

AVIATION



Entgeltordnung, Teil 1
Tariff Regulations, Part 1

Entgeltordnung Tariff Regulations

- Teil/Part 1 Aviation - Flughafen München GmbH**
- Teil/Part 1 A Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte**
Airport charges subject to authorisation
Effective: 01 January 2011
- Teil/Part 1 B Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte**
Airport charges not subject to authorisation
Effective: 01 May 2009
- Teil/Part 2 Aviation - Flughafen München GmbH**
Sonstige Dienstleistungsentgelte
Other service charges
Effective: 01 January 2011

Other airside services:

- Ramp Handling AeroGround Flughafen München GmbH**
Südallee 1
D-85356 Munich
Contact details and information on the Directory of Services & Prices:
Phone: +49 (0)89 - 975 - 210 01
Fax: +49 (0)89 - 975 - 210 06
E-Mail: info@aeroground.de

Herausgeber/
Publisher:

Flughafen München GmbH
Geschäftsbereich Aviation
Postfach 23 17 55
D-85326 München
Tel.: +49 (0)89 975 21790
Fax: +49 (0)89 975-21716
email: aviation.services@munich-airport.de

Inhaltsverzeichnisverzeichnis

Teil 1 Aviation

Seite

Teil 1 A Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. Lande- und Startentgelte / Lärmorientierte und Emissionsorientierte Grundentgelte 5
2. Passagierentgelte 10
3. Variables Frachtentgelt 11
4. Abstellentgelt 11
5. Sicherheitsentgelte 12
6. Allgemeine Bedingungen 13

Teil 1 B Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. PRM Entgelt 16
2. Infrastrukturentgelte Flugzeugenteisung 16
3. Allgemeine Bedingungen 16

Contents

Part 1 Aviation

Part 1 A Airport Charges subject to authorisation

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Landing and Take-Off Charges / Noise-and Emission-based Basic Charges | 17 |
| 2. Passenger Charges | 22 |
| 3. Variable Cargo Charge | 23 |
| 4. Parking Charge | 23 |
| 5. Security Charges | 24 |
| 6. General Terms and Conditions | 25 |

Part 1 B Airport Charges not subject to authorisation

- | | |
|---------------------------------------------|----|
| 1. PRM Charge | 28 |
| 2. Infrastructure Charges Aircraft De-icing | 28 |
| 3. General Terms and Conditions | 28 |

1. Lande- und Startentgelte / Lärmorientierte und Emissionsorientierte Grundentgelte

- 1.1 Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Lande- bzw. Startentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten.
Eine Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges gilt dabei als eine Landung und ein Start.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeuges (Maximum Take Off Mass – MTOM).

Zusätzlich ist bei Landung ein lärmorientiertes und ein emissionsorientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 5.700 kg ist eine Pauschale für das Lande- und Startentgelt einschließlich des lärm- und des emissionsorientierten Grundentgelts je Landung zu entrichten.

- 1.2 Das Luftfahrtunternehmen hat die zugelassene Höchstabflugmasse jedes Luftfahrzeugs nachzuweisen, indem es dem Flughafenunternehmer die von der Zulassungsbehörde bescheinigten Zulassungsurkunden vorlegt (Airplane Flight Manual – AFM – Basic Section for Weight Limitations).
Solange die zugelassene Höchstabflugmasse nicht hinreichend nachgewiesen ist, wird der Entgeltberechnung die höchste für den Luftfahrzeugtyp bekannte Höchstabflugmasse zugrundegelegt.
Das Luftfahrtunternehmen hat jede Erhöhung der zugelassenen Höchstabflugmasse unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer kann für Bewegungen, zu deren Zeit die erhöhte Höchstabflugmasse zugelassen war, Entgelte nachberechnen.

Es obliegt dem Luftfahrtunternehmen, jede Herabsetzung der zugelassenen Höchstabflugmasse unverzüglich anzuzeigen und nachzuweisen. Der Flughafenunternehmer berücksichtigt die Herabsetzung bei der Entgeltberechnung unverzüglich, sobald sie angezeigt und nachgewiesen worden ist.
Rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

- 1.3 Das Lande- und Startentgelt beträgt bei Motorluftfahrzeugen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) über 5.700 kg¹

bei Flügen im innerdeutschen und internationalen Verkehr

		gewerblich ²	nicht gewerblich ³
in Bonusliste enthalten *	ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	€ 2,30	€ 4,70
	ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	€ 2,64	€ 5,37
nicht in Bonusliste enthalten *	ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	€ 3,69	€ 7,53
	ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	€ 4,63	€ 9,41

je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse und pro Bewegung (je Landung und je Start).

Die genannten Entgeltsätze reduzieren sich für Luftfahrzeuge deren Höchstabflugmasse 200t übersteigen um 50% je angefangene 1.000 kg ab 200t Höchstabflugmasse.

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6.

² nur Linien- und Charterverkehr, ausgenommen sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten)

³ inklusive sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) und Überführungsflüge

Im nicht gewerblichen und sonstigen gewerblichen Verkehr reduzieren sich die genannten Entgeltsätze für Luftfahrzeuge deren Höchstabflugmasse 50t nicht übersteigt um 40% je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse.

Die genannten Entgeltsätze je angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse von Luftfahrzeugen, die nicht in der Bonusliste enthalten sind, erhöhen sich bei Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen

mit Zulassung nach ICAO Annex 16,

die den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 2 (nicht aber von Chapter 3 und 4)** entsprechen

bei Landungen und Starts in der Zeit

ab 06.00 Uhr und vor 22.00 Uhr Ortszeit	um 155 %
ab 22.00 Uhr und vor 06.00 Uhr Ortszeit	um 175 %

ohne Zulassung nach ICAO Annex 16	um 430 %
------------------------------------------	-----------------

* In der Bonusliste sind neben allen Flugzeugtypen mit einer Höchstabflugmasse (MTOM) bis 25 t folgende Flugzeugtypen enthalten:

Airbus A300 (alle Versionen)	Boeing B767 (alle Versionen)
Airbus A310 (alle Versionen)	Boeing B777 (alle Versionen)
Airbus A319 (alle Versionen)	CRJ (alle Versionen)
Airbus A320 (alle Versionen)	Dash 8 D
Airbus A321 (alle Versionen)	Fokker 70
Airbus A330 (alle Versionen)	Fokker 100
Airbus A340 (alle Versionen)	Gulfstream IV
Bae 146/AVRO RJ (alle Versionen)	Gulfstream V
Boeing B712	Lockheed 1011
Boeing B727-100 / TAY (re-engined = R721)	McDonnell DC8-70
Boeing B733 bis B738	McDonnell DC10-30
Boeing B744	McDonnell MD11 (alle Versionen)
Boeing B757 (alle Versionen)	McDonnell MD90
	Tupolev 204

Die Typen A318/100 und Boeing B739 werden wie Flugzeuge der Bonusliste behandelt.

