

Rechtssache C-204/23

**Zusammenfassung des Vorabentscheidungsersuchens gemäß Art. 98 Abs. 1
der Verfahrensordnung des Gerichtshofs**

Eingangsdatum:

28. März 2023

Vorlegendes Gericht:

Consiglio di Stato (Italien)

Datum der Vorlageentscheidung:

24. März 2023

Berufungsklägerin:

Autorità di regolazione dei trasporti

Berufungsbeklagte:

Lufthansa Linee Aeree Germaniche

Austrian Airlines AG

Brussels Airlines SA/NV

Swiss International Air Lines Ltd

Lufthansa Cargo AG

Gegenstand des Ausgangsverfahrens

Beim Consiglio di Stato (Staatsrat, Italien) eingelegte Berufung gegen das Urteil des Tribunale amministrativo regionale per il Piemonte (Regionales Verwaltungsgericht Piemont, im Folgenden: TAR per il Piemonte), mit dem dieses der Klage der Lufthansa Linee Aeree Germaniche, der Austrian Airlines AG, der Brussels Airlines SA/NV, der Swiss International Air Lines Ltd und der Lufthansa Cargo AG – Berufungsbeklagte – gegen den Beschluss der Autorità di Regolazione dei Trasporti (Regulierungsbehörde für das Verkehrswesen, Italien, im Folgenden: ART bzw. Behörde) – Berufungsklägerin –, insoweit stattgegeben hat, als dieser vorsieht, den Rechtsträgern, die „Lufttransportdienste zur Personen- oder Warenbeförderung“ erbringen, einen Beitrag aufzuerlegen.

Gegenstand und Rechtsgrundlage der Vorlage

In der Sache betrifft die Vorlage die Regelungen zur Finanzierung der ART und zur Feststellung der objektiven Voraussetzungen dieser Finanzierung in einem Zeitraum, in dem mehrere gesetzgeberische, judikative und behördliche Änderungen aufeinanderfolgten. Gegenstand des Vorabentscheidungsersuchens nach Art. 267 AEUV ist die Auslegung von Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte.

Vorlagefragen

Ist Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG – Vorschrift zum Flughafensektor – dahin auszulegen, dass die Finanzierung der Behörde nur über Flughafenentgelte bzw. nicht auch über andere Finanzierungsarten wie die Auferlegung eines Beitrags erfolgen darf (die erkennende Kammer ist der Auffassung, dass es ein bloßes Recht des Mitgliedstaats ist, die zur Finanzierung der Behörde dienenden Beträge über Flughafenentgelte zu erheben)?

Dürfen die Entgelte oder Beiträge, die nach Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG zur Finanzierung der Aufsichtsbehörde erhoben werden können, ausschließlich konkrete Leistungen und Kosten betreffen, die in der Richtlinie jedoch nicht benannt sind, oder genügt nicht ihre Ausrichtung an den Betriebskosten der Behörde, wie sie den übermittelten und von staatlichen Behörden geprüften Haushalten zu entnehmen sind?

Ist Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG dahin auszulegen, dass die Entgelte nur denjenigen Rechtsträgern auferlegt werden können, die gebietsansässig sind oder nach dem Recht des Staates, der die Aufsichtsbehörde geschaffen hat, errichtet wurden; und gilt dies gegebenenfalls auch für die für den Behördenbetrieb auferlegten Beiträge?

Angeführte Bestimmungen des Unionsrechts

Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte; Art. 2 Nr. 2 und Art. 11 Abs. 3 und 5

Art. 267 Abs. 1 AEUV

Angeführte nationale Vorschriften

Decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 – Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici (Gesetzesdekret Nr. 201 vom 6. Dezember 2011 – Dringlichkeitsmaßnahmen für wirtschaftliches Wachstum, Fairness und die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte), mit Änderungen umgewandelt durch das Gesetz Nr. 214 vom 22. Dezember 2011; Art. 37 Abs. 2

und 6 Buchst. a und b in der Fassung des Decreto-legge Nr. 109 vom 28. September 2018 – Dringlichkeitsmaßnahmen für die Stadt Genua, die Sicherheit der staatlichen Infrastruktur- und Transportnetze, die Erdbeben von 2016 und 2017, die Arbeit und andere Notfälle, mit Änderungen umgewandelt durch das Gesetz Nr. 130 vom 16. November 2018;

