



URTEIL DES GERICHTSHOFS

16. Oktober 2025*

(Luftverkehr – Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 – Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung – Artikel 3 und 4 – Harmonisierung)

In der Rechtssache E-1/25,

ANTRAG der liechtensteinischen Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten an den Gerichtshof gemäss Artikel 34 des Abkommens zwischen den EFTA-Staaten zur Errichtung einer Überwachungsbehörde und eines Gerichtshofs in der Rechtssache zwischen

Valair AG

und dem

Amt für Volkswirtschaft (Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR))

erlässt

DER GERICHTSHOF

bestehend aus Páll Hreinsson, Präsident (Berichterstatter), Michael Reiertsen und Martin Ospelt (Ersatzrichter), Richter,

Kanzler: Ólafur Jóhannes Einarsson,

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

- der Valair AG (im Folgenden: Valair), vertreten durch Dr. Thomas Wiedl und Vivianne Auer, Rechtsanwälte;
- der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, vertreten durch Dr. Andrea Entner-Koch und Samuel Barwart, als Bevollmächtigte;

* Sprache des Antrags: Deutsch. [Betrifft nur die englische Sprachfassung.]

- der EFTA-Überwachungsbehörde, vertreten durch Kyrre Isaksen, Daniel Vasbeck und Melpo-Menie Joséphidès, als Bevollmächtigte; und
- der Europäischen Kommission (im Folgenden: Kommission), vertreten durch Beata Sasinowska und Nicola Yerrell, als Bevollmächtigte,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen von Valair, vertreten durch Dr. Thomas Wiedl und Vivianne Auer; der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, vertreten durch Dr. Andrea Entner-Koch und Samuel Barwart; der EFTA-Überwachungsbehörde, vertreten durch Kyrre Isaksen; und der Kommission, vertreten durch Beata Sasinowska; in der mündlichen Verhandlung vom 4. Juni 2025,

folgendes

URTEIL

I EINFÜHRUNG

- 1 Der vorliegende Antrag auf Vorabentscheidung betrifft die Auslegung und Anwendung von Artikel 4 der Verordnung Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, in dem die Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung festgelegt sind. Gegenstand der vorliegenden Rechtssache ist primär, ob ein EWR-Staat die Erteilung einer solchen Lizenz mit der Begründung ablehnen kann, dass auf seinem Hoheitsgebiet die entsprechende Infrastruktur fehlt.

II RECHTLICHER HINTERGRUND

EWR-Recht

- 2 Artikel 7 Buchstabe a des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden: EWR-Abkommen) lautet:

Rechtsakte, auf die in den Anhängen zu diesem Abkommen oder in den Entscheidungen des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Bezug genommen wird oder die darin enthalten sind, sind für die Vertragsparteien verbindlich und Teil des innerstaatlichen Rechts oder in innerstaatliches Recht umzusetzen, und zwar wie folgt:

a) Ein Rechtsakt, der einer EWG-Verordnung entspricht, wird als solcher in das innerstaatliche Recht der Vertragsparteien übernommen.

- 3 Artikel 36 des EWR-Abkommens lautet:

(1) Im Rahmen dieses Abkommens unterliegt der freie Dienstleistungsverkehr im Gebiet der Vertragsparteien für Angehörige der EG-Mitgliedstaaten und der

EFTA-Staaten, die in einem anderen EG-Mitgliedstaat beziehungsweise in einem anderen EFTA-Staat als demjenigen des Leistungsempfängers ansässig sind, keinen Beschränkungen.

(2) Die besonderen Bestimmungen über den freien Dienstleistungsverkehr sind in den Anhängen IX bis XI enthalten.

4 Artikel 38 des EWR-Abkommens lautet:

Für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs gelten die Bestimmungen des Kapitels 6.

5 Artikel 47 Absatz 2 des EWR-Abkommens lautet:

Die besonderen Bestimmungen für sämtliche Verkehrsträger sind in Anhang XIII enthalten.

6 Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. 2008 L 293, S. 3) (im Folgenden: Verordnung 1008/2008 oder Verordnung) wurde durch Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 90/2011 vom 19. Juli 2011 (ABl. 2011 L 262, S. 62) (im Folgenden: Beschluss Nr. 90/2011) unter Nummer 64a des Anhangs XIII (Verkehr) in das EWR-Abkommen aufgenommen. Der Beschluss trat am 20. Juli 2011 in Kraft.

7 Die Erwägungsgründe 2, 5, 16 und 18 der Verordnung 1008/2008 lauten:

(2) Um eine effizientere und durchgängige Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften für den Luftverkehrsbinnenmarkt zu erreichen, ist eine Reihe von Anpassungen des geltenden Rechtsrahmens erforderlich.

(5) Um eine durchgängige Überwachung der Einhaltung der Anforderungen von Betriebsgenehmigungen aller Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu gewährleisten, sollten die Genehmigungsbehörden die Finanzlage der Luftfahrtunternehmen regelmäßig bewerten. Letztere sollten dazu ausreichende Informationen über ihre Finanzlage bereitstellen, insbesondere in den ersten beiden Jahren ihres Bestehens, da diese für das Überleben eines Luftfahrtunternehmens auf dem Markt besonders kritisch sind. Um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der unterschiedlichen Anwendung der Vorschriften auf nationaler Ebene zu verhindern, ist es notwendig, die Finanzaufsicht über alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch die Mitgliedstaaten zu verstärken.