Darüber hinaus werden alle Flugzeugtypen, die eine Zertifizierung gemäß ICAO Annex 16 Chapter 4** nachweisen wie Flugzeuge der Bonusliste behandelt.

** Strahltriebwerken-Luftfahrzeuge entsprechen den Bedingungen von ICAO Annex 16 Chapter 4, 3 bzw. 2, sofern für sie anhand von Herstellerangaben oder anhand vergleichbarer Unterlagen einer Zulassungsbehörde im Einzelfall nachgewiesen wird, dass die nach Chapter 4, 3 bzw. 2 zugelassenen Lärmgrenzwerte nicht überschritten werden.

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Nachweises durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

1.4 Das lärmorientierte Grundentgelt¹ wird mit Festbeträgen je Lärmklasse berechnet. Jedes Luftfahrzeug wird der zutreffenden Lärmklasse aufgrund der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen zugeordnet. Hier nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden anhand vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig eingestuft, bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen München vorliegen.

1.4.1 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/3 bzw. 16/4 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen, Propellerflugzeugen und Hubschraubern

Lärmklasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtyp							€
1	< 68,9	AT 44 MU30	B350 PAY1	BE30 SB20	C750	DH8B	E120	JS31	94,13
2	69,0 - 71,5	AT43 C680 DH8C LJ31 S601	AT45 CL60 DH8D LJ45 SF34	B190 CL30 E135 LJ55 SH36	C25B CRJ1 E145 LJ60 SW4	C550 CRJ2 GLF5 PAY2 TBM7	C551 D328 H25C PAY3	C56X DH8A J328 PC12	100,73
3	71,6 - 73,9	A748 C560 FA10 LJ35	ASTR C650 F900 PRM1	AT72 CRJ7 G100 RJ1H	B461 CRJ9 G200 RJ70	B462 F2TH GLEX	B712 F27 GLF4	BE40 F50 H25B	183,31
4	74,0 - 75,9	A318100 F70	A319100 F100	A320100 FA20	ATP MD90	B463 SW3	E170 RJ85	E190	246,06
5	76,0 - 77,7	A320200 B737W	A321100 B738	A321200 B752	B735 C160	B736 E195	B737 FA50	B737BBJ T204100	279,08
6	77,8 - 79,1	B721 L188	B733 YK40	B733W R721	B734	B753	B738W	B738BBJ	292,30
7	79,2 - 81,0	AN24 B732(3)	A306 B762	A30B B772	A310200 C130	A310300 MD82	A332 MD87	A342	325,32
8	81,1 - 82,9	A333 H25A T154	A343 IL96	A346 LJ24(3)	B763 MD80	C9 MD81	DC1030 MD83	GLF3 MD88	417,81
9	83,0 - 85,9	B722(3) MD11	B744 T134	B74S YK42	B764	DC93	F28	L101	483,87
10	86,0 - 90,9	A124	AN12	B701	B742	B743	BA11500	IL86	563,14
11	> 91,0	DC85	DC862	IL76					744,79

1.4.2 Zuordnung von nach ICAO Annex 16/2 zertifizierten Strahltriebwerken-Luftfahrzeugen und solchen ohne Lärmzeugnis (Militär)

Lärmklasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtyp						€
1	< 68,9							94,13
2	69,0 - 71,5	S601						100,73
3	71,6 - 73,9	FA10	H25B	LJ35				183,31
4	74,0 - 75,9	FA20						246,06
5	76,0 - 77,7	C160						279,08
6	77,8 - 79,1	B721	YK40					292,30
7	79,2 - 81,0	B732						325,32
8	81,1 - 82,9	C9	GLF3	H25A	LJ24	T154		417,81
9	83,0 - 85,9	B74S	F28	T134				483,87
10	86,0 - 90,9	A124	B701	B722(2)	B742	BA11500	IL86	563,14
11	> 91,0	DC85	IL76					744,79

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6.

1.5 Das emissionsorientierte Grundentgelt¹ beträgt

€ 3,00

je ausgestoßenes kg Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) im standardisierten Start- / Lande-Zyklus².
Die Abrechnung erfolgt pro Landung.

Die notwendigen Angaben zu Luftfahrzeug- und Triebwerkstypen werden anhand einer anerkannten Flottendatenbank ermittelt.

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel³ auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NO_x) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß der Vorschrift ICAO Annex 16 Volume II:

$$1. \text{ NO}_{x,\text{Luftfahrzeug}} [\text{kg}] = \frac{(\text{Anzahl Triebwerke} \times \sum_{\text{Mode}} \text{Zeit} [\text{s}] \times \text{Treibstoffverbrauch} [\text{kg/s}] \times \text{Emissionsfaktor} [\text{g /kg}])}{1000}$$

2. Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NO_x-Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

$$a = 1; \quad \text{wenn HC Dp/Foo} \leq 19,6 \text{ g/kN}$$

$$a = \text{HC Dp/Foo} / 19,6 \text{ g/kN}; \quad \text{wenn HC Dp/Foo} > 19,6 \text{ g/kN mit } a_{\text{max}} = 4.$$

Stickoxidäquivalent (= Emissionswert) des Luftfahrzeugs = a x NO_x des Luftfahrzeugs.
Der Emissionswert je Triebwerk wird bis zur dritten Dezimale berücksichtigt.

Grundlage für die Ermittlung der Emissionswerte sind die ICAO-Datenbank für Turbofan- und Jet-Triebwerke⁴ und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke⁵.

Sollten in diesen Emissionsdatenbanken für einen Triebwerkstypen mehrere oder abweichende Einträge vorhanden sein, so wird unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien der höchste verzeichnete Emissionswert angesetzt.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt.

¹ Abweichende Berechnung bei Landungen und Starts von Luftfahrzeugen mit einem Höchstabfluggewicht bis 5.700 kg siehe unter Punkt 1.6.

² <http://www.caa.co.uk/docs/702/070716%20Introduction.pdf>

³ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC; RECOMMENDATION ECAC/27-4: NO_x EMISSION CLASSIFICATION SCHEME

⁴ <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90>

⁵ http://www.foi.se/FOI/templates/Page___4618.aspx

Sofern ein Triebwerk in keiner der verfügbaren Emissionsdatenbanken enthalten ist und auch kein Standardtriebwerk angesetzt werden kann, wird das Triebwerk anhand der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt vom 28. Februar 2005 bewertet.

Der Einsatz eines Triebwerktyps mit niedrigeren Emissionswerten (z. B. durch unterschiedliche UID Nummern oder "rerated" gekennzeichnete Version eines Triebwerks) ist dem Flughafenunternehmer durch Vorlegung des Airplane Flight Manuals (AFM) in Verbindung mit dem entsprechenden ICAO Zertifikat oder dem Herstellernachweis nachzuweisen. Solange dies nicht nachgewiesen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Luftfahrzeug- bzw. Triebwerkstyp bekannt ist.

