

An das  
Bundesverwaltungsgericht  
Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien

BMK - IV/L1 (Strategie und Internationales)  
[l1@bmk.gv.at](mailto:l1@bmk.gv.at)

████████████████████  
Sachbearbeiter:in

████████████████████@BMK.GV.AT  
+43 1 71162 ██████████  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-  
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2025-0.065.900

Wien, 6. März 2025

**Beschwerde gegen den Bescheid der BMK zur Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Wien mit 01.01.2025 – „(fehlende) Beschwerdelegitimation der betroffenen Öffentlichkeit in Verfahren nach dem Flughafenentgeltegesetz (FEG)“;  
Vorlage der Beschwerde gemäß § 14 Abs. 2 VwGVG an das Bundesverwaltungsgericht**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) legt gemäß § 14 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwGV) dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde unter Anschluss der relevanten Aktenbestandteile des Verfahrens vor.

Mit Schreiben vom 09.01.2025 haben die Umweltorganisation Verein „Verkehrswende.at“ sowie drei natürliche Personen, namentlich ██████████, ██████████ und ██████████ (in der Folge gemeinsam: Bf) Beschwerde gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 30.10.2024 (GZ 2024-0.673.741) erhoben. Auf Antrag der Flughafen Wien AG hat die BMK mit diesem Bescheid die Änderungen der Entgeltordnung des Flughafens Wien gemäß § 9 Flughafenentgeltegesetz (FEG) genehmigt. Teil dieser Entgeltordnung ist auch ein Lärmentgelt iSd § 4 a FEG.

Es wurde aus prozessökonomischen Gründen von der Erlassung einer Beschwerde-vorentscheidung abgesehen, da der Rechtsmeinung der Bf hinsichtlich ihrer Beschwerdelegitimation bzw. Parteistellung von Seiten des BMK nicht gefolgt werden kann und

daher von einem Vorlageantrag auszugehen war. Mit den beiliegenden ausführenden Erläuterungen werden somit die Unterlagen (Bescheid der BMK, Bescheidbeschwerde inkl. weiterer Beilagen) dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt.

Zum Vorbringen der Bf kann seitens BMK folgendes angemerkt werden:

Die Bf behaupten, der angefochtene Bescheid verletze sie in ihrem Recht auf ein wirksames Lärmentgelt. Ihre Beschwerdelegitimation versuchen diese auf die Aarhus-Konvention<sup>1</sup> zu stützen:<sup>2</sup>

- Die Rechtsvorschriften des FEG über die Genehmigung der Flughafenentgeltregelung (insb. § 4a FEG) seien "umweltbezogene Bestimmungen" iSd Art 9 Aarhus-Konvention. Durch die Genehmigung der Flughafenentgeltregelung würden unionsumweltrechtliche Interessen berührt, zu deren Durchsetzung der betroffenen Öffentlichkeit Parteistellung im ggst Verfahren eingeräumt werden müsse.
- Das ggst genehmigte Lärmentgelt könne erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben, weil die Differenzierung der Entgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen einen Lenkungseffekt auf das Verhalten von Luftfahrtunternehmen haben soll.
- Die Bf 1-3 (= natürliche Personen) hätten ihren Hauptwohnsitz jeweils in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Wien bzw. "in der Anflugschneise auf Piste 11" und seien daher unmittelbar betroffen. Die Bf 4 (Verein "Verkehrswende.at") zähle als anerkannte Umweltorganisation (UO) ex lege zur betroffenen Öffentlichkeit.
- Es liege ein Verfahren vor, das mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu führen sei. Da die Bf dem Verfahren nicht beigezogen wurden, seien sie übergangene Parteien und daher beschwerdelegitimiert.

Dieser Rechtsmeinung kann aus Sicht des BMK aus folgenden Gründen nicht gefolgt werden:

### 1.1. Die Flughafenentgelte-RL

Das FEG basiert auf der Flughafenentgelte-RL<sup>3</sup> (kurz: FE-RL).<sup>4</sup> Die FE-RL legt gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen in der Europäischen Union fest.<sup>5</sup> Sie soll die Beziehungen zwischen den Flughafenleitungsorganen<sup>6</sup> (= Zivilflug-

---

<sup>1</sup> Übereinkommen von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten.

