LIVING IDEAS –
CONNECTING LIVES

Entgeltordnung, Teil 1
Tariff Regulations, Part 1

GÜLTIG AB 01. JANUAR 2027 / EFFECTIVE JANUARY, 01, 2027



MUNICH AIRPORT

Entgeltordnung Flughafen München

Gültig ab: 01. Januar 2027

Tariff Regulations Munich Airport

Effective from: January 01, 2027

Herausgeber: Flughafen München GmbH
Geschäftsbereich Aviation
Postfach 23 17 55
85326 München-Flughafen
Tel.: +49 89 975 21774, +49 89 975 21790
E-Mail: aviation.services@munich-airport.de

Publisher: Flughafen München GmbH
Business Division Aviation
P. O. Box 23 17 55
85326 München-Flughafen
Phone: +49 89 975 21774, +49 89 975 21790
E-Mail: aviation.services@munich-airport.de

Inhaltsverzeichnis
Table of contents

1 Definitionen
Definitions 5

2 Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte
Airport Charges Subject to Authorisation 7

2.1 Lande- und Startentgelte
Landing and Take-off Charges 7

2.2 Lärmorientierte Grundentgelte
Noise-based Charges 8

2.3 Schadstofforientiertes Grundentgelt
Pollution-based Charge 12

2.4 Pauschale Lärmentgelte für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 20 t und Hubschrauber
Fixed Noise-based Charges for Take-off and Landing for powered Aircraft with a maximum Take-off Mass of up to 20 t and Helicopters 15

2.5 Passagierentgelte
Passenger Charges 18

2.6 Incentivemodell/Kappungsmodell
Incentive Programme/Passenger Fee Cap Model 19

2.7 Variables Frachtentgelt
Variable Cargo Charge 22

2.8 Abstellentgelt
Parking Charge 23

2.9 Berücksichtigung zentraler Infrastruktureinrichtungen
Consideration of Central Infrastructure Facilities 24

2.10 Sicherheitsentgelte
Security Charges 25

3 Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte
Airport Charges not Subject to Authorisation 26

3.1 PRM-Entgelt
PRM Charge 26

3.2 PCA-Entgelt
PCA Charge 28

3.3 Passagierbezogenes Infrastrukturentgelt Abfallentsorgung (PIW)
Passenger related infrastructural Waste Disposal Charge (PIW) 29

3.4 Entgelt für Einlagerung und Durchsatz von Flugbetriebsstoffen
Charge for the Storage and Throughput of Flight Turbine Fuel 32

4 Allgemeine Bedingungen
General Terms and Conditions 34

4.1 Flughafenunternehmen, