

Tanulmány vázlat

Jogi személyek a közjogban és a magánjogban

A részben köztulajdonban lévő nemzetközi repülőterek üzemeltetése érdekében létrehozott vállalati struktúrákra vonatkozó uniós versenyjogi szabályok különös tekintettel a jogi személyekre¹

I. Bevezető

Az uniós versenyjog kezdetei óta meghatározó kérdés, hogy milyen versenyjogi feltételek mellett nyújtható állami támogatás egy részben állami tulajdonban lévő vállalatnak és ez hogyan határozható el azoktól az esetektől, amikor az állam, vagy az általa irányított gazdasági szervezet befektetőként nyújt a piaci viszonyoknak megfelelő, így állami támogatásnak nem minősülő finanszírozást.² Az Unió területén működő nemzetközi repülőterek esetében ez a kérdéskör kiemelten érintett, hiszen egy légforgalmi létesítmény működtetése során közfeladatok és a klasszikus értelemben vett magánszektorhoz tartozó szolgáltatások jelennek meg részleges átfedésben kezdve a légi társaságoknak, a szállítványozási ágazat szereplőinek valamint az üzleti utasoknak és turistáknak nyújtott szolgáltatásoktól a vámhatósági és idegenrendészeti intézkedéseken át a légiközlekedési hatósági feladatokig.³ Ezenfelül a légi közlekedés és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra egy ország versenyképességét is érinti, így ezen a területen az állam szabályozó szerepköre mellett gyakran a repülőterek és nemzeti légitársaságok részleges vagy kizárólagos tulajdonosaként is megjelenik.

Az uniós versenyjognak és ezen belül az EUMSZ 107. cikke értelmében vett állami támogatások jogának a piac torzítatlan működését kell biztosítani, ugyanakkor figyelemmel kell lennie a tagállamok nemzetbiztonsági és stratégiai érdekeire.

Az Európai Bizottság jelenleg felülvizsgálja a repülőtereket és a légiforgalmat érintő állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályozást azzal a deklarált céllal, hogy eddigi gyakorlatát

¹ A tanulmány az Összehasonlító Magánjogi Kutatóműhely kutatási projektjének keretében készült./ This paper was written in the frameworks of a research project of the Comparative Private Law Research Workshop.

² Például Európai Bizottság Versenyjogi Főigazgatóság 2023.05.15-ei határozata: State aid SA.54478 (2020/C) – Poland – Alleged unlawful aid in favour of Ruch S.A.

³ A polgári légiközlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat ellátó szervezet kijelölését és hatáskörét a 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet tartalmazza, amely alapján a TIM Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága alatt működő főosztályok országos illetékességgel látják el a légiközlekedési hatósági feladatokat.

összehangolja azt a zöld megállapodás célkitűzéseivel, az összeköttetések fenntartása és a légi közlekedési ágazaton belüli verseny támogatása mellett.⁴

II. Repülőterek üzemelésének jogszabályi környezete

1. A repülőterek kategóriái az uniós versenyjog, valamint a német és magyar tagállami szabályok alapján.

A tanulmány keretében szükséges annak feltérképezése, hogy milyen feltételek mellett működnek repülőterek az EU-ban és különösen Németországban, valamint Magyarországon annak érdekében, hogy kimutatható legyen az esettanulmányok összehasonlíthatósága. A Szövetségi Köztársaságban egyedül több mint 500 repülőtér található, amelyből 39 kereskedelmi repülőtér vagyis olyan létesítmény, amelyet az illetékes légiközlekedési hatóság a légiforgalmi engedélyezési szabályzat (LuftVZO) 38. §-a és a légiforgalmi törvény (LuftVG) 12. §-a értelmében repülőtérnek minősített.⁵

Magyarországon a nyilvántartásba vett 127 repülőtérnek is csak egy kis hányada működik nemzetközi repülőtérként.⁶

2. A Németországban működő nemzetközi repülőterek
3. A Magyarországon működő nemzetközi repülőterek
4. A repülőterekre vonatkozó fő uniós állami támogatási szempontú feltételek