(16) Die Kunden sollten in der Lage sein, die Preise verschiedener Luftfahrtunternehmen für Flugdienste effektiv zu vergleichen. Daher sollte der vom Kunden zu zahlende Endpreis für aus der Gemeinschaft stammende Flugdienste jederzeit ausgewiesen werden, einschließlich aller Steuern,

Gebühren und Entgelte. Den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sollte ferner nahe gelegt werden, den Endpreis für ihre Flugdienste aus Drittländern in die Gemeinschaft auszuweisen.

(18) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die einheitlichere Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich des Luftverkehrsinnenmarkts aufgrund der Internationalität des Luftverkehrs auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

- 8 Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Gegenstand“ trägt, lautet:

Diese Verordnung regelt die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das Recht von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, innergemeinschaftliche Flugdienste durchzuführen, und die Preisfestsetzung für innergemeinschaftliche Flugdienste.

- 9 Artikel 2 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Begriffsbestimmungen“ trägt, lautet auszugsweise:

Im Sinne dieser Verordnung gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Betriebsgenehmigung“ ist eine Genehmigung, die einem Unternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird und das Unternehmen je nach den Angaben in der Genehmigung berechtigt, Flugdienste zu erbringen;

...

8. „Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)“ ist ein einem Unternehmen ausgestelltes Zeugnis, in dem dem Luftverkehrsbetreiber bescheinigt wird, dass er über die fachliche Eignung und Organisation verfügt, um die Sicherheit des im Zeugnis genannten Betriebs gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts oder gegebenenfalls des einzelstaatlichen Rechts zu gewährleisten;

...

10. „Luftfahrtunternehmen“ ist ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung;

11. „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ ist ein Luftfahrtunternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von einer zuständigen Genehmigungsbehörde gemäß Kapitel II erteilt wurde;

...

26. „Hauptgeschäftssitz“ ist die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft in dem Mitgliedstaat, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden.

- 10 Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Betriebsgenehmigung“ trägt, lautet:

Kein in der Gemeinschaft niedergelassenes Unternehmen darf Fluggäste, Post und/oder Fracht im gewerblichen Luftverkehr befördern, wenn ihm nicht eine entsprechende Betriebsgenehmigung erteilt worden ist.

Ein Unternehmen, das die Voraussetzungen dieses Kapitels erfüllt, hat Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung.

- 11 Artikel 4 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung“ trägt, lautet:

Einem Luftfahrtunternehmen wird von der zuständigen Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats eine Betriebsgenehmigung erteilt, sofern

- a) sein Hauptgeschäftssitz sich in diesem Mitgliedstaat befindet;*
- b) es Inhaber eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses ist, das in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates entweder von einer nationalen Behörde eines Mitgliedstaats oder von mehreren nationalen Behörden, die gemäß Artikel 62 Absatz 5 der genannten Verordnung gemeinsam handeln, oder von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ausgestellt wurde;*
- c) es über ein oder mehrere Luftfahrzeuge verfügt, die in seinem Eigentum stehen oder für die es eine Dry-Lease-Vereinbarung geschlossen hat;*
- d) seine Haupttätigkeit die Durchführung von Flugdiensten ist, sei es allein oder in Verbindung mit jeder sonstigen Form des gewerblichen Betriebs von Luftfahrzeugen oder der Instandsetzung und Wartung von Luftfahrzeugen;*
- e) seine Unternehmensstruktur es der zuständigen Genehmigungsbehörde ermöglicht, die Bestimmungen dieses Kapitels umzusetzen;*

f) Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörige von Mitgliedstaaten zu mehr als 50 % am Eigentum des Unternehmens beteiligt sind und es tatsächlich kontrollieren, entweder unmittelbar oder mittelbar über ein oder mehrere zwischengeschaltete Unternehmen, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Gemeinschaft als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;

g) es die finanziellen Bedingungen von Artikel 5 erfüllt;

h) es die in Artikel 11 und in der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 festgelegten Versicherungsanforderungen erfüllt und

i) es die in Artikel 7 festgelegten Anforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit erfüllt.

12 Artikel 6 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC)“ trägt, lautet:

(1) Voraussetzung für die Erteilung und die Gültigkeit einer Betriebsgenehmigung ist der Besitz eines gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnisses, in dem die unter diese Betriebsgenehmigung fallenden Tätigkeiten festgelegt sind.

(2) Jede Änderung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ist gegebenenfalls in der Betriebsgenehmigung zu berücksichtigen.

13 Artikel 8 der Verordnung 1008/2008, der die Überschrift „Gültigkeit der Betriebsgenehmigung“ trägt, lautet auszugsweise:

(1) Betriebsgenehmigungen gelten so lange, wie das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft den Anforderungen dieses Kapitels nachkommt.

...

14 Artikel 1 von Beschluss Nr. 90/2011 lautet auszugsweise:

...

Die Verordnung gilt für die Zwecke dieses Abkommens mit den folgenden Anpassungen:

(a) In Artikel 4 Buchstabe f werden die Wörter „, sofern nicht ein Abkommen mit einem Drittstaat, dem die Gemeinschaft als Vertragspartei angehört, etwas anderes bestimmt;“ durch Folgendes ersetzt:

„ Betriebsgenehmigungen mit Rechtswirkung auf den gesamten EWR können jedoch auf der Grundlage von Ausnahmen bezüglich dieses Erfordernisses erteilt werden, die in Übereinkünften mit Drittstaaten vorgesehen sind, denen die Gemeinschaft oder ein oder mehrere EFTA-Staaten als Vertragspartei angehören, sofern der Gemeinsame EWR-Ausschuss einen entsprechenden Beschluss fasst. ‘

...