<sup>2</sup> Vgl Beschwerde S 4ff.

<sup>3</sup> RL 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 11.03.2009 über Flughafenentgelte.

<sup>4</sup> § 19 FEG.

<sup>5</sup> Art 1 Abs. 1 FE-RL.

<sup>6</sup> "Flughafenleitungsorgan" ist eine Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen die Aufgabe hat, die Einrichtungen des Flughafens oder Flughafennetzes zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafennetz obliegt (Art 2 Z 2 FE-RL).

platzhaltern) und den Flughafennutzern<sup>7</sup> (= Luftfahrtunternehmen) im Hinblick auf die Festsetzung der Flughafenentgelte regeln.<sup>8</sup> Die FE-RL soll sicherstellen, dass auf allen bedeutenden Flughäfen in der Europäischen Union ein Mindeststandard an Regelungen bei der Festsetzung von Flughafenentgelten gilt.<sup>9</sup>

Das Flughafenentgelt ist eine von einem Luftfahrtunternehmen an den Zivilflugplatzhalter entrichtete Geldleistung für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die ausschließlich vom Zivilflugplatzhalter bereitgestellt werden und mit Landung, Start, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen, Post und Fracht zusammenhängen.<sup>10</sup>

Zusammengefasst fußt die FE-RL auf drei Prinzipien:<sup>11</sup>

- Das Diskriminierungsverbot des Art 3 FE-RL<sup>12</sup> zielt darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen, die einen Flughafen nutzen, zu gewährleisten, indem verhindert wird, dass einige Luftfahrtunternehmen zulasten anderer begünstigt werden und daher ihre Wettbewerber dadurch übertreffen können, dass sie auf dem Markt attraktivere Bedingungen anbieten.<sup>13</sup>
- Zur Wahrung des Diskriminierungsverbots verpflichtet die FE-RL die Mitgliedstaaten, ein Verfahren für regelmäßige Konsultationen zwischen Zivilflugplatzhaltern und Luftfahrtunternehmen (über die Festlegung und Änderung von Flughafenentgelten) vorzusehen.<sup>14</sup>
- Das Transparenzgebot soll durch Formalisierung der Beziehungen zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen sichergestellt werden.<sup>15</sup> Luftfahrtunternehmen sollen regelmäßig informiert werden, wie und auf welcher Grundlage Flughafenentgelte berechnet werden (vgl. insb. Art 7 FE-RL).<sup>16</sup>

Abgesehen vom Grundsatz der Nichtdiskriminierung überlässt die FE-RL die Ausgestaltung der materiellen Regeln für die Gestaltung von Flughafenentgelten den Mitgliedstaaten.<sup>17</sup>

---

<sup>7</sup> "Flughafennutzer" ist jede natürliche oder juristische Person, die für die Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht auf dem Luftweg zu oder von dem betreffenden Flughafen verantwortlich ist (Art 2 Z 3 FE-RL).

<sup>8</sup> EuGH 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 39.

<sup>9</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 3; vgl auch EuGH 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 42.

<sup>10</sup> Vgl § 3 Z 4 FEG und Art 2 Z 4 FE-RL.

<sup>11</sup> Vgl EuGH 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 58.

<sup>12</sup> Art 3 FE-RL lautet: "*Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Flughafenentgelte im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht keine Diskriminierung zwischen Flughafennutzern [gemeint sind: Luftfahrtunternehmen] beinhalten. Dies steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein*".

<sup>13</sup> Schlussanträge des GA Sánchez-Bordona v 27.06.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 34.

<sup>14</sup> EuGH 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 45.

<sup>15</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 3.

<sup>16</sup> EuGH 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 48 mH auf Erwägungsgrund 13.

<sup>17</sup> Vgl auch ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 4.

Dementsprechend normiert Art 1 Abs. 5 FE-RL, dass das Recht der Mitgliedstaaten unberührt bleibt, zusätzliche Regulierungsmaßnahmen wie zB die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe (einschließlich anreizorientierter Entgeltregelungen) sowie die Festlegung von Preisobergrenzen vorzusehen.<sup>18</sup>

## 1.2. Die Genehmigung von Flughafenentgelten nach dem FEG

Das zur Umsetzung der FE-RL erlassene FEG ist mit 01.07.2012 in Kraft getreten. Gemäß § 8 Abs. 1 FEG hat der Zivilflugplatzhalter die Flughafenentgeltregelung jeweils für ein Jahr befristet festzulegen. Die BMK hat die Flughafenentgeltregelung auf Antrag des Zivilflugplatzhalters zu genehmigen.<sup>19</sup>

Bevor der Zivilflugplatzhalter den Antrag auf Genehmigung der Flughafenentgeltregelung stellt, hat er den Nutzerausschuss zu konsultieren.<sup>20</sup> Der Nutzerausschuss wird von den – den jeweiligen Flughafen nutzenden – Luftfahrtunternehmen gebildet.<sup>21</sup> Im Rahmen der Konsultation hat der Zivilflugplatzhalter die in seinem Antrag enthaltenen Vorschläge zur Festlegung oder Änderung der Flughafenentgeltregelung zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen dem Nutzerausschuss vorzulegen. Der Zivilflugplatzhalter hat die im Nutzerausschuss vorgebrachten Ansichten vor einer Beschlussfassung über die Vorlage einer neuen Flughafenentgeltregelung an die BMK angemessen zu berücksichtigen. Sofern zwischen dem Zivilflugplatzhalter und dem Nutzerausschuss kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Regelungen erzielt wurde, hat der Zivilflugplatzhalter seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die vorgebrachten Ansichten der Luftfahrtunternehmen zu begründen.<sup>22</sup>

Die BMK hat die Flughafenentgeltregelung zu genehmigen, wenn (i) diese den in § 8 FEG normierten Anforderungen entspricht und (ii) das Konsultationsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde.<sup>23</sup>

Gem. § 8 Abs. 3 FEG hat die Entgelthöhe die in der Anlage zum FEG enthaltene Begrenzungsregelung zu beachten.

Weiters hat die Flughafenentgeltregelung den in §§ 4 und 4a FEG festgelegten Grundsätzen zu entsprechen.<sup>24</sup>

**§ 4 FEG** normiert das Diskriminierungsverbot des Art 3 FE-RL: Demnach dürfen Flughafenentgeltregelungen keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen beinhalten. Dies steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes und des Standorts<sup>25</sup>, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein.

<sup>18</sup> Vgl auch ErläutRV 1728 B1gNR 24. GP 4.

<sup>19</sup> § 9 Abs. 1 FEG.

<sup>20</sup> § 9 Abs. 2 FEG.

<sup>21</sup> § 7 Abs. 1 FEG.

<sup>22</sup> § 9 Abs. 3 FEG.

<sup>23</sup> § 9 Abs. 1 FEG.

<sup>24</sup> § 8 Abs. 2 FEG.

<sup>25</sup> Das Wort "Standort" wurde mit BGBl I 2021/152 eingefügt und geht über Art 3 FE-RL hinaus.

**§ 4a Abs. 1 FEG** verpflichtet den Zivilflugplatzhalter, die Flughafenentgeltregelung nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren (sog "Lärmentgelt"). Diese Differenzierung hat nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien zu erfolgen. Die Differenzierung hat das Ziel zu verfolgen, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern. Als Grundlage der Differenzierung sind Lärmzertifikate der Luftfahrzeuge oder Fluglärmmessungen verpflichtend heranzuziehen.<sup>26</sup> Weiters können für die Differenzierung insb. technische Vorrichtungen an Luftfahrzeugen zur Lärminderung, regionale Besonderheiten in der Umgebung des jeweiligen Flughafens sowie lärmindernde Anflugverfahren herangezogen werden.

§ 4a FEG wurde mit BGBl I 2021/152 eingefügt. Laut Gesetzesmaterialien soll damit die "Fluglärmproblematik" bei Erstellung von Flughafenentgeltordnungen vertieft berücksichtigt werden.<sup>27</sup> Die FE-RL enthält keine vergleichbare Bestimmung.