III. Az új uniós iránymutatás tervezete és annak hatásai a repülőterek üzemeltetésében résztvevő jogi személyekre

A Bizottság jelenlegi, 2014 óta hatályos joggyakorlata⁷ az alábbi szempontok mentén vizsgálja a repülőtereknek nyújtott állami támogatások összeegyeztethetőségét az uniós

⁴ Európai Bizottság Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024: Véleményezési felhívás hatásvizsgálathoz: A légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatások – A repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (felülvizsgálat): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13915-A-legi-kozlekedesi-agazatban-nyujtott-allami-tamogatások-A-repulotereknek-es-a-legitarsasagoknak-nyujtott-allami-tamogatásról-szóló-bizottsági-irány-mutatás-felülvizsgálat-hu>

⁵ Deutscher Bundestag Wissenschaftlicher Dienst - Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

⁶ Építési és Közlekedési Minisztérium Repülőterek nyilvántartása 2022.10.04.

⁷ A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE - Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról 2014/C 99/03

versenyjoggal. Tekintettel arra, hogy az alábbi feltételeket a Bizottság jelenleg felülvizsgálja és a reformcsomag kidolgozása keretében az érintett gazdasági szereplőkkel, valamint a tagállamokkal is egyeztet, lényeges változások várhatók az uniós gazdaságban végbement jelentős változásokra⁸ adandó válaszok keretében. A tanulmány a fentiekre való tekintettel a most folyamatban lévő módosításokat is kiértékeli a vizsgált német és magyar gyakorlat szempontjából.

- Általános gazdasági érdekű szolgáltatások állami finanszírozása
- Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meghatározása a repülőtéri és légi közlekedési ágazatban
- A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatás összeegyeztethetősége
- A támogatás összeegyeztethetősége a Szerződés 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján
- Repülőterek állami támogatása
- Repülőtereknek nyújtott beruházási támogatás
- Repülőtereknek nyújtott működési támogatás

⁸ Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK, 32. évfolyam (2020) 1. szám 111–124.

Felhasznált irodalom (előzetes lista)

Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK 32. évfolyam (2020) 1. szám 111–124.

Európai Bizottság Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024: Véleményezési felhívás hatásvizsgálathoz: A légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatások – A repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (felülvizsgálat)

Christian Calliess et al EUV • AEUV KOMmentar - Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta, 6. Aufl. 2022

Rudolf. Streinz (Hrsg.) AEUV/EUV Kommentar, 3. Auflage. 2018

Szalay Róbert, A nehéz helyzetben lévő vállalkozások finanszírozhatósága az Európai Unió jogában, Wolters Kluwer – Jogászvilág, július 2023.

Nyikos Györgyi, (szerk.), Állami Támogatások, Dialóg Campus Kiadó Budapest 2018

Beteiligungsbericht des Bundes 2023

Nagy Zsolt, Az új Légi közlekedési Iránymutatás összefoglalója, valamint az Európai Bizottság döntési gyakorlata a légi közlekedés területén, Állami Támogatások Joga 23 (2015/3) 3–45.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Beihilfen für Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften PE 6 - 3000 - 152/18.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung, 2014

Draft Paper

Juristische Personen im Privatrecht und öffentlichem Recht

EU state aid requirements on international airports in (partial) public property with a focus on legal personalities in the airport organization

Beihilfenrechtliche Anforderungen an internationale Flughäfen in (anteiligem) Staatseigentum mit besonderem Augenmerk auf deren Ausgestaltung als juristische Personen⁹

I. Einleitung

Seit Entstehung des unionalen Wettbewerbsrechts ist eines dessen maßgeblicher Fragestellungen, unter welchen Bedingungen staatliche Beihilfen an solche Unternehmen gewährt werden können, die in anteiligem Eigentum des Staates stehen und wie dieser Vorgang von jenen Konstellationen abgegrenzt werden kann, in welchen der Staat oder ein von ihm gelenktes Unternehmen Investitionen nach marktkonformen Gesichtspunkten in einen Wirtschaftsteilnehmer tätigt, so dass der Vorgang nicht als staatliche Beihilfe im wettbewerbsrechtlichen Sinne einzustufen ist.¹⁰