Jede Erhöhung der Emissionswerte des Luftfahrzeugs gemäß AFM, ICAO Zertifikat oder Herstellernachweis ist dem Flughafenunternehmer unverzüglich mitzuteilen.

Für Bewegungen, zu deren Zeit nachträglich erhöhte Emissionswerte festgestellt werden, können Entgelte nachberechnet werden; verminderte Werte werden unverzüglich berücksichtigt, sobald sie nachgewiesen und überprüft werden konnten.

-
- 1.6 Für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 5.700 kg werden anstatt der Entgelte je Start und je Landung nach 1.3 bis 1.5 pauschal folgende Entgelte je Landung erhoben:

	gewerblich ¹	nicht gewerblich ²
bis 2.000 kg mit Lärmzeugnis und mit Zulassung nach ICAO-Annex 16 Chapter 6 oder 10, wobei die Lärmgrenzwerte um mindestens 8 dB(A) unterschritten werden müssen	€ 87,22	€ 104,96
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 6, wobei der Lärmgrenzwert von 80 dB(A) um mindestens 4 dB(A) unterschritten werden muss	€ 87,22	€ 104,96
von 2.000 kg bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis und Zulassung nach ICAO-Annex 16, Chapter 10, wobei der Lärmgrenzwert von 88 dB(A) um mindestens 3 dB(A) unterschritten werden muss	€ 87,22	€ 104,96
bis 5.700 kg mit Lärmzeugnis	€ 117,38	€ 139,98
bis 5.700 kg ohne Lärmzeugnis	€ 163,66	€ 195,97

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Lärmzeugnisses durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start.

¹ nur Linien- und Charterverkehr, ausgenommen sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten)

² inklusive sonstiger gewerblicher Verkehr (z.B. Taxiverkehr, sonstige gewerbliche Flugarten) und Überführungsflüge

2 Passagierentgelte

- 2.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt und dem lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste bemisst.

- 2.2 Das Passagierentgelt beträgt im

innerdeutschen Verkehr	für Zusteiger	€ 17,07
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 14,34
europäischen Verkehr (EU) inkl. der Länder Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz	für Zusteiger	€ 17,07
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 14,34
internationalen Verkehr (Non-EU)	für Zusteiger	€ 17,92
	für Transfer- und Transitfluggäste	€ 14,77

je Fluggast.

Die genannten Entgeltsätze je Fluggast verringern sich entsprechend der Positionierung

Remote um € 0,60

Boarding Station um € 0,31

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

- 2.3 Transferfluggäste sind Passagiere, die ihre Flugreise in München unterbrechen und am gleichen Tag mit einem anderen Fluggerät (mit unterschiedlicher Flugnummer) weiterfliegen als sie angekommen sind. Abflugort und Zielort müssen unterschiedlich sein.

Transitfluggäste sind Passagiere, die bei Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug ihren Flug fortsetzen mit dem sie angekommen sind.

Die Ermittlung der Anzahl Transit- und Transferpassagiere erfolgt gemäß örtlich abgestimmtem Verfahren auf Basis der startenden Passagiere.

3. Variables Frachttgelt

3.1 Zusätzlich zum Lande- und Startentgelt, lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelt ist im gewerblichen Luftverkehr mit ausschließlicher Fracht- / Postladung bei Landung und / oder Start ein variables Frachttgelt zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei Landung / Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Verkehrseinheiten bemisst.

3.2 Das variable Frachttgelt beträgt für jede angefangene Verkehrseinheit € 0,10
(Eine Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start)

4. Abstellentgelt

4.1 Für jede Abstellung eines Luftfahrzeuges auf dem Flughafen München ist ein Abstellentgelt an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Die Höhe des Abstellentgeltes wird nach der zugelassenen Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges bemessen.

4.2 Für eine Abstellung von insgesamt höchstens vier Stunden zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird kein Abstellentgelt erhoben. Bei der Ermittlung der entgeltpflichtigen Abstellzeit bleibt die Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr außer Ansatz.

4.3 Das Abstellentgelt beträgt für jede angefangene 24 Stunden und jede angefangene 1.000 kg der Höchstabflugmasse € 2,70

Es beträgt **mindestens** 9,60 € je angefangene 24 Stunden.

Berücksichtigung zentraler Infrastruktureinrichtungen

Mit den Flughafenentgelten nach den vorstehenden Ziffern 1 – 4 sind auch die Vorhaltung, die Verwaltung und der Betrieb der folgenden zentralen Infrastruktureinrichtungen nach § 6 der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste (BADV) am Flughafen München (Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München – FBO in der Fassung vom 10. Dezember 1997, Teil II Ziffer 2.5.3.) abgegolten:

Gepäckfördersystem (FBO 2.5.3.1.);

Fluggastbrücken (FBO 2.5.3.2.);

stationäre Bodenstromversorgung bei Betrieb für maximal 2 Stunden (FBO 2.5.3.3.);

Flugzeugabfertigungspositionen

einschließlich der Einrichtungen zum Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug (FBO 2.5.3.4);

Fäkalienschütte (FBO 2.5.3.5.);

Frischwasserentkeimungsanlage (FBO 2.5.3.6.);

Fluginformationssystem (FBO 2.5.3.10).

5. Sicherheitsentgelte

- 5.1 Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten, einschließlich der lärmorientierten und emissionsorientierten Grundentgelte und/oder den Passagier- und variablen Frachtentgelten ist ein Sicherheitsentgelt zu entrichten.
-

- 5.2 Das Sicherheitsentgelt beträgt

bei Passagierflügen € 0,62
pro Passagier
(Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)

Fracht-/Postflügen € 0,18
pro Verkehrseinheit
(Eine Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start)

Bei Fracht- und / oder Postflügen wird Transitladung nur bei Start, nicht jedoch bei Landung berücksichtigt.
Nr. 2.3 gilt entsprechend.

6. Allgemeine Bedingungen

6.1 Flughafenunternehmer, Ansprechpartner

Die Flughafen München GmbH (nachfolgend FMG), Nordallee 25, 85326 München-Flughafen, gesetzlich vertreten durch die jeweiligen Geschäftsführer, erhebt die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung zu den folgenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Abweichende Geschäftsbedingungen des Nutzers gelten nicht, auch nicht wenn die FMG ihnen nicht widerspricht.

Zuständiger Ansprechpartner für die Abrechnung dieser Flughafenentgelte, für Sicherungsverträge usw. ist der Servicebereich der FMG Faktura und Inkasso. Ansprechpartner sind auf Rechnungen angegeben und ansonsten erreichbar unter airportcharges@munich-airport.de.

