TEIL III.13.B - ERGÄNZENDER FRAGEBOGEN ZU BETRIEBSBEIHILFEN FÜR FLUGHÄFEN

*Für die Anmeldung von Einzelbetriebsbeihilfen, die unter die Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften*[[1]](#footnote-1) *fallen, sollte zusätzlich zum Fragebogen „Allgemeine Angaben“ auch dieser ergänzende Fragebogen beantwortet werden.*

1. Zusätzliche Angaben zum Beihilfeempfänger und seinen Tätigkeiten

*Für die Anmeldung von Einzelbetriebsbeihilfen, die unter die Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften*[[2]](#footnote-2) *fallen, sollte zusätzlich zum Fragebogen „Allgemeine Angaben“ auch dieser ergänzende Fragebogen beantwortet werden.*

1.1. Beihilfeempfänger

1.1.1. Wird die Beihilfe dem Flughafenbetreiber direkt gewährt?

Ja.  Nein.

1.1.2. Falls die Antwort auf die Frage 1.1.1 „Nein“ lautet, nennen Sie bitte, sofern zutreffend, i) die juristische(n) Person(en), die die Beihilfe erhält/erhalten; ii) die juristische(n) Person(en), die die Beihilfe als zwischengeschaltete Stelle an den Flughafen, der die beihilfefähigen Dienste erbringt, weiterleitet/weiterleiten.

1.1.3. Falls die Antwort auf die Frage 1.1.1 „Nein“ lautet, beschreiben Sie bitte, wie die Behörden sicherstellen, dass den zwischengeschalteten Ebenen kein Vorteil gewährt wird.

1.1.4. Ist der Beihilfeempfänger auch der Eigentümer des Flughafens?

Ja.  Nein.

1.1.5. Falls die Antwort auf die Frage 1.1.4 „Nein“ lautet, geben Sie bitte an, wer der Eigentümer des Flughafens ist/sein wird und beschreiben Sie die Eigentümerstruktur.

1.1.6. Wenn es sich um eine Einzelbeihilfe handelt, beschreiben Sie bitte die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Beziehungen zwischen dem Empfänger der Beihilfe und i) den Unternehmen, mit denen er eine Unternehmensgruppe bildet, ii) seinen Tochtergesellschaften, iii) etwaigen verbundenen Unternehmen (einschließlich Gemeinschaftsunternehmen).

Handelt es sich um Beihilferegelungen, beschreiben Sie bitte die Methode, anhand derer die Bewilligungsbehörde die rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Beziehungen (siehe Nummern 1.1.1 bis 1.1.5) bewerten wird.

1.2. Allgemeine Angaben zum Flughafenbetreiber

1.2.1. Wird der Flughafen/Werden die Flughäfen von der nationalen Armee, der Polizei, gemeinnützigen Flugrettungsdiensten oder anderweitigen Flugdiensten nichtwirtschaftlicher Art genutzt, dann geben Sie bitte Folgendes an: a) Art der Dienste; und b) ihren Anteil an der Nutzung der Flughafenkapazitäten (z. B. Nutzung der Start- und Landebahnen und anderer Flughafenanlagen als prozentualer Anteil der jährlichen Flugbewegungen).

1.2.2. Geben Sie bitte für den Flughafen/die Flughäfen, der/die die Beihilfe erhält/erhalten, die folgenden Daten zum Passagierluftverkehr an:

a) Bei Flughäfen mit kommerziellem Passagierluftverkehrsbetrieb, der über die letzten zwei Geschäftsjahre hinausreicht: das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen während der beiden Geschäftsjahre, die dem Jahr der Anmeldung der Beihilfe bzw. der tatsächlichen Gewährung der Beihilfe vorausgehen.

b) Bei Flughäfen mit kommerziellem Passagierluftverkehrsbetrieb, der sich auf weniger als zwei Geschäftsjahre erstreckt: das prognostizierte durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen während der beiden Geschäftsjahre nach Aufnahme des kommerziellen Passagierluftverkehrsbetriebs.

