

Beihilfenkontrolle im europäischen Luftverkehr



**Die neuen Leitlinien der EU-Kommission und ihre
Relevanz für die Schweiz**

Referat von Stefan Jost, MLaw

Inhaltsübersicht

1. Um was geht es?
2. Neue Leitlinien 2014
3. Relevanz der neuen Leitlinien für die Schweiz?

1. Um was geht es?

- **Beihilfen im Luftverkehr** = Staatliche Begünstigungen bestimmter Flughäfen oder Fluggesellschaften, welche den Wettbewerb verfälschen
- Relevante Norm im EU-Recht: **Art. 107 AEUV**
 - Grundsatz: Beihilfenverbot
 - Ausnahme: gewisse Rechtfertigungstatbestände
- Zuständig für EU-Beihilfenkontrolle: **EU-Kommission** (Art. 108 AEUV)
 - Notifizierungspflicht der EU-Mitgliedsstaaten
 - Durchführungsverbot bis zu positivem Entscheid der Kommission

2. Neue Leitlinien 2014 (I): Allgemeines

- **20. Februar 2014:** EU-Kommission verabschiedet neue Leitlinien 2014
- **4. April 2014:** Neue Leitlinien 2014 treten in Kraft

- **Rechnatur von Leitlinien**
≠ weder Verordnungen noch Richtlinien → d.h. rechtlich nicht verbindlich
= Auslegungshilfe der Kommission → faktisch verbindlich („soft law“)

- **Ziele der Leitlinien 2014**
 - Schaffung eines „level playing field“
 - Hin zum „more economic approach“
 - Betrieb von Flughäfen nur dort, wo echtes Verkehrsbedürfnis besteht
≠ Existenz mehrerer unrentabler Flughäfen im selben Einzugsgebiet

2. Neue Leitlinien 2014 (II): Inhaltliche Neuerungen

- **Drei verschiedene Arten von Beihilfen im Luftverkehr**
 - A) Investitionsbeihilfen für den (Aus-)Bau von Flughäfen
 - B) Betriebsbeihilfen für Regionalflughäfen
 - C) Anlaufbeihilfen für Fluggesellschaften
- **Investitionsbeihilfen für den (Aus-)Bau von Flughäfen**
 - max. zulässige Höchstintensitäten, abhängig vom Passagieraufkommen
 - < 1 Mio. Passagiere = grundsätzlich bis 75% möglich (u.U. gar 100%)
 - > 5 Mio. Passagiere = nur unter „aussergewöhnlichen Umständen“

➔ *Grossprojekte so überhaupt noch realisierbar?*

➔ *Beispiel FLUGHAFEN KASSEL-CALDEN: ineffiziente Ressourcenallokation*

2. Neue Leitlinien 2014 (III): Inhaltliche Neuerungen

- **Betriebsbeihilfen für Regionalflughäfen**
 - Regionalflughäfen müssen ab 2024 kostendeckend operieren
 - Bis 2024: max. 50% Deckung der Betriebskosten via Beihilfen möglich
 - Sonderregel für Flughäfen < 700'000 Passagiere: max. 80% Deckung
 - ➔ *künstliches „Am-Leben-erhalten“ dauerhaft unrentabler Flughäfen?*
 - ➔ *Durchreichen dieser Beihilfen: Low Cost Carrier (LCC) profitieren*
- **Anlaufbeihilfen für Fluggesellschaften**
 - Nur möglich bei Verbindungen zu Flughäfen < 3 Mio. Passagiere
 - Beschränkt auf max. 3 Jahre und 50% der Flughafenentgelte
 - ➔ *Straffung und Vereinfachung des Prüfprogramms zu begrüßen*
 - ➔ *Definition „gleiches Einzugsgebiet“ in der Praxis?*

3. Relevanz der neuen Leitlinien für die Schweiz? (I)

- **Relevante Normen im Luftverkehrsabkommen EU – CH (LVA)**
 - Art. 13 LVA: entspricht im Wortlaut weitgehend Art. 107 AEUV
 - Art. 14 LVA: sog. *Zwei-Säulen-Prinzip* (parallele Zuständigkeit EU-Kommission und zuständige CH-Behörde)
 - Art. 1 Abs. 2 LVA: Übernahme des *acquis communautaire* im Anhang des LVA (Stichtag 21. Juni 1999)

➔ Merke: Anhang LVA enthält keine beihilfenrechtlichen Regelungen!
- **Zuständige CH-Behörde: Wettbewerbskommission WEKO (Art. 103 LFG)**
 - prüft von Bund, Kantonen und Gemeinden geplante Beihilfen (Abs. 1)
 - Prüfung erfolgt unabhängig von politischen Akteuren (Abs. 2)
 - Ergebnis der WEKO ist „zu berücksichtigen“ (Abs. 3)

➔ WEKO keine formelle Entscheidungskompetenz wie EU-Kommission!

3. Relevanz der neuen Leitlinien für die Schweiz? (II)

Muss die Schweiz die Leitlinien 2014 anwenden bzw. berücksichtigen?

→ Wie ist Art. 13 LVA auszulegen?

- **Statische vs. dynamische Auslegung**

- Statisch: Leitlinien 2014 nach Abschluss LVA (1999) → NEIN
- Dynamisch: Integrationsfunktion des LVA zu betonen → JA

- **Bessere Argumente sprechen m.E. für dynamische Auslegung**

- Präambel LVA: möglichst einheitliche Auslegung als Ziel
- Gutachten WEKO (2004): Art. 107 AEUV auf Flughäfen anwendbar
- Quervergleich zum Freizügigkeitsabkommen (FZA):
Art. 16 Abs. 2 FZA ≈ Art. 1 Abs. 2 LVA → BGer: Abweichen nur bei triftigen Gründen → im Ergebnis „Beachtungsgebot“ auch bei LVA!

3. Relevanz der neuen Leitlinien für die Schweiz? (III)

- **Zukünftige Herausforderungen im Zusammenhang mit Art. 13 f. LVA**
 - Heikle Auslegungsfragen, latente Rechtsunsicherheit
 - Prüfung WEKO nicht verbindlich (letztlich: politischer Entscheid)
 - Verfahrensrechtliche Aspekte ungeklärt (Ablauf Beihilfeverfahren?)
- **JA zur SVP-Masseneinwanderungsinitiative am 9. Februar 2014**
→ politische Implikationen?
- **Lösungsansätze?**
 - Revision des LVA? (anspruchsvoll)
 - Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses? (keine Präjudizien)
 - EWR-Abkommen? (politisch keine Option)
 - ***Beitritt CH zur European Common Aviation Area (ECAA)!***

**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**