6.2 Ausnahmen von der Entgeltlichkeit

Bei Notlandung wegen technischer Störung am Luftfahrzeug, aufgrund medizinischer Notfälle oder wegen ausgeübter oder angedrohter Gewaltanwendung sind – sofern der Flughafen nicht ohnehin planmäßiger Zielflughafen ist – die Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung nicht zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

6.3 Entgeltschuldner

Schuldner aller Flughafenentgelte nach dieser Entgeltordnung sind als Gesamtschuldner:

- a) das Luftfahrtunternehmen, das den jeweiligen Flug durchführt;
 - b) die weiteren Luftfahrtunternehmen, unter deren Airline-Code / Flugnummer der jeweilige Flug durchgeführt wird (Code-Sharing);
 - c) ein sonstiges Unternehmen, das bei der FMG beantragt, die Rechnung über die Entgelte auf seinen Namen oder seine Firma auszustellen;
 - d) der Luftfahrzeughalter;
 - e) die natürliche oder juristische Person, die das Luftfahrzeug in Gebrauch hat, ohne Halter oder Eigentümer zu sein.
-

6.4 Umsatzsteuer

In dieser Entgeltordnung oder anderweitig angegebene Entgeltbeträge oder -sätze verstehen sich netto, d. h. im Inland ansässige Unternehmer haben sie zuzüglich der Umsatzsteuer zum jeweils gesetzlich geltenden Satz zu entrichten, soweit nicht unter den gesetzlichen Voraussetzungen steuerfreie Umsätze für die Luftfahrt vorliegen und diese Voraussetzungen vom Unternehmer nachgewiesen werden (§§ 4 Nr. 2, 8 UStG).

6.5 Zahlungsbestimmungen, Fälligkeit, Kreditsicherung

Rechnungen der FMG sind ohne Abzüge und innerhalb der jeweils bestimmten Fristen zu begleichen.

Flughafenentgelte können dem Schuldner in vereinbarten Abrechnungszeitabschnitten in Rechnung gestellt werden, wenn er in vereinbartem Umfang Vorausleistungen auf die anfallenden Flughafenentgelte oder eine geeignete Kreditsicherung – insbesondere selbstschuldnerische Bürgschaft oder Sicherheitsleistung in Geld – erbringt (Sicherungsvertrag). Sicherheitsleistungen in Geld sind von der FMG nicht zu verzinsen oder getrennt von ihrem übrigen Vermögen anzulegen.

Weist die FMG in einer Rechnung darauf hin, dass der Empfänger die Rechnung binnen angemessener Frist zu überprüfen und ihr Einwendungen gegen die Richtigkeit anzuzeigen hat, so gilt die Rechnung, soweit der Empfänger Einwendungen unterlässt, als richtig und anerkannt. Als angemessen gilt dabei eine Frist von einem Monat gerechnet vom Tag des Rechnungsdatums an, wenn die FMG nicht eine längere Frist bestimmt hat. Hiervon unberührt bleiben die allgemeinen Rechtsgrundsätze über Wirkungen des Schweigens im kaufmännischen Verkehr auch binnen kürzerer Fristen.

Soweit kein Sicherungsvertrag besteht, sind vor jedem Abflug die bis dahin angefallenen Flughafenentgelte zur Zahlung fällig. Die FMG kann auch sofort nach Inanspruchnahme einer Lieferung oder Leistung das dafür bestimmte Flughafenentgelt fällig stellen. Die FMG stellt dem Schuldner an der Kasse des Terminals der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation Terminal GAT) eine Rechnung aus. Die Rechnung ist bar oder mit einem gleich wirkenden und von der FMG akzeptierten Zahlungsmittel (Kreditkarte, EC/Maestro-Karte) zu begleichen. Die FMG kann nach billigem Ermessen bestimmen, dass ihr zur Sicherung ihrer entstandenen oder künftigen Entgeltforderungen eine geeignete und angemessene Kreditsicherung zu erteilen ist und in welcher Art und zu welchem Höchstbetrag und sonstigen Vertragsbestimmungen die Sicherheit zu erteilen ist, und die getroffenen Bestimmungen bei jeder erheblichen Änderung der Verhältnisse entsprechend ändern. Dies gilt insbesondere, wenn der Schuldner mit der Bezahlung von Entgelten wiederholt oder in erheblichem Umfang in Verzug kommt oder wenn sonstige besondere Umstände das Interesse an einer Sicherheitsleistung begründen.

6.6 Meldeverfahren für Passagiere, Fracht und Post

a) Zu melden sind bei Landung bzw. Start an Bord befindliche

- Passagiere

Ausgenommen sind die im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder bis zu zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz. Die gemeldete Anzahl muss die Last-Minute Passagiere (LMC) enthalten.

- Fracht und Post

Zur Fracht und Post zählen alle Sendungen, die befördert werden, unabhängig davon, ob Teile der Ladung im Auftrag einer anderen Luftverkehrsgesellschaft (Joint-Venture-Operation) oder für Zwecke der Luftverkehrsgesellschaft selbst (Dienst- und Servicefracht/-post) transportiert werden. Die Massen der Ladehilfsmittel (ULD) wie z. B. Container, Paletten, Iglus, Netze u. a. zählen nicht zur Fracht- bzw. Postmasse. Die Mengen sind in Kilogramm (kg) zu melden.

b) Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Flughafen München. Neben den gesetzlich geforderten Informationen, die ausschließlich an das Statistische Bundesamt übermittelt werden, enthält die Flugbetriebsmeldung weitere Angaben. Dazu gehören Transferpassagiere, Sitzplatzanzahl nach Klassen, Passagierstruktur, Passagiere nach Klassen und Anzahl der Gepäckstücke.

Für die Erstellung der Flugbetriebsmeldung ist ein vom Flughafen München eingesetztes System zu verwenden. Die Flugbetriebsmeldungen sind als Datei per Datenleitung der FMG zu übermitteln. Diese Datei ist im Datensatzaufbau von der FMG und vom Statistischen Bundesamt vorgegeben. Sie muss sämtliche Tatbestände der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes enthalten. Nur in Ausnahmefällen wird die Papierform akzeptiert.

Die Bereitstellung und Weitergabe der für die Aufbereitung der Flugbetriebsmeldung sowie des amtlichen Flugberichtes erforderlichen Inbound- und Outbound Messages an die FMG muss von der Luftverkehrsgesellschaft gewährleistet werden. Generell handelt es sich um Messages wie z. B. Load Data Message (LDM), Passenger Transfer Message (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection List (ICL), Container Paletten Message (CPM), Statistical Load Summary (SLS) und andere. In den Messages für die Umsteiger müssen Streckenherkunfts- und Streckenzielflughäfen mit dazugehörigen Flugnummern enthalten sein. Personenbezogene Informationen werden dabei nicht an die FMG weitergegeben.

Die Datenspeicherung aller relevanten Daten erfolgt bei der FMG.

Die Flugbetriebsmeldung ist spätestens am Tage nach der Landung bzw. dem Start an die FMG zu übermitteln. Falls die Meldung nicht vorliegt, werden für die Berechnung der Flughafenentgelte die maximal möglichen Belademengen zugrunde gelegt.