Art. 16 des Decreto-legge Nr. 109 vom 28. September 2018 („Zuständigkeiten der Regulierungsbehörde für das Verkehrswesen und Bestimmungen zu Gebühren und Autobahnsicherheit“) hat Art. 37 Abs. 6 Buchst. b Satz 1 des Decreto-legge Nr. 201 vom 6. Dezember 2011 – dieser Artikel enthält die maßgeblichen Bestimmungen für die Finanzierung der ART – folgendermaßen geändert:

„6. Die Zuständigkeiten nach Abs. 2, die Tätigkeiten nach Abs. 3 sowie die weiteren gesetzlich zugewiesenen Zuständigkeiten und Tätigkeiten werden folgendermaßen ausgeübt bzw. durchgeführt: ...

b) mittels Zahlung eines Beitrags durch die im Transportsektor tätigen Wirtschaftsteilnehmer, für die die Behörde auf dem Markt, auf dem diese tätig sind, konkret begonnen hat, die gesetzlich vorgesehenen Zuständigkeiten oder Tätigkeiten auszuüben bzw. durchzuführen, in Höhe von höchstens 1 Promille der im letzten Geschäftsjahr aus den ausgeübten Tätigkeiten erzielten Umsätze unter Festlegung von Freibeträgen in Abhängigkeit von den Umsatzgrößen. Die Berechnung des Umsatzes erfolgt so, dass eine doppelte Beitragszahlung vermieden wird.“

Kurze Darstellung des Sachverhalts und des Verfahrens

- 1 Die Luftfahrtunternehmen Lufthansa Linee Aeree Germaniche, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Swiss International Air Lines Ltd und Lufthansa Cargo (im Folgenden: Berufungsbeklagte) fochten vor dem TAR per il Piemonte den Beschluss der ART Nr. 141 vom 19. Dezember 2018 an, der „Höhe und Zahlungsmodalitäten des der Regulierungsbehörde für das Verkehrswesen geschuldeten Beitrags für das Jahr 2019“ regelte und die Auferlegung eines Beitrags zulasten derjenigen Rechtsträger vorsah, die „Lufttransportdienste zur Personen- oder Warenbeförderung“ erbringen (Art. 1 Abs. 1 Buchst. g).
- 2 Das TAR per il Piemonte gab der Klage mit Urteil Nr. 381 vom 15. Juni 2020 statt und hob den Beschluss dementsprechend insoweit auf, als dieser die Erhebung des erwähnten Beitrags regelte. Daraufhin legte die ART beim Consiglio di Stato, dem vorliegenden Gericht, Berufung ein.
- 3 Die Berufungsbeklagten haben die Begründetheit des Vorbringens der ART bestritten und beantragen die Zurückweisung der Berufung.
- 4 Sie haben zudem die Frage der Nichtanwendung der Beitragsvorschrift aufgeworfen und gegebenenfalls die Vorlage an den Gerichtshof der Europäischen Union wegen Verletzung und fehlerhafter Anwendung der Richtlinie 2009/12

angeregt. Die Berufungsbeklagten haben ferner die Frage der Verfassungsmäßigkeit von Art. 37 Abs. 6 Buchst. b des Decreto-legge Nr. 201 von 2011 mit Blick auf die Art. 3, 23, 53 und 77 der Verfassung aufgeworfen.