Nationales Recht

- 15 Das Gesetz vom 15. Mai 2002 über die Luftfahrt (im Folgenden: Luftfahrtgesetz 2002) regelte den zivilen Luftverkehr und diene der Umsetzung und Durchführung der für den Bereich Zivilluftfahrt im Europäischen Wirtschaftsraum geltenden Regelungen, insbesondere von Anhang XIII, Kapitel VI, des EWR-Abkommens. Das Luftfahrtgesetz 2002 wurde durch das neue Luftfahrtgesetz (LFG) vom 11. April (LGBI. 2024 Nr. 224) (im Folgenden: Luftfahrtgesetz 2024) ersetzt, das am 1. Juni 2024 in Kraft getreten ist.

- 16 Artikel 1 des Luftfahrtgesetzes 2024, der die Überschrift „Gegenstand und Zweck“ trägt, lautet auszugsweise:

1) Dieses Gesetz regelt den zivilen Luftverkehr und dient insbesondere der Durchführung:

a) der nach Massgabe von Art. 2 anwendbaren Vereinbarungen mit der Schweiz;

b) der nach Anhang XIII Kapitel VI Ziff. ii bis vi des EWR-Abkommens anwendbaren Rechtsvorschriften, insbesondere der:

1. Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über die gemeinsamen Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft;

...

- 17 Artikel 2 des Luftfahrtgesetzes 2024, der die Überschrift „Anwendbares Recht“ trägt, lautet:

Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, finden für den Bereich des zivilen Luftverkehrs Anwendung:

a) die Bestimmungen des Notenaustausches vom 27. Januar 2003 zwischen der Schweiz und Liechtenstein betreffend die Zusammenarbeit der schweizerischen und liechtensteinischen Behörden im Bereich der Zivilluftfahrt (Notenaustausch) und der darauf gestützten Verwaltungsvereinbarungen;

b) die aufgrund des Notenaustausches anwendbare schweizerische Luftfahrtgesetzgebung.

18 Titel II des Luftfahrtgesetzes 2024 beschäftigt sich mit der Organisation und Durchführung. Gemäss Artikel 5 Absatz 4 obliegt dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Prüfung der Voraussetzungen für die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (Buchstaben a bzw. b). (Dies spiegelt sich auch in Artikel 11 Absatz 2 Buchstaben a und b des Luftfahrtgesetzes wider, wo es heisst, dass das Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR) die Voraussetzungen durch das BAZL prüfen lässt.)

19 Artikel 9 Absatz 1 des Luftfahrtgesetzes 2024 lautet auszugsweise:

Das AHR ist die für die Durchführung der Luftfahrtgesetzgebung national zuständige Amtsstelle. Ihm obliegen insbesondere:

- a) die Ausstellung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC);*
- b) die Erteilung von Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post;*
- c) nach Massgabe des Notenaustausches die Wahrnehmung der Aufgaben als Koordinationsstelle zwischen den zuständigen liechtensteinischen und schweizerischen Behörden im Bereich des Vollzugs des nach Art. 2 anwendbaren Rechts;*
- d) die Vertretung Liechtensteins in internationalen Arbeitsgruppen und Komitees;*
- e) die Erteilung von Bewilligungen für unbemannte Luftfahrzeuge sowie die Erteilung von Ausnahmbewilligungen betreffend geografische Gebiete nach Art. 15 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;*
- f) die Erteilung von Bewilligungen (Diplomatic Clearances) für Landungen von ausländischen Militär- und anderen Staatsluftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein;*
- g) die Erstattung von Stellungnahmen an die Regierungskanzlei im Rahmen der Erteilung von Aufführungsbewilligungen mit luftfahrtrechtlichem Bezug;*
- h) die administrative Unterstützung der SUST im Falle einer Sicherheitsuntersuchung nach Art. 13;*
- i) der Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen im Bereich der Zivilluftfahrt;*

...

20 Artikel 9 Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes 2024 lautet:

Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post werden nur ausgestellt bzw. erteilt, sofern die beabsichtigten Tätigkeiten aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur auch tatsächlich möglich sind.

III SACHVERHALT UND VERFAHREN

- 21 Valair ist eine Aktiengesellschaft nach liechtensteinischem Recht, die seit 2017 im liechtensteinischen Handelsregister eingetragen ist und ihre Hauptniederlassung in Balzers, Liechtenstein, hat. Nicht nur ihr satzungsmässiger Sitz, sondern auch ihre Verwaltungs-, Finanz- und Leitungsfunktionen befinden sich in Liechtenstein.
- 22 Am 11. Januar 2022 beantragte Valair beim Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) (nunmehr Amt für Hochbau und Raumplanung (AHR)) die Erweiterung ihrer bisher bestehenden Betriebsbewilligung für Helikopter auf Flächenflugzeuge.
- 23 Mit Entscheidung vom 10. Februar 2022 wurde der Antrag durch das Amt für Bau und Infrastruktur abgewiesen. Hauptsächliche Begründung war, dass die Zustimmung der liechtensteinischen Stellen nach Ziffer II des Notenaustausches zwischen der Schweiz und Liechtenstein vom 27. Januar 2003 betreffend die Zusammenarbeit im Bereich der Zivilluftfahrt (im Folgenden: Notenaustausch) für die Bewilligung des Antrags auf Erteilung einer Betriebsbewilligung für Flächenflugzeuge nicht erteilt werden könne. Dafür sei das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuständig.
- 24 Gegen diese Entscheidung legte Valair am 3. März 2022 Beschwerde ein, wobei ausgeführt wurde, dass gemäss Artikel 6 des Luftfahrtgesetzes 2002 die liechtensteinischen Behörden zuständig seien.
- 25 Mit Entscheidung vom 20. September 2022 wies die Regierung des Fürstentums Liechtenstein die Beschwerde ab. Gegen diese Regierungsentscheidung erhob Valair am 6. Oktober 2022 Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Valair beantragte, der Verwaltungsgerichtshof wolle die angefochtene Regierungsentscheidung derart abändern, dass dem Amt für Bau und Infrastruktur aufgetragen werde, die Betriebsbewilligung auf Flächenflugzeuge zu erweitern.
- 26 Mit Urteil vom 3. März 2023 gab der Verwaltungsgerichtshof der Beschwerde statt und hob sowohl die Entscheidung der Regierung vom 20. September 2022 als auch die Entscheidung des Amts für Bau und Infrastruktur vom 10. Februar 2022 ersatzlos auf. Dies mit der Begründung, dass die Betriebsgenehmigungen nach dem geltenden Luftfahrtgesetz 2002 nicht vom BAZL, sondern von einer liechtensteinischen Behörde, konkret dem Amt für Volkswirtschaft (AVW), zu erteilen seien. Entsprechend hatte das Amt für Volkswirtschaft über den Antrag von Valair vom 11. Januar 2022 auf Erweiterung der Betriebsbewilligung auf Flächenflugzeuge zu entscheiden.