Im Verfahren zur Genehmigung der Flughafenentgeltregelung haben neben dem Zivilflugplatzhalter nach der ausdrücklichen gesetzlichen Regelung ausschließlich die Luftfahrtunternehmen Parteistellung.<sup>28</sup> Die Luftfahrtunternehmen werden im Verfahren durch den Vorsitzenden des Nutzerausschusses des betroffenen Flughafens vertreten.<sup>29</sup>

Umweltorganisationen (UO) oder sonstige Dritte (zB Nachbarn) haben nach dem FEG weder Parteistellung noch Beschwerdelegitimation.

### 1.3. Keine Beschwerdelegitimation von UO und Nachbarn nach der Aarhus-Konvention

Die Aarhus-Konvention ist ein völkerrechtlicher Vertrag, dem ua Österreich<sup>30</sup> und die Europäische Union<sup>31</sup> beigetreten sind.

Die Aarhus-Konvention soll der (betroffenen) Öffentlichkeit (i) den Zugang zu Umweltinformationen, (ii) die Beteiligung an umweltbezogenen Entscheidungsverfahren und (iii) den Zugang zu Gericht in Umweltangelegenheiten gewährleisten (sog 3 Säulen).<sup>32</sup>

Als völkerrechtlicher Vertrag mit Gesetzesvorbehalt ist die Aarhus-Konvention innerstaatlich grundsätzlich nicht unmittelbar anwendbar.<sup>33</sup> Bei der Anwendung von *Unionsumweltrecht* kann die Aarhus-Konvention iVm Art 47 GRC der (betroffenen) Öffentlichkeit allerdings im Einzelfall unter bestimmten Voraussetzungen Rechte verleihen.

**Art 9 Aarhus-Konvention** regelt den Zugang zu Gericht in Umweltangelegenheiten. Dabei ist zu unterscheiden:

---

<sup>26</sup> § 4a Abs. 2 FEG.

<sup>27</sup> Vorblatt und WFA 942 BlgNR 27. GP 1.

<sup>28</sup> § 10a Abs. 1 FEG; die Parteistellung von Luftfahrtunternehmen hat der Gesetzgeber mit BGBl I 2021/152 eingefügt, um das EuGH-Urteil 21.11.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* umzusetzen. Mit jenem Urteil hat der EuGH klargestellt, dass den einzelnen Luftfahrtunternehmen der Weg zu einer gerichtlichen Kontrolle der behördlichen Genehmigung von Flughafenentgeltregelungen offenstehen muss; vgl auch ErläutRV 942 BlgNR 27. GP 2.

<sup>29</sup> § 10a Abs. 2 FEG.

<sup>30</sup> BGBl III 2005/88 idF BGBl III 2014/58.

<sup>31</sup> Beschluss 2005/370/EG.

<sup>32</sup> Vgl Art 1 Aarhus-Konvention.

<sup>33</sup> *Altenburger*, Die Aarhus-Konvention, in *Ennöckl/N. Raschauer/Wessely* (Hrsg), Handbuch Umweltrecht<sup>3</sup> (2019) 379 (380).

- Gem. Art 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention ist der betroffenen Öffentlichkeit – unter bestimmten Voraussetzungen – nach einem vorangegangenen Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren (Art 6) auch der Zugang zu einem gerichtlichen Überprüfungsverfahren zu gewähren.
- Außerhalb eines Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahrens (Art 6) haben Mitglieder der Öffentlichkeit <sup>34</sup> gem. Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention – unter bestimmten Voraussetzungen – das Recht, Verstöße gegen (unions-)umweltrechtliche Bestimmungen gerichtlich geltend zu machen.<sup>35</sup>

Im vorliegenden Fall ergibt sich aus Sicht des BMK weder aus Abs. 2 noch aus Abs. 3 des Art 9 Aarhus-Konvention eine Beschwerdelegitimation von UO oder Nachbarn im Verfahren zur Genehmigung von Flughafenentgelten:

### 1.3.1 Zu Art 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention

Das Beschwerderecht nach Art 9 Abs. 2 setzt ein umweltbezogenes Entscheidungsverfahren nach Art 6 Aarhus-Konvention voraus (dh ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren).