Wesentliche Argumente der Parteien des Ausgangsverfahrens

- 5 Zu den Aufgaben der ART, die völlig eigenständig und mit unabhängiger Entscheidungs- und Bewertungsbefugnis handle, zählten die Förderung des Wettbewerbs, die Beseitigung von Marktzugangshindernissen am Referenzmarkt, der Schutz der Verbraucher „im Transportsektor und des Zugangs zu den betreffenden Einrichtungen und zugehörigen Dienstleistungen im Einklang mit dem Unionsrecht und unter Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität und der Zuständigkeiten der Regionen und der Gebietskörperschaften nach Teil II Titel V der Verfassung“. Sie sei bereichsübergreifend zuständig für den gesamten Transportsektor und den Zugang zu den betreffenden Einrichtungen.
- 6 Als Berufungsklägerin hält die ART die Annahmen des erstinstanzlichen Gerichts für fehlerhaft, wonach die einzige von der ART konkret regulierte Tätigkeit, die von der Festlegung der Flughafenentgelte berührt werde, jene des Flughafenleitungsorgans sei und nicht jene der Luftfahrtunternehmen.
- 7 Die Diskussion der Zugehörigkeit der Luftfahrtunternehmen zur Kategorie der „regulierten Leitungsorgane der Einrichtungen und Dienstleistungen“ sei durch Art. 37 Abs. 6 des Decreto-legge Nr. 201 von 2011 in der Fassung von Art. 16 Abs. 1 Buchst. a-bis und a-ter des Decreto-legge Nr. 109 von 2018 hinfällig geworden. Nach dem neuen Wortlaut dieses Art. 37 Abs. 6 verblieben keine Zweifel daran, dass die Luftfahrtunternehmen ganz sicher zu den – auch bedeutsamen – „Wirtschaftsteilnehmern“ gehörten, die im „Transportsektor“ tätig seien und somit vollumfänglich in den Kreis der Rechtsträger fielen, die zur Zahlung des Beitrags für die Durchführung bzw. Ausübung der der Behörde gesetzlich zugewiesenen Tätigkeiten und Zuständigkeiten verpflichtet seien.
- 8 Die ART sieht die Argumentation des TAR als Folge einer irrig strengen Unterscheidung zwischen dem Markt, auf dem die Flughafenleitungsorgane tätig seien (den die Behörde reguliere), und dem Markt, auf dem die Luftfahrtunternehmen tätig seien (den die Behörde nicht reguliere).
- 9 Die vom erstinstanzlichen Gericht getroffene Unterscheidung zwischen reguliertem Rechtsträger und bloßem Nutznießer oder Begünstigten sei durch die Gesetzesnovelle von 2018 überholt, denn entscheidend sei, ob ein Wirtschaftsteilnehmer auf einem Markt, auf dem die Behörde ihre Befugnisse ausübe, tätig sei oder nicht.
- 10 Die Luftverkehrs- und Infrastrukturmärkte seien untereinander verbunden, da die für die Luftfahrtunternehmen vorteilhafteren oder unvorteilhafteren wirtschaftlichen Bedingungen der Nutzung der Flughafeneinrichtungen zu einer Erhöhung oder Verminderung des Passagieraufkommens am betreffenden

Flughafen führten, die wiederum höhere oder geringere Einnahmen des Leitungsorgans aus den von der Mehrheit der Passagiere genutzten gewerblichen Angeboten generiere.