- 27 Mit Schriftsatz vom 28. April 2023 informierte Valair das Amt für Volkswirtschaft über die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs sowie über das beim BAZL anhängige Verfahren und beantragte neuerlich die Erweiterung der Betriebsbewilligung auf Flächenflugzeuge.
- 28 Mit Entscheidung vom 12. Dezember 2023 wies das Amt für Volkswirtschaft Valairs Anträge vom 11. Januar 2022 und 24. April 2023 zurück.
- 29 Obschon das Luftfahrtgesetz 2002 keine Voraussetzungen für Betriebsgenehmigungen definiere, so das Amt für Volkswirtschaft, sei es für den Gesetzgeber offensichtlich gewesen, dass es Betriebsgenehmigungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz in Liechtenstein nur unter der Voraussetzung geben könne, dass die angestrebten Operationen aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur auch tatsächlich möglich sind. Obwohl es der Gesetzgeber unterlassen habe, diese grundsätzliche Voraussetzung zur Erteilung einer Betriebsgenehmigung ausdrücklich im Luftfahrtgesetz 2002 zu statuieren, bedeute dies nicht, dass sie bei der Prüfung der gegenständlichen Anträge nicht zur Anwendung gelange.
- 30 Zudem lasse sich dem Amt für Volkswirtschaft zufolge das geltende Territorialitätsprinzip aus dem öffentlichen Recht herleiten. Der für Polizeibewilligungen notwendige Inlandsbezug ergebe sich aber auch aus den grundsätzlichen rechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Einführung einer Polizeibewilligung. Ihre Einführung diene der Gefahrenabwehr. Ein öffentliches Interesse für die Einführung einer Polizeibewilligung für rein im Ausland stattfindende gewerbliche Tätigkeiten sei nicht ersichtlich. Diese wären demnach unzulässig. Da die Antragstellerin den Betrieb von Flächenflugzeugen nicht in Liechtenstein beabsichtige, habe die von Valair beabsichtigte Betriebsart nicht den aufgrund des Territorialitätsprinzips für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung nach dem Luftfahrtgesetz 2002 vorausgesetzten notwendigen Inlandsbezug.
- 31 Abschliessend argumentierte das Amt für Volkswirtschaft, dass aufgrund des Notenaustausches auch die massgeblichen Bestimmungen des schweizerischen Luftfahrtgesetzes zur Anwendung gelangten, die für die Erteilung von Betriebsbewilligungen im Sinne des Luftfahrtgesetzes 2002 das Vorhandensein eines dafür geeigneten Flugplatzes voraussetzen.
- 32 Gegen diese Entscheidung der Regierung des Fürstentums Liechtenstein erhob Valair Beschwerde. Aufgrund einer Änderung der Zuständigkeit im Luftfahrtgesetz 2024 ist seit dem 10. Juli 2024 die Beschwerdekommision für die Beschwerde zuständig. Valair bringt Folgendes vor: (i) gemäss Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 sei der Staat, welcher für die Betriebsgenehmigung zuständig sei, auch für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (im Folgenden: AOC) bzw. dessen Anpassung zuständig; (ii) ein Unternehmen, das die Voraussetzungen der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erfülle, habe Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung; (iii) diese Voraussetzungen sähen kein Erfordernis eines Flugplatzes im Inland vor; (iv) zuständig für die Erteilung der Betriebsgenehmigung bzw. Erweiterung des AOC sei der Staat, in welchem sich die Hauptniederlassung des Unternehmens und, soweit

vorhanden, der eingetragene Sitz des Unternehmens befinde (in diesem Fall Liechtenstein), nicht der Staat, in dem der Betrieb erfolgen solle; und (v) jegliche andere Auslegung würde es gewerblichen Anbietern praktisch unmöglich machen, Flüge mit Flächenflugzeugen anzubieten, was sich unmittelbar auf den Zugang zum Dienstleistungsmarkt in anderen EWR-Staaten auswirke.