Führen Sie diese Daten bitte tabellarisch in der nachstehend vorgegebenen Form auf: [übernommen von Seite 188, Abschnitt 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Jahr** | **Passagiere insgesamt** |
|  |  |
|  |  |

Die Passagierzahlen beziehen sich auf jede Flugstrecke. Zum Beispiel: Ein Passagier, der an einen Flughafen fliegt und von demselben Flughafen auch wieder abfliegt, zählt zweimal. Gehört ein Flughafen einer Gruppe von Flughäfen an, wird das Passagieraufkommen für jeden einzelnen Flughafen berechnet.

1.2.3. Im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe: Übermitteln Sie bitte den Wirtschaftsplan, den der Beihilfeempfänger im Zeitraum 2009-2013 umgesetzt hat und den Wirtschaftsplan, den er bis zum 4. April 2027 umzusetzen plant. Beschreiben Sie bitte die Annahmen, die diesen Wirtschaftsplänen zugrunde liegen.

Der Wirtschaftsplan muss Folgendes enthalten: Angaben zum Verkehrsaufkommen und Verkehrsprognosen, Kosten und Kostenschätzungen, Finanzdaten und Finanzprognosen zur erwarteten Rentabilität und zu den erwarteten Cashflows (unter Bezugnahme auf Methoden, die nachweislich von dem Flughafen verwendet werden, z. B. Methoden zur Bewertung des Kapitalwerts (net present value – NPV) einer Investition, des internen Zinsfußes (internal rate of return – IRR) und der durchschnittlichen Kapitalrendite (return on capital employed – ROCE). Der Wirtschaftsplan muss als Excel-Tabelle vorgelegt werden und Erläuterungen zu den verwendeten Formeln enthalten.

Im Falle einer Beihilferegelung erläutern Sie bitte im Detail a) die formalen und materiellen Kriterien, die die Wirtschaftspläne beihilfefähiger Flughäfen erfüllen müssen, b) die Methode, nach der die nationalen Behörden die Wirtschaftspläne prüfen.

1.2.4. Geben Sie bitte im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe eine Übersicht über die operativen Verluste[[3]](#footnote-3) des Beihilfeempfängers im Zeitraum 2009-2013 sowie über die prognostizierten operativen Verluste für die verbleibende Zeit, bis zum 4. April 2027. Führen Sie diese Daten bitte tabellarisch in der nachstehend vorgegebenen Form auf:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Einnahmen |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Operative Kosten |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Sonstige |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Betriebsergebnis |  |  |  |  |

Im Falle von Beihilferegelungen erläutern Sie bitte die Methode, nach der die Behörden die operativen Verluste der beihilfefähigen Flughäfen feststellen.

1.2.5. Handelt es sich um eine Einzelbetriebsbeihilfe, so übermitteln Sie bitte Kopien der Finanzberichte[[4]](#footnote-4) der beihilfefähigen Flughäfen für die fünf Jahre vor dem Jahr der Antragstellung für die Betriebsbeihilfe.

Bei Beihilferegelungen: Sagen Sie bitte zu, dass Sie die oben genannten Finanzberichte bei der Prüfung der Einzelbeihilfen berücksichtigen.

1.2.6. Erläutern Sie bitte, welche Vorkehrungen getroffen wurden, um eine Überkompensation zu vermeiden und um sicherzustellen, dass zu viel gezahlte Beträge vom Beihilfeempfänger zurückgefordert werden.

1.3. Flughafendienstleistungen

1.3.1. Nennen Sie bitte die beihilfefähigen Flughafendienstleistungen[[5]](#footnote-5) und die verschiedenen Kategorien von beihilfefähigen Betriebskosten[[6]](#footnote-6) in Verbindung mit der Erbringung dieser Dienstleistungen.

