet. Grundsätzlich ist zwar nicht ausgeschlossen, dass Zahlungen dieser Art dem Ausgleich von Anlaufkosten dienen, doch sind sie im vorliegenden Fall aufgrund der pauschalen und an keine Ziele gebundenen Leistungen zurückzufordern.
- **Beihilfen für die Verbindung Dublin-Charleroi.** Hierbei handelt es sich nicht um eine „neue“ Verbindung im Sinne der Startbeihilfen (die Verbindung wurde 1997 eröffnet). Die entsprechenden Beihilfen sind daher zurückzufordern.

7. Welche Auswirkungen hat die Entscheidung auf Billigfluggesellschaften?

Mit ihrer Entscheidung gibt die Kommission ein klares Signal für den Ausbau des Modells der Billigfluggesellschaften, einem der größten Vorteile der Öffnung des Luftverkehrsmarktes für den Wettbewerb, den sie mit allen ihr zur Verfügung stehenden politischen, juristischen und gesetzgeberischen Mitteln stets gefördert und 1992 auch erfolgreich zuwege gebracht hat. Dank dieser Liberalisierung konnte sich der Wettbewerb in der Europäischen Union entwickeln, der die Entfaltung neuer Luftfahrtunternehmen mit niedrigen Flugpreisen ermöglichte, insbesondere auch von Ryanair. Das größere Angebot billiger Flüge kommt den europäischen Verbrauchern zugute. **Die Existenz von Billigfluggesellschaften ist der Beleg für den Erfolg dieser Politik, die von der Europäischen Kommission gewollt ist.** Die Kommission wird diesen Weg fortsetzen und weiterhin die Bedingungen für einen lautereren Wettbewerb aller Beteiligten im Luftverkehrsbinnenmarkt gewährleisten.

8. Ist die Entscheidung für die Regionalentwicklung förderlich?

Die Entscheidung der Kommission richtet sich nicht gegen Vereinbarungen zwischen Regionalflughäfen und Billigfluggesellschaften. Im Gegenteil: Die Kommission unterstützt alle Initiativen, die eine bessere Nutzung unausgelasteter Flughafeninfrastrukturen ermöglichen und begrüßt alle Bestrebungen, den Problemen der Überlastung im Luftverkehr zu begegnen und den Bürgern Europas mehr Flugreisemöglichkeiten zu bieten.

In dieser Hinsicht sind kleinere Flughäfen in einer außerordentlich guten Position und spielen eine entscheidende Rolle. Sie stellen außerdem einen sehr wichtigen Faktor für die regionale Wirtschaftsentwicklung dar. Die **heute von der Kommission getroffene Entscheidung** trägt dazu bei, den **Rahmen zu klären**, in dem die beiden beteiligten Parteien ihre Zusammenarbeit regeln können, was den **Abschluss zahlreicher weiterer Vereinbarungen in der gesamten Europäischen Union** fördern sollte.

9. Wird sich die Entscheidung auf die Flugpreise auswirken?

Nein. Ein Billigfluggesellschaft mit gesunden Finanzen muss in der Lage sein, günstige Flugpreise anzubieten, ohne dafür auf staatliche Beihilfen angewiesen zu sein. Die Kommission ist davon überzeugt, dass Ryanair auch nach dieser Entscheidung durchaus in der Lage ist und sein wird, ihre Dienste zu günstigen Preisen anzubieten, wie es auch die anderen Billigfluggesellschaften tun und weiterhin tun werden. Die durch die heutige Entscheidung eröffneten Optionen wirken sich nicht auf die Möglichkeiten zur Erbringung kommerzieller Angebote und zur günstigen Preisgestaltung aus. Durch die mit bestimmten Bedingungen verknüpfte Genehmigung von Startbeihilfen ermöglicht die Kommission den Abschluss von Vereinbarungen, mit denen lebensfähige neue Verbindungen von Regionalflughäfen aus eingerichtet werden können.

Insbesondere ermöglicht sie **mehr Wettbewerb, der zum größeren Nutzen der Verbraucher zur Entfaltung von Billigfluggesellschaften in der gesamten Europäischen Union führen wird, insbesondere auf Regionalflughäfen.**