- 33 In ihrem Antrag auf Vorabentscheidung äussert die Beschwerdekommision gewisse Zweifel, ob die in Artikel 4 der Verordnung 1008/2008 aufgeführten Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung abschliessend sind, oder ob die zuständige Genehmigungsbehörde zusätzliche Bedingungen, wie jene gemäss Artikel 9 Absatz 3 des Luftfahrtgesetzes 2024, wonach die beabsichtigten Tätigkeiten aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur möglich sein müssen, festlegen kann.
- 34 Vor diesem Hintergrund stellte die Beschwerdekommision am 30. Januar 2025 einen Antrag auf Vorabentscheidung durch den Gerichtshof. Der Antrag vom 18. Dezember 2024 wurde beim Gerichtshof am 6. Februar 2025 registriert. Die Beschwerdekommision legte dem Gerichtshof die folgenden Fragen vor:
1. *Ergibt sich aus Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft oder aus einer anderen EWR-Bestimmung, dass die zuständige Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats keine weiteren Bedingungen aufstellen kann?*
 2. *Für den Fall, dass die erste Frage mit „nein“ beantwortet wird: Steht eine Bestimmung, wonach Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post nur ausgestellt bzw. erteilt werden, sofern die beabsichtigten Tätigkeiten aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur auch tatsächlich möglich sind, dem Ziel einen Luftverkehrsbinnenmarkt zu errichten bzw. anderen Grundsätzen des EWR-Rechts entgegen?*
 3. *Für den Fall, dass die zweite Frage mit „nein“ beantwortet wird: Ist Art. 9 Abs. 3 des liechtensteinischen Luftfahrtgesetzes (LFG), der die Ausstellung bzw. Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) für Flüge zur gewerblichen Beförderung von Fluggästen mit Flächenflugzeugen aufgrund einer fehlenden Infrastruktur in Liechtenstein im Sinne von Flugplätzen oder Flugfeldern faktisch ausschliesst, mit Art. 36 EWR-Abkommen (Dienstleistungsfreiheit) vereinbar?*
- 35 Für eine ausführlichere Darstellung der Argumente und vorgelegten Antwortvorschläge wird auf die schriftlichen Stellungnahmen verwiesen, die auf der Website des

Gerichtshofs veröffentlicht sind. Auf die Vorbringen der Parteien wird im Folgenden nur insoweit eingegangen, wie es für die Begründung des Gerichtshofs erforderlich ist.

IV ANTWORT DES GERICHTSHOFS

- 36 Mit ihrer ersten Frage ersucht die vorlegende Stelle im Wesentlichen um Klärung, ob Artikel 4 der Verordnung 1008/2008 oder eine andere Bestimmung des EWR-Rechts der Aufstellung von über Artikel 4 hinausgehenden Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung im Sinne dieser Verordnung durch die zuständige Genehmigungsbehörde eines EWR-Staats entgegensteht. Mit ihrer zweiten und dritten Frage ersucht die vorlegende Stelle im Wesentlichen um Klärung, ob eine nationale Bestimmung, wonach Luftverkehrsbetreiberzeugnisse (AOC) und Betriebsbewilligungen für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten nur ausgestellt werden, wenn die beabsichtigten Tätigkeiten in dem betreffenden EWR-Staat aufgrund der vorhandenen Infrastruktur auch ausgeführt werden können, mit dem Ziel der Errichtung eines Luftverkehrsbinnenmarkts bzw. anderen Grundsätzen des EWR-Rechts sowie Artikel 36 EWR-Abkommen vereinbar ist. Der Gerichtshof erachtet es als angemessen, diese Fragen gemeinsam zu beantworten.
- 37 Gemäss Artikel 38 EWR-Abkommen gelten für den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs die Bestimmungen des Kapitels 6. In Artikel 47 Absatz 2 EWR-Abkommen heisst es weiter, dass die besonderen Bestimmungen für sämtliche Verkehrsträger in Anhang XIII enthalten sind, in den Verordnung 1008/2008 aufgenommen wurde. Der freie Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs unterliegt damit im Hauptteil des EWR-Abkommens einer besonderen Regelung (vgl. das Urteil vom 18. März 2014 in *International Jet Management*, C-628/11, EU:C:2014:171, Randnr. 36).
- 38 Um eine Strecke zwischen Flughäfen zu bedienen, die im Hoheitsgebiet zweier verschiedener Staaten liegen, muss eine Fluggesellschaft ein internationales Luftverkehrsrecht innehaben, d. h. die Ermächtigung, diese Strecke zu bedienen. Jeder Staat benennt die in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Fluggesellschaften, die er ermächtigt, eine Strecke zwischen diesem Hoheitsgebiet und dem Hoheitsgebiet eines anderen Staates zu bedienen. Die Zahl der Ermächtigungen, die von jedem Staat für die Bedienung einer internationalen Flugstrecke erteilt werden können, wird herkömmlicherweise durch ein bilaterales völkerrechtliches Abkommen zwischen den beiden betroffenen Staaten festgelegt. Diese Verkehrsrechte stellen mithin grundsätzlich eine rechtliche Schranke für die Aufnahme einer internationalen Flugstrecke dar (vgl. das Urteil vom 13. Mai 2015 in *Niki Luftfahrt ./. Kommission*, T-162/10, EU:T:2015:283, Randnr. 270).
- 39 Diese rechtlichen Schranken wurden innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums durch die Aufnahme der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. 1993 L 240, S. 8) in das EWR-Abkommen beseitigt, die inzwischen durch die Verordnung 1008/2008 aufgehoben und ersetzt wurde (vgl. das Urteil in *Niki Luftfahrt ./. Kommission*, T-162/10, oben erwähnt,

Randnr. 271). Laut den Erwägungsgründen 2, 5, 16 und 18 der Verordnung 1008/2008 besteht das Ziel der Verordnung darin, eine effizientere, durchgängigere und einheitlichere Anwendung der EWR-Rechtsvorschriften für den Luftverkehrsbinnenmarkt zu erreichen, um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der unterschiedlichen Anwendung der Vorschriften auf nationaler Ebene zu verhindern. In diesem Zusammenhang agieren Luftfahrtunternehmen, die Flüge innerhalb des EWR-Hoheitsgebiets durchführen, auf der Grundlage von Betriebsgenehmigungen, die von den EWR-Staaten gemäss Verordnung 1008/2008 ausgestellt wurden.