Die Erhebung und Weitergabe der Daten des amtlichen Flugberichtes an das Statistische Bundesamt ist durch das Gesetz über die Luftverkehrsstatistik geregelt.

Bei Reklamation von Rechnungen ist zur Sicherstellung einer zügigen Bearbeitung die Überlassung entsprechender Nachweise von Ladedaten (LDM, Loadsheets u. a.) notwendig. Die FMG behält sich vor, Bearbeitungskosten zu berechnen, wenn Reklamationen mit fehlenden oder fehlerhaften Flugbetriebsmeldungen im Zusammenhang stehen.

Die Frist für die Annahme von Reklamationen beträgt 3 Monate nach Rechnungsdatum. Bei Rückfragen setzen Sie sich bitte mit Ihrem Handlingsagenten bzw. mit der Verkehrsabrechnung der FMG (Servicebereich Faktura und Inkasso) in Verbindung.

Zur gemeinsamen Erstellung der Flugbetriebsmeldung für den Flughafen sowie des Flugberichtes für die amtliche Statistik wird am Flughafen München das EDV-System FLIRT zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Das Programm wird den auf dem Flughafen München tätigen Luftverkehrsgesellschaften oder Handlingsagenten von der FMG zur Verfügung gestellt.

6.7 Geltendes Recht, Erfüllungsort, Sonstiges

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der FMG und dem Nutzer oder sonstigen Entgeltsschuldnern unterliegen dem Deutschen sachlichen Recht. Der Erfüllungsort der Leistungspflichten jeder Partei ist ausschließlich der Verkehrsflughafen München.

Ist ein Teil dieser Geschäftsbedingungen unwirksam, so ist der übrige Teil nicht deshalb unwirksam.

Die maßgebende Fassung dieser Geschäftsbedingungen ist die deutschsprachige. Anderssprachige Übersetzungen dienen lediglich der Information.

Teil 1B Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte

1. PRM-Entgelt

- 1.1 Zusätzlich zu den Flughafenentgelten nach Teil 1A dieser Entgeltordnung ist gemäß EU-Verordnung 1107/2006 zur Finanzierung der Hilfeleistungen am Flughafen für "Behinderte Flugreisende" oder "Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität" ein passagierbezogenes PRM Entgelt zu entrichten.

- 1.2 Das passagierbezogene PRM-Entgelt beträgt

bei Passagierflügen € 0,34
pro Passagier
(Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

2. Infrastrukturentgelte Flugzeugenteisung

- 2.1 Die FMG erhebt zusätzlich zu den Flughafenentgelten nach Teil 1A dieser Entgeltordnung für die Bereitstellung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung (Zentrale Infrastruktureinrichtung nach § 6 BADV gemäß Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München – FBO in der Fassung vom 13. Juni 2002, Teil II Ziffer 2.5.3.7.) ein Infrastrukturentgelt Flugzeugenteisung zu den folgenden Sätzen.

- 2.2 Das Infrastrukturentgelt Flugzeugenteisung beträgt

bei Passagierflügen € 0,18
pro Passagier
(Passagiere ist die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste)

In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

Fracht-/Postflügen € 0,08
pro Verkehrseinheit
(1 Verkehrseinheit entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start)

Bei Fracht- und / oder Postflügen wird Transitladung nur bei Start, nicht jedoch bei Landung berücksichtigt. Die Bestimmungen gemäß Teil 1A Nr. 2.3 gelten entsprechend.

3. Allgemeine Bedingungen

Die Allgemeinen Bedingungen des Teils 1 A Nr. 6 gelten entsprechend.

Part 1A Airport Charges subject to authorisation

1. Landing and Take-Off Charges / Noise- and Emission-based Basic Charges

- 1.1 A take-off and landing charge is payable to the airport operator by the aircraft operating agencies for each take-off and landing at Munich Airport.
The take-off and landing charge is also payable for touch-and-go-landings in which the aircraft immediately accelerates and takes off.

The amount of the payable landing and take-off charge is based on the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) as entered in the registration documents, regardless of any other operational criteria.

For landings, the basic noise-based charge and the basic emission-based charge is also payable.

For powered aircraft with a maximum take-off mass of up to 5700 kg the take-off and landing charge including the basic noise-based and emission-based charges is payable in a lump sum on landing.

- 1.2 Proof of the applicable MTOM as documented in the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations, must be provided.

Until the certified maximum take-off mass is adequately documented, the calculation of the charges will be based on the highest known maximum landing charge for the aircraft type.

The airline must notify the airport operator of any increase in the certified maximum take-off mass without delay and provide documentation. The airport operator can levy retroactive charges for aircraft movements that take place at times during which the increased maximum take-off mass was certified.

It is the responsibility of the airline to report and document any decrease in the certified maximum take-off mass without delay. The airport operating company shall take the decrease into account without delay after receiving notification and documentation. No retroactive reimbursements will be made.

- 1.3 The landing and take-off charge for powered aircraft with a maximum take-off mass

over 5700 kg¹ amounts to:

for domestic and international flights

		commercial ²	non commercial ³
included in the Bonus List *	from 06.00 hrs and before 22.00 hrs (local)	€ 2.30	€ 4.70
	from 22.00 hrs and before 06.00 hrs (local)	€ 2.64	€ 5.37
not included in the Bonus List *	from 06.00 hrs and before 22.00 hrs (local)	€ 3.69	€ 7.53
	from 22.00 hrs and before 06.00 hrs (local)	€ 4.63	€ 9.41

for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof and for each aircraft movement (i.e. each landing and each take-off)

¹ Contrary to the following method of computation the take-off and landing charges for all aircraft with a maximum take-off mass of up to 5700 kg are computed according to the lump sums indicated in 1.6

² Only scheduled and charter traffic, Not including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other occasional traffic)

³ Including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other occasional traffic) and ferry flights

The charges listed for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof are reduced by 50% for each 1000 kg or part thereof over 200t maximum take-off mass.

For non commercial and other commercial traffic charges listed for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof are reduced by 40% for aircrafts not exceeding 50t maximum take-off mass.

For turbo-jet aircraft not listed in the bonus list but **certified in accordance with ICAO Annex 16** and complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 2 (but not Chapter 3 or 4)**, the charges listed for each 1000 kg of the maximum take-off mass or part thereof are subject to a surcharge as follows:

For landings and take-offs:

from 06.00 hrs and before 22.00 hrs (local):	155 % surcharge
from 22.00 hrs and before 06.00 hrs (local)	175 % surcharge

For aircraft not listed in the bonus list and **not certified in accordance with ICAO Annex 16**, a surcharge of 430 % applies.