- 11 Nach Ansicht der Berufungsklägerin ist nicht nur das subjektive Tatbestandsmerkmal, sondern auch das objektive Tatbestandsmerkmal für die Einordnung der Berufungsbeklagten in den Kreis der regulierten Rechtsträger erfüllt.
- 12 Die Behörde habe ihre regulatorischen Befugnisse im Sektor nach Art. 37 Abs. 6 in der Fassung des Decreto-legge Nr. 109 von 2018 in verschiedenen Fällen praktisch ausgeübt.
- 13 Im Luftfahrtsektor, der in der Richtlinie 2009/12 und den nationalen Umsetzungsvorschriften geregelt sei, richte sich die Tätigkeit der Behörde letztlich unmittelbar und mittelbar an beide Parteien, Leitungsorgane und Nutzer, um zu gewährleisten, dass das Verfahren zur Festlegung der Flughafenentgelte im Einklang mit den unionsrechtlichen Vorgaben erfolge.
- 14 Die Berufungsbeklagten machen ihrerseits geltend, dass nach Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12 „[d]ie Mitgliedstaaten ... einen Mechanismus zur Finanzierung der unabhängigen Aufsichtsbehörde schaffen [können], der auch die Erhebung einer Gebühr bei Flughafenutzern und Flughafenleitungsorganen umfassen kann“. Die italienische Vorschrift zur Finanzierung der ART regle die Zahlung eines (umsatzabhängigen) Beitrags, und zur Zahlung dieses Beitrags seien die unmittelbar der Regulierung unterliegenden Wirtschaftsteilnehmer verpflichtet.
- 15 Die Berufungsbeklagten führen aus, dass der Beitrag etwas anderes als die Gebühr und von dieser zu unterscheiden sei, da die Gebühr die Gegenleistung für eine Dienstleistung oder eine Gesamtheit von Dienstleistungen sei und die Verpflichtung zu ihrer Zahlung auf der Nutzung der spezifischen Dienstleistung beruhe – und dabei handele es sich um die Flughafenentgelte – wohingegen der ART-Beitrag in der gesetzlich vorgesehenen Form eine (zweckgebundene) allgemeine Steuer (für den Transportsektor) darstelle, die keinen Bezug zur Erbringung einer spezifischen Dienstleistung aufweise und auf dem Umsatz und nicht auf den erhaltenen Leistungen basiere, weshalb sie als staatlich auferlegte Vermögensleistung einzustufen sei, die wiederum nicht an die Erbringung einer Dienstleistung geknüpft sei, sondern an den Betrieb einer Behörde.
- 16 Daher werde dieser Beitrag nicht von den Bestimmungen der Richtlinie 2009/12 erfasst und sei von diesen losgelöst.
- 17 Im Übrigen ergebe sich ein Widerspruch zwischen den nationalen und den Unionsvorschriften hinsichtlich derjenigen der Behörde entstehenden Kosten, die durch die verpflichtenden Leistungen der Unternehmen gedeckt werden könnten, da die nationalen Vorschriften einen Beitrag zur Deckung der Gesamtheit aller Kosten der Behörde vorsähen, was über das Maß des von der Richtlinie Erlaubten hinausgehe, da der Beitrag nicht ausdrücklich auf die tatsächlichen

Betriebsausgaben bezogen sei. Während die nationalen Rechtsvorschriften darauf ausgerichtet seien, mit dem Rückgriff auf den Beitrag alle durch die staatliche Finanzierung nicht gedeckten Kosten der Behörde zu decken, erscheine aus Sicht des Unionsgesetzgebers die Erhebung von Verwaltungsgebühren bei den Wirtschaftsteilnehmern ausschließlich für sicher entstehende und von der Behörde tatsächlich getragene Kosten gerechtfertigt.

Kurze Darstellung der Begründung der Vorlage

- 18 Nach Auffassung des vorlegenden Gerichts erfordert die Entscheidung über das Vorabentscheidungsersuchen die Prüfung der Entscheidungserheblichkeit der aufgeworfenen Vorlagefrage, da die gestellten Fragen noch nicht Gegenstand der Auslegung durch den Gerichtshof waren und nicht die vom Gerichtshof selbst statuierten Voraussetzungen für die Annahme vorliegen, dass keine vernünftigen Zweifel an der Auslegung von Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12 bestehen.
- 19 Sofern nämlich die von der ART eingelegte Berufung zurückzuweisen wäre, hätte die Vorlagefrage keinerlei Bedeutung, da die Berufungsbeklagten keinerlei Interesse daran hätten.
- 20 Sollte sich die von der Behörde eingelegte Berufung hingegen als begründet erweisen, wäre die Vorlagefrage zum Unionsrecht im Verfahren entscheidungserheblich, das somit auszusetzen wäre zwecks Vorlage der Frage an den Unionsrichter.
- 21 Vorliegend erscheinen die Beanstandungen der ART hinsichtlich der klagestattgebenden Teile des erstinstanzlichen Urteils im Licht der jüngeren Rechtsprechung des Consiglio di Stato als begründet (vgl. statt vieler Consiglio di Stato, VI. Kammer vom 4. Januar 2021, Nr. 9).
- 22 Der Beschluss Nr. 141 vom 19. Dezember 2018 ist im Anschluss an eine mit dem Decreto-legge Nr. 109 vom 28. September 2018 vorgenommene Gesetzesänderung ergangen, die zur objektiven Erweiterung des Kreises der beitragspflichtigen Unternehmen führte; während nämlich bis zum Decreto-legge N. 109 vom 28. September 2018 der Beitrag nur von den Leitungsorganen zu zahlen war, trifft die Belastung danach auch die bloßen Wirtschaftsteilnehmer.
- 23 Auch wenn man die vom erstinstanzlichen Gericht gewählte Auslegung aus Gründen der Rechtssicherheit bis zum Jahr 2018 bestätigen mag, so kann ihr ab dem Jahr 2019 nicht gefolgt werden, da die Gesetzesänderung einen einheitlichen Begriff eingeführt hat, der die „im Transportsektor tätigen Wirtschaftsteilnehmer“ umfasst, was den zentralen Gedanken dieser Regelung verdeutlicht, die auf den Nutzen abstellt, den die Kategorien von Unternehmern aus der Regulierung ziehen, wobei infolge dieses Vorrangs des Nutzenkriteriums die Aufspaltung in zwei Kategorien überflüssig wird.