1.4. Tätigkeiten mit hoheitlichem Bezug

1.4.1. Bezieht sich die Betriebsbeihilfe auf Tätigkeiten, für die der Staat aufgrund seiner hoheitlichen Befugnisse zuständig ist (z. B. Flugsicherung, Polizei, Zoll, Brandbekämpfung oder zum Schutz der zivilen Luftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen erforderliche Tätigkeiten)? Betriebskosten, die sich auf die für die Durchführung dieser Tätigkeiten erforderliche Infrastruktur und Ausrüstung beziehen, werden im Allgemeinen als nichtwirtschaftliche Tätigkeiten eingestuft und fallen folglich nicht unter die Beihilfevorschriften der Union.

Ja.  Nein.

1.4.2. Nennen Sie bitte das relevante nationale, regionale oder andere Rechtsinstrument, das den Begriff der Tätigkeiten, die in den hoheitlichen Aufgabenbereich fallen, und deren Finanzierung klärt. Sollte es ein solches Rechtsinstrument nicht geben, erläutern Sie bitte, wie diese Tätigkeiten in der Regel von den zuständigen Behörden finanziert werden.

1.4.3. Legen Sie bitte Nachweise dafür vor, dass öffentliche Fördermittel für nichtwirtschaftliche Tätigkeiten nicht zu einer ungerechtfertigten Diskriminierung zwischen Flughäfen führen. Dies wäre der Fall, wenn in einer bestimmten Rechtsordnung Verkehrsflughäfen normalerweise bestimmte mit ihren nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten verbundene Kosten tragen müssen, während bestimmte andere Verkehrsflughäfen diese Kosten nicht tragen müssen. Führen Sie bitte die sachliche und territoriale Anwendbarkeit der nationalen Vorschriften für die Finanzierung nichtwirtschaftlicher Tätigkeiten von Flughäfen aus und geben Sie gegebenenfalls die Ebene der regionalen Zuständigkeit in dieser Sache an.

1.4.4. Bestätigen Sie bitte, belegt durch einschlägige Nachweise, dass der Ausgleich der Kosten in Verbindung mit nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten streng auf solche Kosten beschränkt ist und dass eine etwaige Quersubventionierung wirtschaftlicher Tätigkeiten durch Ausgleichszahlungen wirksam ausgeschlossen ist.

1.4.5. Bestätigen Sie bitte, dass der Flughafen eine buchmäßige Trennung zwischen wirtschaftlichen und nichtwirtschaftlichen Tätigkeiten vornimmt.

2. Prüfung der Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt

2.1. Wurde die Beihilfe vor dem 4. April 2014 gewährt?

Ja.  Nein.

2.2. Beitrag zu einem genau definierten Ziel von gemeinsamem Interesse

2.2.1. Kreuzen Sie bitte das Zutreffende an: Die Betriebsbeihilfe

a)  erhöht die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Union und die Anbindung von Gebieten durch Einrichtung von Zugangspunkten zu Flügen innerhalb der Union;

b)  wirkt der Überlastung des Luftraums an den großen Drehkreuz-Flughäfen in der Union entgegen;

c)  begünstigt die regionale Entwicklung.

Erläutern Sie bitte, wie die Betriebsbeihilfe zu jedem der vorgenannten Ziele beiträgt.

2.2.2. Betrifft die angemeldete Maßnahme den Betreiber eines neuen Flughafens?

Ja.  Nein.

2.2.3. Im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe: Befindet sich der begünstigte Flughafen in demselben Einzugsgebiet[[7]](#footnote-7) wie ein anderer Flughafen mit ungenutzten Kapazitäten?

Ja.  Nein.

2.2.4. Im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe: Falls die Antwort auf die Frage 2.2.3 „Ja“ lautet, geben Sie bitte Größe und Gestalt des Einzugsgebiets an. Übermitteln Sie bitte Angaben zu den zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen des anderen Flughafens im selben Einzugsgebiet. Diese Angaben sollten Teil des Wirtschaftsplans des begünstigten Flughafens sein und müssen auf zuverlässigen Prognosen für den Passagier- und Frachtverkehr beruhen.