* In addition to all aircraft types with a maximum take-off mass of up to 25 t, the bonus list contains the following aircraft types:

Airbus A300 (all versions)	Boeing B767 (all versions)
Airbus A310 (all versions)	Boeing B777 (all versions)
Airbus A319 (all versions)	CRJ (all versions)
Airbus A320 (all versions)	Dash 8 D
Airbus A321 (all versions)	Fokker 70
Airbus A330 (all versions)	Fokker 100
Airbus A340 (all versions)	Gulfstream IV
Bae 146/AVRO RJ (all versions)	Gulfstream V
Boeing B712	Lockheed 1011
Boeing B727-100 / TAY (re-engined = R721)	McDonnell DC8-70
Boeing B733 to B738	McDonnell DC10-30
Boeing B744	McDonnell MD11 (all versions)
Boeing B757 (all versions)	McDonnell MD90
	Tupolev 204

The aircraft types Airbus A318/100 and Boeing B739 will be treated as bonus list aircraft types.

Aircraft types complying with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 4** will be treated as bonus list aircraft types as well.

**Turbo-jet aircraft comply with the conditions of ICAO Annex 16 Chapter 4, 3 or 2 if it can be demonstrated in each individual case by means of manufacturer data or comparable documents from a certification authority that the noise values permissible according to Chapter 4,3 or 2 are not exceeded.

A prerequisite for the calculation of the charge is the presentation of the required documentation by the aircraft operator prior to take-off.

1.4 The noise-based basic charge is invoiced as a fixed amount for each noise category.¹ The classification of aircraft in noise categories is based on the average noise levels as measured for the landing and take-off of the relevant aircraft. Aircraft types not listed here will be classified on a preliminary basis using submitted noise certificates until sufficient measured data are available at Munich Airport.

1.4.1 Classification of turbojet aircraft certified according to ICAO Annex 16/3 or 16/4, propeller-driven aircraft and helicopters

noise category	limit dB (A)	aircraft type							€
1	< 68,9	AT 44 MU30	B350 PAY1	BE30 SB20	C750	DH8B	E120	JS31	94.13
2	69,0 - 71,5	AT 43 C680 DH8C LJ31 S601	AT 45 CL60 DH8D LJ45 SF34	B190 CL30 E135 LJ55 SH36	C25B CRJ1 E145 LJ60 SW4	C550 CRJ2 GLF5 PAY2 TBM7	C551 D328 H25C PAY3	C56X DH8A J328 PC12	100.73
3	71,6 - 73,9	A748 C560 FA10 LJ35	ASTR C650 F900 PRM1	AT 72 CRJ7 G100 RJ1H	B461 CRJ9 G200 RJ70	B462 F2TH GLEX	B712 F27 GLF4	BE40 F50 H25B	183.31
4	74,0 - 75,9	A318100 F70	A319100 F100	A320100 FA20	ATP MD90	B463 SW3	E170 RJ85	E190	246.06
5	76,0 - 77,7	A320200 B737W	A321100 B738	A321200 B752	B735 C160	B736 E195	B737 FA50	B737BBJ T204100	279.08
6	77,8 - 79,1	B721 L188	B733 YK40	B733W R721	B734	B753	B738W	B738BBJ	292.30
7	79,2 - 81,0	AN24 B732(3)	A306 B762	A30B B772	A310200 C130	A310300 MD82	A332 MD87	A342	325.32
8	81,1 - 82,9	A333 H25A T154	A343 IL96	A346 LJ24(3)	B763 MD80	C9 MD81	DC1030 MD83	GLF3 MD88	417.81
9	83,0 - 85,9	B722(3) MD11	B744 T134	B74S YK42	B764	DC93	F28	L101	483.87
10	86,0 - 90,9	A124	AN12	B701	B742	B743	BA11500	IL86	563.14
11	> 91,0	DC85	DC862	IL76					744.79

1.4.2 Classification of turbo jet aircraft certified according to ICAO Annex 16/2 and turbo jet aircraft not certified in accordance with ICAO Annex 16 (military aircraft)

noise category	limit dB (A)	aircraft type							€
1	< 68,9								94.13
2	69,0 - 71,5	S601							100.73
3	71,6 - 73,9	FA10	H25B	LJ35					183.31
4	74,0 - 75,9	FA20							246.06
5	76,0 - 77,7	C160							279.08
6	77,8 - 79,1	B721	YK40						292.30
7	79,2 - 81,0	B732							325.32
8	81,1 - 82,9	C9	GLF3	H25A	LJ24	T154			417.81
9	83,0 - 85,9	B74S	F28						483.87
10	86,0 - 90,9	A124	B701	B722(2)	B742	BA11500	IL86		563.14
11	> 91,0	DC85	IL76						744.79

¹ Contrary to the following method of computation the Landing- and Take-off charges for landings and take-offs for all aircrafts with a maximum take-off mass up to 5.700 kg are computed according to the lump sums of 1.6

1.5 The emission-based basic charge¹ amounts to

€ 3.00

per kg of nitrogen oxide equivalent (the emission value) within the standardized LTO cycle².
Charges are invoiced for each landing.

The required data on engine and aircraft types are retrieved from a recognized airline fleet database.

The emission-oriented basic charge is calculated using the ERLIG formula³ on the basis of the certified nitrogen oxide (NO_x) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO-cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II as follows:

1. $NO_{x,aircraft} [kg] = \text{No. of engines} \times \sum_{\text{Mode}} (\text{time [s]} \times \text{fuel flow [kg/s]} \times \text{NO}_x\text{-index [g /kg]}) / 1000$

2. If HC lto > 19.6 g/kN the NO_{x,aircraft} is multiplied by a factor a

$$a = 1; \quad \text{if } Dp_{HC}/F_{00} \leq 19.6 \text{ g/kN}$$
$$a = (Dp_{HC}/F_{00}) / 19.6 \text{ g/kN}; \quad \text{if } Dp_{HC} / F_{00} > 19.6 \text{ g/kN } (a_{\text{max}} = 4).$$

Nitrogen oxide equivalent per aircraft = a x NO_x per aircraft.

The specific emission value of each engine is taken into account up to the third decimal place.

The emission values are calculated on the basis of the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines⁴ as well as the FOI Swedish Defence Research Agency database for propeller-driven engines⁵.

If the emission databases contain no or conflicting entries for an engine type, then the highest known emission value is used, regardless of the various operational criteria.

If an engine type is not included in one of the databases described above and the data for a standard engine type cannot be used, the engine type is evaluated on the basis of DLR-studies from 28th February 2005.

¹ Contrary to the following method of computation the Landing- and Take-off charges for landings and take-offs for all aircrafts with a maximum take-off mass up to 5.700 kg are computed according to the lump sums of 1.6

² <http://www.caa.co.uk/docs/702/070716%20Introduction.pdf>

³ ERLIG= Emission Related Landing Charges Investigation Group, ECAC; RECOMMENDATION ECAC/27-4: NO_x EMISSION CLASSIFICATION SCHEME

⁴ <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=702&pagetype=90>

⁵ http://www.foi.se/FOI/templates/Page____4618.aspx

When engines are used which emit less than the registered amount of nitrogen oxide equivalent (e.g. through differing UID numbers or the use of a re-rated version of the engine), documentation must be provided to the airport operating company by presenting the AFM along with the ICAO certification or manufacturer's documentation. Until the above-mentioned documentation is provided, invoicing will be based on the highest known emission value for the respective aircraft and engine type.