- 24 Als notwendiger Prüfungspunkt erscheint daher nach der Reform von 2018 wegen des subjektiv allumfassenden Begriffs allein der Umstand des tatsächlichen Beginns der *„Ausübung bzw. Durchführung der gesetzlich vorgesehenen Zuständigkeiten oder Tätigkeiten“* auf dem Referenzmarkt, ohne dass die Position der regulierten Rechtsträger oder der Nutznießer noch irgendeine Rolle spielt. Die von den Luftfahrtunternehmen ausgeübte Transporttätigkeit muss also als von dem der ART zugewiesenen Regulierungsbereich umfasst angesehen werden.
- 25 Der Consiglio di Stato hält fest, dass das Vorbringen der Berufungsbeklagten insofern keine Nichtanwendung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften rechtfertigt, als die Gründe für die etwaige Unionsrechtswidrigkeit weder unmittelbar noch hinreichend klar, eindeutig und unbedingt vorliegen. Vielmehr hält der Consiglio di Stato, da die Streitigkeit den für das Jahr 2019 vorgesehenen Beitrag betrifft, die Ausführungen der ART für begründet und die von den Berufungsbeklagten aufgeworfene Vorlagefrage somit für entscheidungserheblich.
- 26 Das vorliegende Gericht führt aus, dass die Richtlinie 2009/12 das Ziel hat, die Gleichbehandlung der Flughafenleitungsorgane in der Union und der Nutzer der Einrichtungen zu gewährleisten, um nicht nur den Wettbewerb zwischen den Flughäfen zu fördern, sondern auch die Fluggesellschaften vor möglichen Missbräuchen der Flughäfen zu schützen, die eine besonders starke Position innehaben.
- 27 Nach Art. 2 Nr. [3] der Richtlinie 2009/12 gehört zu den Flughafenutzern *„jede natürliche oder juristische Person, die für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht auf dem Luftwege zu oder von dem betreffenden Flughafen verantwortlich ist“*, ausgeschlossen sind daher die Passagiere, die die Einrichtungen und Dienstleistungen des Flughafens nutzen, auf die die Luftfahrtunternehmen den Entgeltbetrag anschließend umlegen.
- 28 Art. 3 der Richtlinie 2009/12 regelt den Grundsatz des Diskriminierungsverbots, indem er die Festlegung von Flughafenentgelten untersagt, die geeignet sind, irgendeine Diskriminierung zwischen Flughafenutzern zu begründen, die Vorschrift ist also darauf gerichtet, gerechte Wettbewerbsbedingungen zwischen den dort tätigen Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten, um die Vereinbarung von Vorzugskonditionen zu verhindern, die es einem oder mehreren Nutzern ermöglichen, dank des attraktiveren Dienstleistungsangebots am Markt den Wettbewerb zu dominieren.
- 29 Die entscheidende Rolle, die die Richtlinie den nationalen Aufsichtsbehörden zuweist, dient im Kern der Schaffung eines „gemeinsamen Rahmens“ für Flughafenentgelte.
- 30 Art. 11 der Richtlinie 2009/12 als die unionsrechtliche Vorschrift, deren Verletzung die Berufungsklägerin rügt, regelt in Abs. 3: *„Die Mitgliedstaaten gewährleisten die Unabhängigkeit der unabhängigen Aufsichtsbehörde, indem sie deren rechtliche Trennung von und funktionale Unabhängigkeit gegenüber*