- 40 Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung 1008/2008 hält fest, dass die Verordnung die Genehmigung von Luftfahrtunternehmen im EWR, das Recht dieser Luftfahrtunternehmen, Flugdienste innerhalb des EWR durchzuführen, und die Preisfestsetzung für Flugdienste innerhalb des EWR regelt. Nach Artikel 15 der Verordnung 1008/2008 sind die Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die von der zuständigen Behörde des EWR-Staats erteilt wurde, in dem sie ihren Hauptgeschäftssitz haben, berechtigt, Flugdienste innerhalb des EWR durchzuführen, und die EWR-Staaten dürfen die Durchführung dieser Dienste durch ein solches Luftfahrtunternehmen nicht von einer Zulassung oder Genehmigung abhängig machen (vgl. das Urteil in *Niki Luftfahrt ./. Kommission*, T-162/10, oben erwähnt, Randnr. 272).
- 41 Gemäss Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung stellt eine Betriebsgenehmigung eine grundlegende Voraussetzung für die Durchführung von Aktivitäten im Sinne der Verordnung dar. Nach Artikel 3 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung hat ein Unternehmen, das die Voraussetzungen des Kapitels II der Verordnung erfüllt, Anspruch auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung (vgl. das Urteil in *International Jet Management*, C-628/11, oben erwähnt, Randnrn. 42 und 43).
- 42 Artikel 4 der Verordnung legt die Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung fest. Diesem Artikel zufolge wird einem Luftfahrtunternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde eines EWR-Staats eine Betriebsgenehmigung erteilt, sofern sämtliche der in den Buchstaben a bis i genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Umgekehrt sieht Artikel 3 Absatz 2 vor, dass die zuständige Genehmigungsbehörde Betriebsgenehmigungen nicht erteilt und ihre Gültigkeit nicht aufrecht erhält, wenn die Voraussetzungen von Kapitel II nicht erfüllt sind. Entsprechend muss ein Betreiber, der die Voraussetzungen gemäss Verordnung 1008/2008 erfüllt, eine Genehmigung erhalten und darf die unter diese Genehmigung fallenden Tätigkeiten ausführen.
- 43 Aus dem Wortlaut von Artikel 3 und 4 der Verordnung lässt sich eindeutig ableiten, dass die Voraussetzungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung in der Verordnung abschliessend aufgeführt sind und die Genehmigungsbehörde dementsprechend zur Erteilung einer Genehmigung verpflichtet ist, wenn ein Betreiber diese Voraussetzungen erfüllt.
- 44 Bei der Aufnahme der Verordnung 1008/2008 in Anhang XIII des EWR-Abkommens wurde mittels Beschluss Nr. 90/2011 eine einzige Anpassung betreffend Artikel 4 der

Verordnung vorgenommen. Diese Anpassung betraf die Voraussetzungen im Zusammenhang mit Eigentum und Kontrolle nach Artikel 4 Buchstabe f. Der Beschluss Nr. 90/2011 bietet einem EWR-Staat die Möglichkeit, auch dann eine Betriebsgenehmigung zu erteilen, wenn die Voraussetzungen bezüglich Eigentum und Kontrolle nicht erfüllt werden, sofern (i) diese Ausnahme in einer Übereinkunft mit einem Drittstaat vorgesehen ist, der einerseits die EU oder ein oder mehrere EFTA-Staaten und andererseits ein Drittstaat angehören, und (ii) der Gemeinsame EWR-Ausschuss einen entsprechenden Beschluss fasst.