Internationale Flughäfen in der Europäischen Union sind von diese Fragestellung insbesondere betroffen, da im Flughafenbetrieb sich öffentliche Aufgaben und im klassischen Sinne verstandene wirtschaftliche Dienstleistungen teils überlagern angefangen von den Dienstleistungen, die gegenüber Fluggesellschaften, die Speditonsbranche, Geschäftsreisende oder Touristen erbracht werden bis hin zu behördlichen Tätigkeiten des Zollwesens, des Fremdenrechts oder der Luftüberwachung und Flugsicherheit.¹¹

Darüber hinaus hängt der Flugverkehr und die damit verbundene Infrastruktur mit der Wettbewerbsfähigkeit des jeweiligen Staates zusammen, sodass dieser neben seiner steuernden und rechtssetzenden Funktion häufig als Eigentümer oder Anteilseigentümer von Fluggesellschaften und Flughäfen in Erscheinung tritt.

⁹ This paper was written in the frameworks of a research project of the Comparative Private Law Research Workshop.

¹⁰ Siehe dazu den Beschluss der Kommission (GD Wettbewerb) vom 15.05.2023: State aid SA.54478 (2020/C) – Poland – Alleged unlawful aid in favour of Ruch S.A.

¹¹ Siehe etwa für die Flugsicherheit in Ungarn Regierungsverordnung 382/2016. (XII. 2.).

Das unionale Wettbewerbsrecht und innerhalb dessen das Recht der staatlichen Beihilfen gemäß Art 107 AEUV muss das unverzerrte Funktionieren des Binnenmarktes dergestalt sicherstellen, dass dabei die strategischen nationalen Interessen des betroffenen Mitgliedstaates ebenfalls zur Geltung gelangen muss.

Die Europäische Kommission überarbeitet gegenwärtig ihre Leitlinien betreffend staatlicher Beihilfen an den Flugverkehr und an Flughäfen mit dem erklärten Ziel, die bisherige Rechtspraxis der Kommission mit den Zielsetzungen des Green Deal in Einklang zu bringen bei gleichzeitigem Erhalt der europäischen Flugaufbindungen sowie des bestehenden Wettbewerbs in diesem Sektor.¹²

II. Rechtlicher Rahmen des Flughafenbetriebs

1. Kategorien von Flughäfen im Sinne des unionalen Wettbewerbsrechts sowie des deutschen und ungarischen Rechts

Im Rahmen der Untersuchungen muss zunächst ermessensmäßig werden, nach welchen Kriterien Flughäfen in der EU und insbesondere in Deutschland und Ungarn betrieben werden, damit im Anschluss an diese Darstellungen die Vergleichbarkeit von Fallstudien nachgewiesen werden kann.

In Deutschland existieren beispielsweise über 500 Flugplätze davon 39 Verkehrsflughäfen, nämlich solche, die von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde als Flughafen nach § 38 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) in Verbindung mit § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) klassifiziert wurden.¹³

In Ungarn sind gegenwärtig 127 Flughäfen behördlich registriert und auch hier ist nur ein geringer Anteil als internationaler Flughafen betrieben.¹⁴

¹² Kommission **Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024**: AUFFORDERUNG ZUR STELLUNGNAHME ZU EINER FOLGENABSCHÄTZUNG– Staatliche Beihilfen im Luftverkehr – Leitlinien der Kommission für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (Überarbeitung): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13915-Staatliche-Beihilfen-im-Luftverkehr-Leitlinien-der-Kommission-fur-Flughafen-und-Luftverkehrsgesellschaften-Überarbeitung- de>

¹³ Deutscher Bundestag Wissenschaftlicher Dienst - Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

¹⁴ Register des Ministerium für Bauwesen und Verkehr, stand 04.10.2022. (Építési és Közlekedési Minisztérium Repülőterek nyilvántartása 2022.10.04.).