The airport operator must be notified without delay of any increase in the emission value of the aircraft as entered in the AFM or ICAO certificate or manufacturer's documentation.

The airport operator can levy retroactive charges for aircraft movements for which increased emission values are subsequently determined; reduced emission values will be taken into account without delay as soon as they are documented and verified.

- 1.6 Contrary to the above-mentioned computation methods for landing and take-off charges, (1.3 - 1.5) charges for powered aircraft with a maximum take-off mass of

up to 5700 kg are as shown in the following table.

(lump sum for take-off and landing including basic noise-based and emission-based charges)

	commercial ¹	non commercial ²
up to 2.000 kg with noise certificate. The certificated noise level must go below ICAO Annex 16 Chapter 6 or 10 noise limits by at least 8 dB(A)	€ 87.22	€ 104.96
over 2.000 kg up to 5.700 kg with noise certificate. The certificated noise level according to ICAO Annex 16 Chapter 6 must go below the noise limit of 80 dB(A) by at least 4 dB(A)	€ 87.22	€ 104.96
over 2.000 kg up to 5.700 kg with noise certificate. The certificated noise level according to ICAO Annex 16 Chapter 10 must go below the noise limit of 88 dB(A) by at least 3 dB(A)	€ 87.22	€ 104.96
up to 5.700 kg with noise certificate	€ 117.38	€ 139.98
up to 5.700 kg without noise certificate	€ 163.66	€ 195.97

A prerequisite for the calculation of the charge is the presentation of the required documentation by the aircraft operator prior to take-off.

¹ Only scheduled and charter traffic, Not including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other occasional traffic)

² Including other commercial traffic (e.g. taxiing traffic, other occasional traffic) and ferry flights

2. Passenger Charges

- 2.1 In addition to the take-off and landing charge and the basic noise-based and the emission-based charge, a passenger charge is payable for commercial air transport. The passenger charge is based on the number of passengers aboard the departing aircraft.

- 2.2 The passenger charge (per passenger) is calculated as follows:

Domestic flights	for local boarding	€ 17.07
	for transfer and transit	€ 14.34
European flights (EU) incl. Iceland, Liechtenstein, Norway, Switzerland	for local boarding	€ 17.07
	for transfer and transit	€ 14.34
International flights (Non-EU)	for local boarding	€ 17.92
	for transfer and transit	€ 14.77

The passenger charges listed per passenger are subject to a deduction as follows:

Per each departing passenger if the aircraft is positioned

Remote € 0.60

Boarding Station € 0.31

The number of passengers aboard the aircraft on take-off does not include children under two years of age who are not entitled to occupy a seat.

- 2.3 A passenger arriving at Munich Airport and departing on the same day on a different aircraft with a different flight number is considered a transfer passenger. The point of origin and the destination must differ.

A passenger arriving in Munich and departing on the same aircraft is considered a transit passenger.

The number of transit and transfer passengers is calculated according to a locally agreed procedure on the basis of departing passengers.

3. Variable Cargo Charges

3.1 In addition to the take-off and landing charge, the basic noise-oriented and emission-based charges, a variable cargo charge is payable for commercial air traffic with a payload consisting exclusively of cargo / mail-at landing and / or take-off. This charge is based on the number of workload units aboard the aircraft at landing / take-off.

3.3 The variable cargo charge for every workload unit or part thereof is € 0.10
(A workload unit is the equivalent of 100 kg cargo / mail at landing / take-off)

4. Parking Charges

4.1 A parking charge is payable to the airport operator each time an aircraft is parked at the airport. The amount of the parking charge is based on the certified maximum take-off mass of the aircraft.

4.2 If the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed four hours, the parking charge is waived. When determining the parking time to be charged, the period between 10 p.m. and 6 a.m. is not taken into account.

4.4 The parking charge for every 24 hours or part thereof and for every 1000 kg of maximum take-off mass or part thereof is € 2.70

The minimum charge is € 9.60 for every 24 hours or part thereof.

Consideration of Central Infrastructure Facilities

Airport charges according to the aforementioned numbers 1 – 4 also include the provision, administration and operation of the following central infrastructure facilities according to § 6 Bodenabfertigungsverordnung (BADV – Implementation of the EC-Directive 96/67/EC) at Munich Airport (Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München – FBO / airport's terms of use Part II as amended on 10 December 1997, Nr. 2.5.3.):

Baggage Handling Facilities (FBO 2.5.3.1.);

Passenger Boarding Bridges (FBO 2.5.3.2.);

Stationary Ground Power given an operation of max. 2 hours (FBO 2.5.3.3.);

Aircraft Handling Positions, including Facilities for Guiding Aircraft upon Arrival and Departure (FBO 2.5.3.4.);

Aircraft Lavatory Servicing Plant (FBO 2.5.3.5.);

Fresh Water Servicing Plant (FBO 2.5.3.6.);

Flight Information System (FBO 2.5.3.10).

5. Security Charges

- 5.1 A security charge is payable in addition to take-off and landing charges, the basic noise-based and emission-based charges, passenger charges and / or variable cargo charges.

-
- 5.2 The security charge amounts to:

For passenger flights € 0.62
per passenger
(Defined as the number of passengers on board the aircraft at take-off)

For cargo and mail flights € 0.18
per workload unit or part thereof
(One workload unit is equivalent to 100 kg of cargo and / or mail on board the aircraft on take-off or landing)

For cargo and / or mail flights, transit payload will be taken into account only at departure but not at arrival.
Section. 4.3 applies accordingly.

6. General Terms and Conditions

6.1 Airport Operator, Contact

Flughafen München GmbH (FMG), Nordallee 25, 85326 München-Flughafen, legally represented by the directors of the company, levies the airport charges according to these tariff regulations and the General Terms and Conditions of Business specified below. Any general terms and conditions of airport users which differ from these General Terms and Conditions of Business do not apply even if FMG does not object.

The responsible contact concerning invoicing of the airport charges specified above, collateral agreements, etc. is the FMG Traffic Accounting Department service division. Contact persons are indicated in all invoices and can be contacted at airportcharges@munich-airport.de.

6.2. Cases in which airport charges are waived

No take-off and landing charges, basic noise-based and emission-based charges, passenger charges, variable cargo charges, parking and security charges are payable in case of emergency landings due to technical malfunctions of an aircraft or due to hijacking unless the airport is the originally scheduled destination of the flight. Diversionary landings are not considered emergency landings.