Im Falle einer Beihilferegelung: a) Bestätigen Sie bitte, dass die Behörden verpflichtet sind, die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen an einem anderen Flughafen/an anderen Flughäfen in demselben Einzugsgebiet wie der beihilfefähige Flughafen auf der Grundlage von Informationen zu prüfen, die Teil des Wirtschaftsplans des begünstigten Flughafens sind und die auf zuverlässigen Prognosen für den Passagier- und Frachtverkehr beruhen. b) Beschreiben Sie bitte die Methode und die Kriterien, nach denen die nationalen Behörden die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen an dem anderen Flughafen/an den anderen Flughäfen bewerten werden.

2.3. Erforderlichkeit staatlicher Maßnahmen

2.3.1. Bestätigen Sie bitte, dass das jährliche Verkehrsaufkommen an dem beihilfefähigen Flughafen/an den beihilfefähigen Flughäfen nicht mehr als 3 Millionen Passagiere beträgt (siehe auch Frage 1.2.2).

2.4. Geeignetheit der Maßnahme

2.4.1. Weisen Sie bitte nach, dass die in Rede stehende Beihilfe geeignet ist, das angestrebte Ziel zu erreichen oder die Schwierigkeiten, denen sie begegnen soll, zu beseitigen. Erläutern Sie bitte insbesondere, wie die Behörden festgestellt haben, dass dasselbe Ziel und dasselbe Problem nicht mit weniger wettbewerbsverzerrenden Strategien oder Beihilfeinstrumenten erreicht bzw. gelöst werden kann. Falls die Beihilfe zum Beispiel in einer Form gewährt wird, die dem Empfänger einen direkten finanziellen Vorteil verschafft[[8]](#footnote-8), weisen Sie bitte nach, warum andere, möglicherweise mit geringeren Wettbewerbsverfälschungen verbundene Beihilfeformen (zum Beispiel rückzahlbare Zuschüsse) oder auf Schuld- oder Eigenkapitalinstrumenten basierende Beihilfeformen[[9]](#footnote-9) nicht geeignet sind.

2.4.2. Im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe: Wurde der Beihilfebetrag vorab als Festbetrag bestimmt, der die auf der Grundlage des Wirtschaftsplans des Empfängers erwartete operative Finanzierungslücke bei den Betriebskosten abdeckt?

Ja.  Nein.

Falls ja, legen Sie bitte die im Wirtschaftsplan enthaltenen einschlägigen Angaben vor.

2.4.3. Im Falle einer Beihilferegelung: Wird der Beihilfebetrag in jedem Einzelfall vorab als Festbetrag bestimmt werden, der die auf der Grundlage des Wirtschaftsplans des Empfängers erwartete operative Finanzierungslücke bei den Betriebskosten abdeckt?

Ja.  Nein.

Falls ja, sollte der Empfänger die im Wirtschaftsplan enthaltenen einschlägigen Angaben vorlegen.

2.4.4. Falls die Antwort auf die Fragen 2.4.2 und 2.4.3 „Nein“ lautet, geben Sie bitte an, a) inwieweit die künftige Entwicklung der Kosten und Einnahmen schwer vorherzusehen ist, b) inwieweit eine Informationsasymmetrie vorliegt, die die nationalen Behörden daran hindert, den Beihilfebetrag vorab auf der Grundlage eines Wirtschaftsplans zu berechnen.

2.4.5. Falls die Antwort auf die Fragen 2.4.2 und 2.4.3 „Nein“ lautet, bestätigen Sie bitte, dass der zulässige Höchstbetrag der mit dem Binnenmarkt vereinbaren Betriebsbeihilfe anhand eines Modells berechnet wurde/wird, das auf dem Durchschnitt der operativen Finanzierungslücken[[10]](#footnote-10) während der fünf Jahre von 2009 bis 2013 aufbaut.