2. Internationale Flughäfen in Deutschland

3. Internationale Flughäfen in Ungarn

4. Die Anforderungen des Rechts der staatlichen Beihilfen betreffend Flughäfen

III. Die geplanten neuen Leitlinien der Kommission und deren zu erwartenden Auswirkungen auf juristische Personen im Flughafenbetrieb

Gemäß ihrer gegenwärtigen Rechtspraxis prüft die Kommission seit 2014 die Vereinbarkeit von staatlichen Beihilfen an Flughäfen mit dem Unionsrecht nach den folgenden Kriterien.¹⁵

- Öffentliche Förderung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse
- Definition einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Flughafen- und Luftverkehrssektor
- Vereinbarkeit von Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für DAWI mit dem Binnenmarkt
- Vereinbarkeit von Beihilfen nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe C AEUV
- Beihilfen für Flughäfen
- Investitionsbeihilfen für Flughäfen
- Betriebsbeihilfen für Flughäfen

Da die Kommission die nachfolgend dargelegten Kriterien unter Konsultation mit den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern sowie der Mitgliedstaaten überarbeitet, sind angesichts der seit 2014 geschehenen erheblichen Veränderungen dieses Wirtschaftssektors¹⁶ auch Anpassungen in der neuen Rechtsmaterie zu erwarten.

¹⁵ MITTEILUNG DER KOMMISSION – Leitlinien für staatliche Beihilfe für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften 2014/C 99/03.

¹⁶ Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK, 32. évfolyam (2020) 1. szám 111–124. Siehe auch Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi), Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung, 2014: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/luftfahrtstrategie-der-bundesregierung.pdf?__blob=publicationFile&v=9

Vorläufiges Literatur- und Quellenverzeichnis

Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK 32. évfolyam (2020) 1. szám 111–124.

Europäische Kommission Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024: AUFFORDERUNG ZUR STELLUNGNAHME ZU EINER FOLGENABSCHÄTZUNG– Staatliche Beihilfen im Luftverkehr – Leitlinien der Kommission für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften (Überarbeitung)

Christian Calliess et al EUV / AEUV Kommentar - Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta, 6. Aufl. 2022

Rudolf. Streinz (Hrsg.) AEUV/EUV Kommentar, 3. Auflage. 2018

Szalay Róbert, A nehéz helyzetben lévő vállalkozások finanszírozhatósága az Európai Unió jogában, Wolters Kluwer – Jogászvilág, július 2023.

Nyikos Györgyi, (szerk.), Állami Támogatások, Dialóg Campus Kiadó Budapest 2018

Beteiligungsbericht des Bundes 2023

Nagy Zsolt, Az új Légi közlekedési Iránymutatás összefoglalója, valamint az Európai Bizottság döntési gyakorlata a légi közlekedés területén, Állami Támogatások Joga 23 (2015/3) 3–45.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen, WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Beihilfen für Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften PE 6 - 3000 - 152/18.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung, 2014



NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI
EGYETEM
ALFELSZÖLŐSÉGI KÖZPONT



**EU state aid requirements on international airports in
(partial) public property with a focus on legal
personalities in the airport organization**

**Beihilfenrechtliche Anforderungen an internationale
Flughäfen in (anteiligem) Staatseigentum mit
besonderem Augenmerk auf deren Ausgestaltung als
juristische Personen**

Budapest, 22 November 2024

Comparative Private Law Research Workshop

Szurbik Miklós

I. Introduction



State aid in the aviation sector – Commission guidelines on airports and airlines (revision)

The planned revision of state aid guidelines on Airports in the EU draws again attention to:

- (1) Connection between public infrastructure and competitiveness of the EU
- (2) Mixed nature of international airports in terms of public and private law
- (3) Coexisting of public tasks and services with private sector and companies in airports


Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024

CALL FOR EVIDENCE FOR AN IMPACT ASSESSMENT	
TITLE OF THE INITIATIVE	Aviation Guidelines – Revision
LEAD DG (RESPONSIBLE UNIT)	DG Competition – Unit F2, State aid - Transport
LIKELY TYPE OF INITIATIVE	Commission autonomous act – Commission Communication
INDICATIVE TIMETABLE	The revision process should be completed before the expiry date of the extended transitional period for operating aid to regional airports (Q2 2027)
ADDITIONAL INFORMATION	
This document is for information purposes only. It does not prejudice the final decision of the Commission on whether this initiative will be pursued or on its final content. All elements of the initiative described, including its timing, are subject to change.	