Nach Art 6 Aarhus-Konvention ist ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren durchzuführen bei Entscheidungen über die Zulassung von

- Tätigkeiten, die in Anhang I zur Aarhus-Konvention gelistet sind (das sind iW UVP-Vorhaben und IPPC-Anlagen), und
- Projekten unterhalb der UVP- bzw. IPPC-Schwelle, die im Einzelfall erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können.<sup>36</sup>

Dass der Begriff "Tätigkeit" iSd Art 6 Aarhus-Konvention ausschließlich Projekte (und damit Projektgenehmigungsverfahren) erfasst, ergibt sich aus Inhalt und Systematik des Art 6 Aarhus Konvention,<sup>37</sup> aus der Rsp des EuGH<sup>38</sup> sowie aus dem *Aarhus Convention Implementation Guide*.<sup>39</sup>

Für den vorliegenden Fall folgt daraus:

Die Festlegung der Flughafenentgeltregelung nach § 8 FEG ist kein Projekt und damit keine "Tätigkeit" iSd Art 6 Aarhus-Konvention.

---

<sup>34</sup> Sofern sie etwaige im nationalen Recht festgelegte Kriterien erfüllen.

<sup>35</sup> Vgl *Schmelz/Cudlik/Holzer*, Von Aarhus über Luxemburg nach Österreich – eine Orientierung, *ecolex* 2018, 567 (568).

<sup>36</sup> Vgl *Schulev-Steindl*, Das Aarhus-Beteiligungsgesetz – Ende gut, alles gut? *ÖZW* 2019, 14 (15); *Schmelz/Cudlik/Holzer*, *ecolex* 2018, 569.

<sup>37</sup> ZB ist die Öffentlichkeit gem. Art 6 Abs. 2 lit e Aarhus-Konvention darüber zu informieren, ob die geplante Tätigkeit der UVP-Pflicht unterliegt. Weiters zählt bspw eine Beschreibung der physikalischen und technischen Merkmale der geplanten Tätigkeit zu den Informationen, die der betroffenen Öffentlichkeit gem. Art 6 Abs. 6 Aarhus-Konvention jedenfalls zur Verfügung zu stellen sind.

<sup>38</sup> ZB EuGH 08.11.2016, C-243/15 *Slowakischer Braunbär II* Rz 47ff.

<sup>39</sup> *UNECE* (Hrsg), *The Aarhus Convention – An Implementation Guide*<sup>2</sup> (2014) 132f, wonach für die Beurteilung, ob eine Tätigkeit gem. Art 6 Abs. 1 lit b Aarhus-Konvention potenziell erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnte, die Kriterien des Anhang III zur UVP-RL herangezogen werden sollen.

Im Verfahren zur Genehmigung der Flughafenentgeltregelung ist daher weder die Öffentlichkeit zu beteiligen noch kommt UO oder Nachbarn ein Beschwerderecht nach Art 9 Abs. 2 Aarhus-Konvention zu.

### 1.3.2. Zu Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention

Nach stRsp von VwGH<sup>40</sup> und EuGH<sup>41</sup> verpflichtet Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention die Mitgliedstaaten ausschließlich dazu, für Mitglieder der Öffentlichkeit (darunter UO) einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Umweltrecht der Europäischen Union garantierten Rechte zu gewährleisten. Dementsprechend können UO auf Grundlage des Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention lediglich die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften geltend machen, nicht aber rein nationales Umweltrecht.<sup>42</sup>

Es ist daher zu prüfen, ob die Bestimmungen der FE-RL zum Umweltrecht der Europäischen Union zählen:

Der EuGH hat im Fall *Deutsche Umwelthilfe* festgehalten, dass bestimmte technische Vorschriften über die Typengenehmigung von Kfz hinsichtlich ihrer Emissionen (konkret: das Verbot der Verwendung von sog "Abschalteinrichtungen" nach Art 5 Abs. 2 VO 715/2007<sup>43</sup>) als umweltbezogene Bestimmungen des Unionsrechts zu qualifizieren sind.<sup>44</sup> UO können daher gem. Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention (iVm Art 47 GRC) Beschwerde gegen eine nationale Verwaltungsentscheidung erheben, mit der eine EG-Typengenehmigung für ein Kfz erteilt wird (die möglicherweise gegen Art 5 Abs. 2 VO 715/2007 verstößt).<sup>45</sup>