6.3 Debtors of the airport charges

Joint debtors for all fees specified in these Tariff Regulations are:

- a) the airline carrying out the flight in question under its airline code / flight number;
- b) the airlines carrying out the flight in question under their airline codes / flight numbers (code sharing);
- c) any other company who applies for the invoicing of airport charges on one's own behalf or in the name of the company;
- d) the aircraft operator;
- e) any natural or legal person using the aircraft who is not the owner or operator.

6.4 Value added tax

Charges as stated in these tariff regulations or elsewhere are quoted net of VAT. Consequently, companies domiciled in Germany must pay VAT at the applicable rate in addition to the charges except in the case of tax-free aviation revenues as defined by law. In the latter case, the company must demonstrate that the statutory prerequisites are fulfilled. (Section 4 No. 2, 8 of the VAT Act (UStG)).

6.5 Terms of payment, payment date, collateral

Bills are payable in full and within the applicable payment deadline.

Airport charges can be invoiced to the debtor's account at the agreed invoicing intervals if the debtor provides the agreed advance payments for the airport fees incurred or appropriate collateral (in particular an absolute guarantee or cash collateral). The FMG is not obliged to pay interest on cash collateral or to invest it separately from its other assets.

If FMG advises in the invoice that the recipient has to verify and to except against the accuracy of the invoice within a reasonable time the invoice shall be deemed as accepted if the recipient refrains from an exception. One month starting with the date of the invoice is determined as reasonable term if FMG has not determined a longer period. General principles of law concerning the effect of silence in business dealings even within shorter terms shall remain unaffected.

If no collateral agreement is in place, all accrued airport charges are due prior to take-off. FMG is also entitled to levy airport charges immediately after the delivery of goods or performance of services.

FMG will issue the debtor an invoice at the cashier's desk of the General Aviation Terminal (GAT). The bill is payable in cash or cash equivalents using means of payment (credit card, EC/ Maestro-card) accepted by FMG. FMG can determine at its own discretion that appropriate and equitable collateral must be provided to secure outstanding or prospective receivables as well as the type, maximum amount and any other conditions related to the collateral agreement. The agreed terms can be amended in response to any material change in circumstances. This applies in particular when the debtor is repeatedly or substantially in arrears with payments or when any other special circumstances result in a reasonable interest in a collateral agreement.

6.6 Registration procedures for passengers, cargo and mail

a) The following information has to be provided at landing and take-off

- Passengers

with the exception of the cabin crew on duty and children up to two years of age not entitled to occupy a seat. Last-minute passengers (LMC) must be included in the reported number of passengers.

- Cargo and Mail

Cargo and mail include all items carried, regardless of whether parts of the load are carried on behalf of another airline (joint venture operation) or for internal purposes of the airline (company and service cargo or mail). The masses of unit load devices (ULDs), e.g. containers, pallets, igloos, nets and equivalent devices are not counted towards cargo and mail masses. All mass data must be reported in kilograms.

b) The official flight report is part of the flight operations report at Munich Airport.

In addition to the information required by law and transmitted exclusively to the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt), the flight operations report contains information related to passengers, number of seats per booking class, passenger structure, passengers per booking class and the amount of baggage.

Flight operations reports must be produced using a system operated by FMG. The flight operations reports must be transmitted as a file using a data transmission line of FMG. The required structure of this file is defined by the Federal Statistical Office (Statistisches Bundesamt) and FMG. The file must include all facts and figures of the flight operations report and the official flight report. The file is accepted as a hard copy only in exceptional cases.

The airline must ensure that all necessary inbound and outbound messages for the preparation of the official flight reports and flight operations reports for Munich Airport are prepared and dispatched. This generally involves such messages as Load Data Messages (LDM), Passenger Transfer Messages (PTM), Movement (MVT), Inbound Connection Lists (ICL), Container Pallet Messages (CPM), Statistical Load Summaries (SLS) and others. The transfer messages must include the point of departure, the point of destination and the respective flight numbers. Personal data included in these messages is not forwarded to Flughafen München GmbH (FMG).

All relevant data are stored by FMG.

The flight operations report has to be transmitted to FMG no later than the day after the landing or take-off. If FMG does not receive these data, the maximum possible number of passengers and workload units for cargo or mail for the aircraft in question will be used to compute airport charges.

The collection and transmission of the data included in the official flight report for the Federal Statistical Office is governed by the Aviation Statistics Act.

In case of complaints about invoices, FMG requests the recipient to forward the relevant documents (LDM, Load Sheet etc.) to document the complaint and ensure smooth processing. FMG reserves the right to charge processing fees if complaints relate to missing or incorrect flight operations reports. Complaints must be filed within three months after the date of the invoice. Should you have further questions, please contact your handling agent or the Traffic Accounting Department of FMG.

Munich Airport uses the computer-based FLIRT system for electronic data entry and transmission to produce both the flight report for the official statistics as well as the flight operations report for the airport. This application is made available by FMG to the airlines or handling agents operating at Munich Airport.

6.7 Applicable Law, Place of Delivery, Miscellaneous

Business relations between FMG and the respective user or other debtors are subject to German substantive law. The place of performance for each of the parties is exclusively defined as Munich Airport International.

If any part of these general terms and conditions proves ineffective, this is without prejudice to the effectiveness of the remaining terms and conditions.

The German version of these general terms and conditions is authoritative. Translations are provided for information purposes only.

Part 1B Airport Charges not subject to authorisation

1. PRM Charge

- 1.1 In addition to airport charges pursuant to tariff regulations aviation part 1A a PRM charge is payable for the financing of assistance on airports for disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air (EU-Regulation 1107/2006).

- 1.2 The PRM charge amounts to:

For passenger flights € 0.34
per passenger
(Defined as the number of passengers on board the aircraft at take-off)

The number of passengers aboard the aircraft on take-off does not include children under two years of age who are not entitled to occupy a seat.

2. Infrastructure Charges Aircraft De-icing

- 2.1 In addition to airport charges pursuant to tariff regulations aviation part 1A an Infrastructure Charge Aircraft De-icing is payable to the FMG for the providing of de-icing areas and related technical facilities according to § 6 Bodenabfertigungsverordnung (BADV – Implementation of the EC-Directive 96/67/EC) at Munich Airport (Flughafenbenutzungsordnung für den Flughafen München – FBO / airport's terms of use Part II as amended on 13 June 2002, Nr. 2.5.3.7.).

- 2.2 The Infrastructure Charge Aircraft De-icing amounts to:

For passenger flights € 0.18
per passenger
(Defined as the number of passengers on board the aircraft at take-off)

For cargo and mail flights € 0.08
per workload unit or part thereof
(One workload unit is equivalent to 100 kg of cargo and / or mail on board the aircraft on take-off or landing)

For cargo and / or mail flights, transit payload will be taken into account only at departure but not at arrival. Part 1A, Section. 4.3 applies accordingly.

3. General Terms and Conditions

General conditions of Part 1A apply accordingly.