Economic relevancy of aviation in the EU



Economic relevancy of aviation in the EU (2014 Commission Guidelines):

15 million annual commercial movements, 822 million passengers transported to and from Union airports in 2011, 150 scheduled airlines, a network of over 460 airports and 60 air navigation service providers.

The Union benefits from its position as a global aviation hub, with airlines and airports alone contributing more than EUR 140 thousand million to the Union's Gross Domestic Product each year.

The aviation sector employs some 2.3 million people in the Union.





Purpose of 2014 guideline revision

The Commission plans to review the aviation guidelines. In doing so, the Commission will also consider, for consistency reasons, the existing options of granting aid to the aviation sector other than under the framework of the aviation guidelines. These other options are set out in the bullet points below:

- Airports and airlines may be entrusted with public-service obligations and compensated for these obligations under the State aid rules applying to services of general economic interest ('the SGEI package').
- The General Block Exemption Regulation permits operating aid to airports with up to 200 000 passengers a year and investment aid to airports with up to 3 million passengers a year under certain conditions.
- The Commission's guidelines on State aid for climate, environmental protection and energy ('the CEEAG') or the framework for State aid for research and development and innovation ('the R&D&I State aid guidelines') both allow grant aid for the greening of the aviation sector.
- The rescue and restructuring guidelines allow support to be given to airlines or airports in difficulty under certain conditions.



Practical examples



Flughafen Leipzig/Halle GmbH

Flughafen Leipzig/Halle GmbH (hereinafter Leipzig Airport) is a subsidiary of Mitteldeutsche Flughafen AG (hereinafter MFAG). MFAG holds a participation of 94 percent in Leipzig Airport. The remaining shares are owned by Land Sachsen and the communities Delitzsch, Leipziger Land, and Schkeuditz. The shareholders of MFAG are: 73 percent Land Sachsen, 14 percent Land Sachsen-Anhalt, 6 percent Stadt Dresden, 5 percent Stadt Halle, 2 percent Stadt Leipzig. There are no private shareholders.





Practical examples



Debrecen Airport

Debrecen airport is located 7 km from the city of Debrecen, the second largest city in Hungary by population and the largest city in the Northern Great Plain, a less developed region in Hungary. Debrecen airport is owned by Debrecen Municipality, while it is operated by Debrecen International Airport Kft. (“the operator” or “the airport operator”).

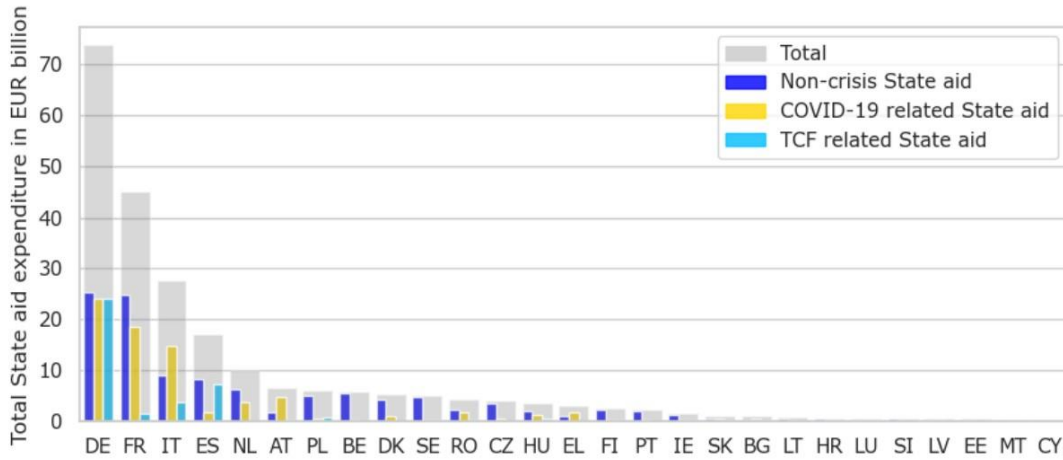
Since 2018, the majority owner of the operator is Debrecen Municipality, which owns 49.8% of the shares directly and an additional 25.02% indirectly through its fully owned municipal asset management company, Debreceni Vagyonkezelő Zrt. (DV Zrt.). The remaining 25.02% are owned by the private property management company, AIRPORT DEBRECENI HOLDING Vagyonkezelő Kft. (AD Holding Kft).