2.4.6. Können Sie bestätigen, dass die Höhe der Betriebsbeihilfe nachträglich nicht erhöht wird?

Ja.  Nein.

2.4.7. Falls die Antwort „Nein“ lautet, erläutern Sie bitte, warum Ihrer Meinung nach die Möglichkeit, die Betriebsbeihilfe nachträglich zu erhöhen, die Anreize für einen effizienten Flughafenbetrieb nicht mindert.

2.5. Anreizeffekt und Angemessenheit der Beihilfe

2.5.1. Beschreiben Sie bitte im Falle von Einzelbetriebsbeihilfen, warum es wahrscheinlich ist, dass der Umfang der wirtschaftlichen Tätigkeit des Flughafens ohne die Beihilfe wesentlich geringer ausfallen würde. Machen Sie bitte die erforderlichen Angaben auf der Grundlage des Wirtschaftsplans (siehe auch Nummer 1.2.3) und vergleichen Sie den voraussichtlichen Umfang der geplanten Tätigkeit bei Gewährung der Beihilfe und ohne die Beihilfe (kontrafaktisches Szenario) unter gleichzeitiger Berücksichtigung einer etwaigen Investitionsbeihilfe und des Verkehrsaufkommens.

Im Falle von Beihilferegelungen beschreiben Sie bitte die Methode, nach der die Bewilligungsbehörde die Wirtschaftspläne bewertet, sowie – unter Berücksichtigung einer etwaigen Investitionsbeihilfe und des Verkehrsaufkommens – die Wahrscheinlichkeit, dass die wirtschaftliche Tätigkeit des betreffenden Flughafens ohne die Beihilfe wesentlich geringer ausfallen würde.

2.5.2. Weisen Sie im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe bitte nach, dass der Wirtschaftsplan für den Flughafen eine volle Deckung der Betriebskosten zum 4. April 2027 gewährleistet. Nennen Sie bitte die relevanten Schlüsselparameter des Wirtschaftsplans.

Bestätigen Sie bitte im Falle von Beihilferegelungen, dass die Bewilligungsbehörde nur dann eine Einzelbetriebsbeihilfe gewährt, wenn sie zu dem Schluss gekommen ist, dass der Wirtschaftsplan für den begünstigten Flughafen eine volle Deckung der Betriebskosten zum 4. April 2027 gewährleistet. Geben Sie bitte an, welche Schlüsselparameter des Wirtschaftsplans die Bewilligungsbehörde in jedem Einzelfall prüft, um festzustellen, ob diese Voraussetzung erfüllt ist.

2.5.3. Geben Sie bitte Folgendes an:

Im Falle einer Einzelbetriebsbeihilfe: Die anfängliche Finanzierungslücke des begünstigten Flughafens über 13 Jahre, beginnend mit der Deckung der Betriebskosten am 4. April 2014 zu Beginn des Übergangszeitraums und bis zur vollen Deckung der Betriebskosten zum 4. April 2027 am Ende des Übergangszeitraums.

Im Falle einer Beihilferegelung: Bestätigen Sie bitte, a) dass die Finanzierungslücke der beihilfefähigen Flughäfen mithilfe der unter Nummer 2.5.2 genannten Methode ermittelt werden wird; b) dass die beihilfefähigen Flughäfen nachweisen müssen, dass sie zum 4. April 2027 eine volle Deckung der Betriebskosten erreichen werden.

* Zulässiger Beihilfehöchstbetrag:

* Prozentualer Anteil der Finanzierungslücke, der durch die Betriebsbeihilfe gedeckt werden soll:

* Zeitraum, für den die Betriebsbeihilfe gewährt wird:

2.6. Vermeidung negativer Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel

2.6.1. Weisen Sie bitte nach, dass alle Flughäfen, die in demselben Einzugsgebiet wie der beihilfefähige Flughafen bzw. die beihilfefähigen Flughäfen liegen, in der Lage sein werden, zum 4. April 2027 volle Betriebskostendeckung zu erreichen.