Die Qualifikation als Unionsumweltrecht argumentierte der EuGH mit dem von der dort maßgeblichen VO 715/2007 verfolgten Ziel, ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte insb. die NO<sub>x</sub>-Emissionen bei Diesel-Kfz zu mindern.<sup>46</sup>

Für den ggst Fall ergibt sich daraus:

Die FE-RL soll die Beziehungen zwischen Zivilflugplatzhaltern und Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Festsetzung der Flughafenentgelte regeln. Der EuGH hat festgehalten, dass die FE-RL der Gefahr entgegenwirken soll, dass Zivilflugplatzhalter ihre privilegierte Stellung bei der Festsetzung von Flughafenentgelten missbräuchlich ausnutzen könnten.<sup>47</sup> Gerade das Diskriminierungsverbot des Art 3 FE-RL zielt laut GA Sánchez-Bordona darauf ab, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten.<sup>48</sup>

Demgegenüber verfolgt der Unionsgesetzgeber mit der FE-RL – anders als etwa bei der Typengenehmigung von Kfz – kein Umweltschutzziel.

Daran kann auch der Umstand nichts ändern, dass in Art 3 Satz 2 FE-RL der Umweltschutz als Beispiel für ein öffentliches Interesse genannt wird, das die Mitgliedstaaten allenfalls zur

<sup>40</sup> VwGH 03.09.2024, Ra 2023/03/0154; 30.06.2022, Ra 2019/07/0112; 28.03.2022, Ra 2020/10/0101; 11.05.2021, Ra 2020/07/0058; 20.12.2019, Ro 2018/10/0010; 25.04.2019, Ra 2018/07/0380.

<sup>41</sup> EuGH 08.11.2022, C-873/19 *Deutsche Umwelthilfe* Rz 68; 08.11.2016, C-243/15 *Slowakischer Braunbär II* Rz 59.

<sup>42</sup> VwGH 25.05.2023, Ra 2021/10/0139.

<sup>43</sup> VO 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2007 über die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge.

<sup>44</sup> EuGH 08.11.2022, C-873/19 *Deutsche Umwelthilfe* Rz 52.

<sup>45</sup> EuGH 08.11.2022, C-873/19 *Deutsche Umwelthilfe* Rz 81.

<sup>46</sup> EuGH 08.11.2022, C-873/19 *Deutsche Umwelthilfe* Rz 51 mH auf Erwägungsgründe 1 und 6 der VO 715/2007.

<sup>47</sup> EuGH 12.05.2011, C-176/09 *Luxemburg/Parlament und Rat* Rz 39.

<sup>48</sup> Schlussanträge des GA Sánchez-Bordona v 27.06.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 34.

Rechtfertigung von Differenzierungen zwischen Luftfahrtunternehmen heranziehen können. Die FE-RL legt nämlich weder fest, dass die Mitgliedstaaten oder die Zivilflugplatzhalter im Hinblick auf den Umweltschutz zu Differenzierungen der Flughafenentgelte verpflichtet wären, noch normiert sie ein "Lärmentgelt" oder eine sonstige konkrete Umweltschutz-maßnahme. Die FE-RL statuiert bloß, dass die Differenzierung dem Allgemeininteresse nicht entgegensteht. Die FE-RL zählt somit nicht zum Unionsumweltrecht.


Folglich ist – der mit BGBl I 2021/152 eingefügte – § 4a FEG keine Norm, die aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangen ist, sondern eine rein nationale Norm. Es kann daher bei der Genehmigung von Flughafenentgelten keinesfalls der Schutz von garantierten Rechten und Normen des Unionsumweltrechtes auf dem Spiel stehen. Dieses Kriterium ist jedoch gemäß der ständigen Verwaltungsgerichtshofjudikatur zur Anwendbarkeit der Aarhus-Konvention entscheidend.

Vor dem Hintergrund der stRsp des VwGH zu Art 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention haben UO und Nachbarn somit aus Sicht des BMK keine Beschwerdelegitimation und somit keine Parteistellung im Verfahren zur Genehmigung der Flughafenentgeltregelung. Sie können weder eine Verletzung des § 4a FEG noch irgendeiner anderen Norm des FEG gerichtlich geltend machen.

**Beschwerde samt Beilagen**

Für den Bundesminister:



	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2025-03-06T14:49:02+01:00
	Seriennummer	471848017
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>