State Aid Law

Aktuális számok (State Aid Scoreboard, 2023 DG Comp)

In 2022, Member States have overall reduced their spending... - EU27 Member States spent EUR 227.98 billion, corresponding to 1.4% of their 2022 GDP, on State aid for both crisis and other measures. Overall, this corresponds to a reduction by 34.8%, from EUR 349.7 billion of expenditure in 2021. Despite being still at significant levels, ranging between 2.1% and 0.3% of national GDP, also spending dispersion across Member States consistently reduced if compared to 2021 when it ranged between 4.6% and 0.9% of national GD.

Figure 3: Total State aid expenditure by Member State, in EUR billion breakdown between COVID-19, State aid in response to the Russian invasion of Ukraine and other State aid measures

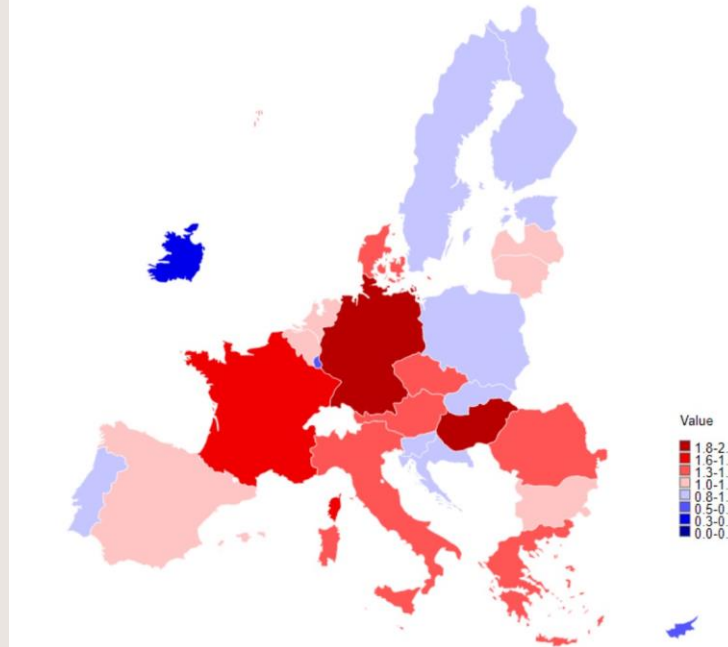


In alle EU-Regionen investieren



II. Állami támogatások joga

Figure 1: Total State aid expenditure by Member States, as % of national 2022 GDP



Literature and other resources

Novoszáth Péter, A magyar regionális repülőterek fejlődése nemzetközi összehasonlításban, REPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK 32. évfolyam (2020) 1. szám 111–124.

Európai Bizottság Ref. Ares(2024)6063603 - 27/08/2024: Véleményezési felhívás hatásvizsgálathoz: A légi közlekedési ágazatban nyújtott állami támogatások – A repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló bizottsági iránymutatás (felülvizsgálat)

Christian Calliess et al EUV • AEUV KOMmentar - Das Verfassungsrecht der Europäischen Union mit Europäischer Grundrechtecharta , 6. Aufl. 2022

Rudolf. Streinz (Hrsg.) AEUV/ EUV Kommentar , 3. Auflage . 2018

Szalay Róbert, A nehéz helyzetben lévő vállalkozások finanszírozhatósága az Európai Unió jogában, Wolters Kluwer – Jogászvilág, július 2023.

Nyikos Györgyi, (szerk.), Állami Támogatások, Dialóg Campus Kiadó Budapest 2018

Beteiligungsbericht des Bundes 2023

Nagy Zsolt, Az új Légiközlekedési Iránymutatás összefoglalója, valamint az Európai Bizottság döntési gyakorlata a légi közlekedés területén, Állami Támogatások Joga 23 (2015/3) 3–45.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Kurzinformation Staatliche Flughafenbeihilfen , WD 5 - 3000 - 099/17, 25.1.2018.

Wissenschaftlicher Dienst - Deutscher Bundestag: Beihilfen für Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften PE 6 - 3000 - 152/18.