2.6.2. Können Sie bestätigen, dass der Flughafen bzw. die Flughäfen einschließlich etwaiger Investitionen, für die eine Beihilfe gewährt wird, allen potenziellen Nutzern offenstehen und nicht nur einem bestimmten Nutzer vorbehalten sein wird/werden?

Ja.  Nein.

2.6.3. Geben Sie bitte an, welche Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die Zuteilung der Flughafenkapazitäten an die Nutzer nach einschlägigen, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien erfolgt.

1. Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (ABl. C 99 vom 4.4.2014, S. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. „Operative Finanzierungslücke“ bezeichnet die operativen Verluste des Flughafens in dem betreffenden Zeitraum, die auf der Grundlage der Kapitalkosten auf ihren Barwert abgezinst werden, d. h. den (als Kapitalwert ausgedrückten) Betrag, um den die Einnahmen des Flughafens seine Betriebskosten unterschreiten. [↑](#footnote-ref-3)
4. Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Erklärung des Wirtschaftsprüfers oder der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. [↑](#footnote-ref-4)
5. Dienstleistungen, die ein Flughafen oder eine seiner Tochtergesellschaften für Luftverkehrsgesellschaften erbringt, um die Abfertigung von Luftfahrzeugen von der Landung bis zum Start sowie von Fluggästen und Fracht zu gewährleisten, damit Luftverkehrsgesellschaften Luftverkehrsdienstleistungen erbringen können, einschließlich der Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten und der Bereitstellung zentralisierter Bodenabfertigungsinfrastruktur. [↑](#footnote-ref-5)
6. Die mit der Erbringung von Flughafendienstleistungen verbundenen Kosten eines Flughafens; dazu gehören Kostenkategorien wie Personalkosten, Kosten für fremdvergebene Dienstleistungen, Kommunikation, Abfallentsorgung, Energie, Instandhaltung, Mieten und Verwaltung, jedoch weder Kapitalkosten, Marketingunterstützung bzw. andere Anreize, die der Flughafen den Luftverkehrsgesellschaften bietet, noch Kosten für Aufgaben mit hoheitlichem Bezug. [↑](#footnote-ref-6)
7. „Einzugsgebiet eines Flughafens“ ist eine räumliche Marktabgrenzung, die in der Regel bei 100 Kilometern oder rund 60 Minuten Reisezeit mit dem Pkw, Bus, Zug oder Hochgeschwindigkeitszug vorgenommen wird. Das Einzugsgebiet eines bestimmten Flughafens muss dieser Abgrenzung jedoch nicht entsprechen und ist unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweiligen Flughafens festzulegen. Größe und Gestalt des Einzugsgebiets variieren von einem Flughafen zum anderen und hängen von verschiedenen Merkmalen des Flughafens ab, so z. B. vom Geschäftsmodell, dem Standort und den bedienten Zielflughäfen. [↑](#footnote-ref-7)
8. Zum Beispiel Direktzuschüsse, Befreiungen oder Ermäßigungen von Steuern oder Sozial- oder sonstigen Pflichtabgaben oder Bereitstellung von Grundstücken, Waren oder Dienstleistungen zu Vorzugsbedingungen. [↑](#footnote-ref-8)
9. Zum Beispiel zinsgünstige Darlehen oder Zinszuschüsse, staatliche Garantien, Erwerb von Beteiligungen oder eine anderweitige Bereitstellung von Kapital zu Vorzugsbedingungen. [↑](#footnote-ref-9)
10. „Operative Finanzierungslücke“ bezeichnet die operativen Verluste des Flughafens in dem betreffenden Zeitraum, die auf der Grundlage der Kapitalkosten auf ihren Barwert abgezinst werden, d. h. den (als Kapitalwert ausgedrückten) Betrag, um den die Einnahmen des Flughafens seine Betriebskosten unterschreiten. [↑](#footnote-ref-10)