Flughafenleitungsorganen und Luftfahrtunternehmen sicherstellen“, und insbesondere in Abs. 5: „Die Mitgliedstaaten können einen Mechanismus zur Finanzierung der unabhängigen Aufsichtsbehörde schaffen, der auch die Erhebung einer Gebühr bei Flughafennutzern und Flughafenleitungsorganen umfassen kann.“

- 31 Dass der Mitgliedstaat berechtigt ist, zur Finanzierung der Aufsichtsbehörde auch Systembetriebsabgaben bei den Luftfahrtunternehmen zu erheben, ist daher unbestreitbar.
- 32 Wiederum nach Auffassung des vorlegenden Gerichts ist im Übrigen, sofern die Darstellung der berufungsbeklagten Luftfahrtunternehmen richtig ist, dass der Begriff des Flughafenentgelts, da es die Vergütung einer Gegenleistung darstellt (insbesondere für das Recht auf Anflug- und Abflug der Flugzeuge, das Recht auf die Unterstellung von Flugzeugen oder deren Parken im Freien und das Recht zur Abfertigung von Passagieren und die mit der Nutzung der Infrastruktur verbundene Rechte), ontologisch etwas anderes ist als ein nicht mit einer konkreten Dienstleistung verbundener Beitrag, der zur Finanzierung der Behörde geschuldet wird, die die Transparenz und den Zugang zur Infrastruktur beaufsichtigt und die Entgelte erhebt, es ebenso richtig, dass die unionsrechtliche Vorschrift die Schaffung eines Mechanismus zur Finanzierung vorsieht, *„der auch die Erhebung einer Gebühr ... umfassen kann“* (bzw. der die Gebühren als Finanzierungsmittel einsetzen kann), damit aber nicht ohne Weiteres ausschließt, dass der Mechanismus zur Finanzierung eine Beitragsleistung ohne konkrete Gegenleistung vorsieht.
- 33 Im Einklang mit dem Urteil der Corte costituzionale (Verfassungsgerichtshof, Italien) Nr. 69 von 2017 geht auch der Consiglio di Stato davon aus, dass im Hinblick auf die Bemessungskriterien kein Widerspruch zur unionsrechtlichen Regelung besteht, denn auch wenn die nationale Vorschrift nicht ausdrücklich regelt, dass der Beitrag an den sicher entstehenden und für die Beitragsberechnung detailliert aufzuschlüsselnden Betriebskosten der Behörde auszurichten ist, so ist die nationale Praxis nicht von der Ausrichtung an diesen Kosten entbunden, da auch die nationale Vorschrift in Art. 37 Abs. 6 Buchst. b des Decreto-legge Nr. 201 vom 6. Dezember 2011, umgewandelt durch das Gesetz Nr. 214 von 2011, ein mehrstufiges Verfahren für die Beitragsbemessung vorsieht, genauer bedarf die behördliche Maßnahme der Genehmigung seitens des Presidente del Consiglio dei Ministri (Präsident des Ministerrats, Italien) im Einvernehmen mit dem Ministro dell’Economia e delle Finanze (Ministerium für Wirtschaft und Finanzen, Italien), wobei Einwendungen vorgebracht werden können, die ohne Weiteres im Zusammenhang mit den Kosten des behördlichen Haushalts stehen können, die dann anhand des von den Unternehmen erzielten Umsatzes verteilt werden.
- 34 Zuletzt ist aus Sicht des vorlegenden Gerichts zu beachten, dass, wenn die Einführung einer unionsrechtlichen Regelung zu Flughafenentgelten die Gewährleistung der Gleichbehandlung nicht nur der Flughafenleitungsorgane auf

Unionsebene bezweckt, sondern auch der Flughafenutzer wie der Luftfahrtunternehmen, es offensichtlich erscheint, dass die Erhebung eines Beitrags allein von den Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Inland einen wettbewerbsverzerrenden Mechanismus schaffen könnte, weshalb die Annahme der Berufungsbeklagten nicht zustimmungswürdig erscheint, wonach die Luftfahrtunternehmen mit Sitz in einem anderen Staat der Union von der Beitragsleistung befreit sein sollten (da die Regulierung der Flughafeneinrichtungen durch die einzelnen nationalen Behörden unbestreitbar alle Unternehmen aus der Europäischen Union in jedem nationalen Hoheitsgebiet begünstigt).

ARBEITSDOKUMENT