

EU Guidelines on State aid to airports and airlines

Die EU-Kommission bereitet neue Leitlinien für staatliche Beihilfen an Flughäfen und Luftfahrtunternehmen vor, die in den nächsten Wochen amtlich bekanntgemacht werden sollen. Neben mehr Rechtssicherheit durch Transparenz und Lückenschließung zielen die Leitlinien darauf ab, die Finanzierung von Überkapazitäten bei Flughafeninfrastruktur zu vermeiden und Betriebsbeihilfen an Flughäfen und Luftfahrtunternehmen zu begrenzen. Dem Hörensagen nach werden die Leitlinien die folgenden **wesentlichen Eckpunkte** abhängig von der Größe der Flughäfen, von der Art der Beihilfe (Investitionsbeihilfen, Betriebsbeihilfen) und von dem Begünstigten (Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen) enthalten:

Anlaufbeihilfen an Luftfahrtunternehmen

- abhängig von der Flughafengröße, grds. nur bei weniger als 3 Mio. Passagieren/Jahr
- zulässig ist die Förderung neuer Routen oder dichter Flugpläne
- 50% der Flughafengebühren/-entgelte für maximal 24 Monate sind zulässig
- keine Anlaufbeihilfen mehr nach Ablauf einer 10jährigen Übergangszeit (phasing out)

Betriebsbeihilfen an Flughäfen

- grds. nur bei weniger als 3 Mio. Passagieren/Jahr
- phasing out nach Ablauf einer 10jährigen Übergangszeit; ab dem 31.12.2023 müssen die Flughäfen die Kostendeckung erreicht haben

Investitionsbeihilfen an Flughäfen

- kein phasing out
- vereinbar sind nur Investitionen in nicht nutzerspezifische Flughafeninfrastruktur und Ausrüstung, mit Ausnahme der Investitionskosten für nicht flugtechnische Aktivitäten

- zulässige Beihilfenintensität (bis 75%) und Beihilfeninstrumente abhängig von der Flughafengröße; bei mehr als 5 Mio. Passagieren/Jahr ist keine Beihilfe zulässig; bei mehr als 2 Mio. Passagieren/Jahr sind Beihilfen für Investitionen in Bodenabfertigungs-ausrüstung und -infrastruktur nicht zulässig
- Einzelfallnotifizierungen abhängig vom jährlichen Passagieraufkommen bzw. der jährlichen Frachtmenge und in anderen Fällen, insbesondere bei weiteren Flughäfen in derselben catchment area

Die bekannten beihilfenrechtlichen Entscheidungen der europäischen Gerichte, die (auch) im Luftverkehrssektor wesentlich sind, werden aufgegriffen. Die Leitlinien stellen die „festen Größen“ der Judikatur (z.B. *Aéroports de Paris*, *Flughafen Leipzig-Halle*, *Stardust Marine*, *Altmark*) noch einmal zusammen.

Rechtsanwalt Dr. Brauner: „Die künftigen Leitlinien für den Luftverkehr sorgen auf der einen Seite für deutlich mehr Rechtssicherheit, lösen auf der anderen Seite aber auch einen dringenden Handlungsbedarf aus. Wer die 10-



jährige „transitional period“ möglichst umfänglich nutzen möchte, muss jetzt tätig werden. Denn die Übergangszeit, an die wesentliche Konsequenzen für die Player des europäischen Luftverkehrssektors geknüpft sind, beginnt mit der Veröffentlichung der Leitlinien im Amtsblatt der EU. Ein Zuwarten verkürzt die in den Leitlinien enthaltenen Chancen mit jedem Tag. Die Kommission hat die Entwicklung der Marktverhältnisse wirklich gut studiert und eröffnet mit den neuen Leitlinien durchaus sympathische Möglichkeiten, insbesondere für Regionalflughäfen.“

Bei Fragen zum Thema wenden Sie sich bitte an Ihre Ansprechpartner bei BSU-Legal.