- 45 Diese Anpassung verleiht den EWR-Staaten jedoch keinerlei zusätzliches Ermessen in Bezug darauf, ob einem Betreiber durch die zuständige Genehmigungsbehörde eines EWR-Staats eine Betriebsgenehmigung erteilt werden soll, sofern alle in Artikel 4 Buchstaben a bis i der Verordnung angeführten Voraussetzungen erfüllt sind.
- 46 Überdies enthält Kapitel II der Verordnung keinerlei Verweise auf zusätzliche Elemente, die die zuständige Behörde berücksichtigen kann, oder einen Ermessensspielraum, den sie in diesem Zusammenhang ausschöpfen kann. Wie von der Kommission festgehalten, steht dies im Gegensatz zu anderen Bestimmungen der Verordnung, die den EWR-Staaten in bestimmten Bereichen ausdrücklich Ermessensspielraum einräumen, wie beispielsweise Artikel 19 über Vorschriften zur Verkehrsaufteilung und Artikel 13 Absatz 4, der es der zuständigen Behörde erlaubt, die Genehmigung von in einem Drittland eingetragenen Luftfahrzeugen auf der Grundlage „Wet-Lease“ an Bedingungen zu knüpfen.
- 47 Nach ständiger Rechtsprechung ist eine nationale Massnahme in einem Bereich, der auf EWR-Ebene harmonisiert wurde, anhand der Bestimmungen dieser Harmonisierungsmassnahme zu beurteilen (siehe das Urteil vom 16. Juli 2012 in *ESA v Norway*, E-9/11, Randnr. 72, und die zitierte Rechtsprechung; und vgl. die Urteile vom 13. Dezember 2001 in *DaimlerChrysler*, C-324/99, EU:C:2001:682, Randnr. 32, und die zitierte Rechtsprechung; und vom 27. Februar 2019 in *Associação Peço a Palavra u. a.*, C-563/17, EU:C:2019:144, Randnr. 49, und die zitierte Rechtsprechung).
- 48 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Artikel 3 und 4 der Verordnung 1008/2008 einer abschliessenden Harmonisierung in Bezug auf die Erteilung einer Betriebsgenehmigung gleichkommen. Deshalb kann ein EWR-Staat nicht den Anspruch erheben, weitere Voraussetzungen zu den in Artikel 4 angeführten hinzufügen zu wollen.
- 49 Diese abschliessende Harmonisierung stellt sicher, dass ein Luftfahrtunternehmen seine Betriebsgenehmigung unter Einhaltung der gemeinsamen Vorschriften, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit, erhalten hat, und ist daher von den Behörden der anderen EWR-Staaten anzuerkennen (vgl. das Urteil in *International Jet Management*, C-628/11, oben erwähnt, Randnr. 48).
- 50 Wie von der Kommission angemerkt, fordern die in Artikel 3 und 4 der Verordnung 1008/2008 genannten Bedingungen keinen angemessenen Flughafen oder sonstige Infrastruktur im Hoheitsgebiet der zuständigen Genehmigungsbehörde. Zudem sieht die

Verordnung 1008/2008 keinerlei Verpflichtung für Luftfahrtunternehmen vor, Flüge in den oder aus dem EWR-Staat, der ihre Betriebsgenehmigung erteilt hat, anzubieten.

- 51 Es hat – vorbehaltlich der Verifizierung durch die vorlegende Stelle – den Anschein, dass die strittige nationale Massnahme, wonach die beabsichtigten Tätigkeiten aufgrund der in Liechtenstein vorhandenen Infrastruktur möglich sein müssen, teils ergriffen wurde, um strategische Entscheidungen von Unternehmen zu verhindern, sich in Liechtenstein niederzulassen ohne überhaupt einen tatsächlichen Flugverkehrsbetrieb in Liechtenstein aufzunehmen. In diesem Zusammenhang hält der Gerichtshof fest, dass nach Artikel 4 Buchstabe a der Verordnung 1008/2008 nur die Behörde des EWR-Staats, in dessen Hoheitsgebiet das EWR-Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Sinne von Artikel 2 Nummer 26 hat, verifizieren kann, ob die Bedingungen für die Ausstellung gemäss dieser Bestimmung erfüllt sind (vgl. das Urteil in *International Jet Management*, C-628/11, oben erwähnt, Randnrn. 64 bis 66, und die zitierte Rechtsprechung).
- 52 In Artikel 2 Nummer 26 ist der „Hauptgeschäftssitz“ definiert als die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines EWR-Luftfahrtunternehmens in dem EWR-Staat, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschliesslich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden. Somit erlaubt diese Verordnung jeder juristischen Person nur die Einrichtung eines einzigen Hauptgeschäftssitzes und folglich nur die Erteilung einer Genehmigung durch die Behörden des EWR-Staats in dem Hoheitsgebiet, in dem sich dieser Hauptgeschäftssitz befindet.
- 53 Während in der Praxis der Begriff des Hauptgeschäftssitzes oft dem eines eingetragenen Sitzes entspricht und ein Wechsel des eingetragenen Sitzes relativ schnell erfolgen kann, ist dennoch zu berücksichtigen, dass Artikel 2 Nummer 26 der Verordnung 1008/2008 weitere Klarstellungen enthält, wonach insbesondere die Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit vom Hauptgeschäftssitz aus ausgeübt werden müssen, im vorliegenden Fall also in Liechtenstein. Diese Überlegung wird durch Artikel 5 („Finanzielle Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung“), Artikel 7 („Führungszeugnis“) oder Artikel 8 („Gültigkeit von Betriebsgenehmigungen“) der Verordnung 1008/2008 gestützt. Diese Bestimmungen begründen gegenseitige normative Verpflichtungen zwischen den Fluggesellschaften, die eine liechtensteinische Genehmigung besitzen, und den liechtensteinischen Behörden und damit eine spezifische und stabile Verbindung zwischen ihnen (vgl. das Urteil vom 17. Februar 2021 in *Ryanair ./. Kommission*, T-238/20, EU:T:2021:91, Randnr. 42).
- 54 Wie die Kommission in Beantwortung einer Frage des Gerichtshofs ausführte, gewährleistet die Tatsache, dass die Verordnung eine Verbindung zwischen der zuständigen nationalen Behörde und dem Hauptgeschäftssitz herstellt, eine wirksame Aufsicht, die die Übernahme von Verantwortung für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften und eine effektive Überwachung sicherstellt.

- 55 Hinsichtlich des Arguments der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, dass eine Verpflichtung zur Erteilung einer solchen Genehmigung den Aufbau umfangreicher Verwaltungsstrukturen in Liechtenstein erfordern würde, was mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden wäre, hält der Gerichtshof darüber hinaus fest, dass die Verordnung 1008/2008 eine mögliche Übertragung der Aufsichtsaufgaben einer zuständigen Behörde an ihr Pendant in einem anderen EWR-Staat nicht ausschliesst, sofern diese das Mandat übernimmt.
- 56 Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein hat vorgetragen, dass die Luftfahrtinfrastruktur Liechtensteins besondere Merkmale aufweise, die sie von jedem anderen EWR-Staat unterschieden. Insbesondere, so die Regierung des Fürstentums Liechtenstein, existiere derzeit – und wahrscheinlich auch in Zukunft – keinerlei Start- bzw. Landeinfrastruktur für Flächenflugzeuge, d. h. keine Piste, im Hoheitsgebiet von Liechtenstein. Die geografische Situation Liechtensteins biete aufgrund des kombinierten Effekts der geringen Grösse des Landes und des bergigen Geländes wenig bis gar keinen Raum für eine entsprechende Infrastruktur. Der Regierung des Fürstentums Liechtenstein zufolge illustrierten das völlige Fehlen und die geografische Unwahrscheinlichkeit der künftigen Schaffung solcher Einrichtungen die Einzigartigkeit der Luftfahrtinfrastruktur Liechtensteins, die sich von der aller anderen EWR-Staaten absetze.
- 57 Laut der Regierung des Fürstentums Liechtenstein seien diese besonderen Merkmale bei der Aufnahme anderer Verordnungen und Richtlinien betreffend die Luftfahrt in mehreren Beschlüssen des Gemeinsamen EWR-Ausschusses berücksichtigt worden. Die Regierung des Fürstentums Liechtenstein argumentiert, dass dies ein allgemeines Verständnis dafür reflektiere, dass die geplante Tätigkeit eines Unternehmens, das eine Betriebsgenehmigung beantrage, aufgrund der in einem EWR-Staat vorhandenen Infrastruktur praktisch machbar sein müsse, und dass die Verordnung 1008/2008 vor dem Hintergrund dieser Merkmale ausgelegt werden solle.
- 58 Der Gerichtshof stellt jedoch fest, dass in Beschluss Nr. 90/2011 keinerlei Anpassung im Zusammenhang mit der nationalen Infrastruktur oder der geografischen Situation Liechtensteins erfolgt ist. Im Gegensatz dazu enthielt – wie im Antrag ausgeführt – der Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 69/2009 vom 29. Mai 2009 zur Aufnahme von Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt in Anhang XIII eine ausdrückliche Anpassung dahingehend, dass die in dieser Verordnung festgelegten Massnahmen nicht auf die bestehende Infrastruktur der Zivilluftfahrt im Hoheitsgebiet Liechtensteins anzuwenden seien. Dies wurde ausdrücklich auf die besondere Situation Liechtensteins und insbesondere seine Geografie und Infrastruktur zurückgeführt.
- 59 Wie von Valair vorgetragen und von der Kommission gestützt, führt das Vorhandensein dieser Anpassung der Verordnung Nr. 300/2008 lediglich dazu, das Fehlen einer parallelen Anpassung im Kontext der Verordnung 1008/2008 zu bekräftigen.
- 60 Wie im Vorlageantrag festgestellt, sieht Artikel 7 Buchstabe a EWR-Abkommen vor, dass ein Rechtsakt, der einer EU-Verordnung entspricht, und auf den in den Anhängen

des EWR-Abkommens oder in einem Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses verwiesen wird, als solcher in das innerstaatliche Recht eines EFTA-Staats übernommen wird.

- 61 Der Gerichtshof hält fest, dass unter Bezugnahme auf die einschlägigen Bestimmungen der fraglichen Verordnung festzustellen ist, ob diese Bestimmungen es den EWR-Staaten verbieten, gebieten oder gestatten, bestimmte Massnahmen, die diese Verordnung ergänzen, anzunehmen (vgl. das Urteil vom 30. Mai 2024 in *Expedia Inc.*, C-663/22, EU:C:2024:433, Randnr. 42, und die zitierte Rechtsprechung). Wie oben ausgeführt, ist die Erteilung einer Betriebsgenehmigung durch Verordnung 1008/2008 abschliessend harmonisiert. Entsprechend ist die Beibehaltung oder Annahme von anderen Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung, als den in Artikel 4 der Verordnung ausdrücklich genannten, daher als unvereinbar mit dieser Bestimmung anzusehen.
- 62 Angesichts der obigen Ausführungen lautet die Antwort auf die vorgelegten Fragen, dass Artikel 4 der Verordnung 1008/2008 so auszulegen ist, dass er eine abschliessende Liste von Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung festlegt und die zuständige Genehmigungsbehörde infolgedessen im Rahmen dieser Verordnung keine weiteren Bedingungen aufstellen kann, die über die in Artikel 4 angeführten hinausgehen.

V Kosten

- 63 Da es sich bei diesem Verfahren um einen Zwischenstreit in einem bei der nationalen Stelle anhängigen Rechtsstreit handelt, ist die Kostenentscheidung betreffend die Parteien dieses Verfahrens Sache dieser Stelle. Die Auslagen im Zusammenhang mit der Abgabe von Stellungnahmen vor dem Gerichtshof sind – mit Ausnahme der Kosten dieser Parteien – nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen erstellt

DER GERICHTSHOF

in Beantwortung der ihm von der liechtensteinischen Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten vorgelegten Fragen folgendes Gutachten:

Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft ist so auszulegen, dass er eine abschliessende Liste von Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung festlegt und die zuständige Genehmigungsbehörde infolgedessen im Rahmen dieser Verordnung keine weiteren Bedingungen aufstellen kann, die über die in Artikel 4 angeführten hinausgehen.

Páll Hreinsson

Michael Reiertsen

Martin Ospelt

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. Oktober 2025.

Ólafur Jóhannes Einarsson
Kanzler

Páll Hreinsson
Präsident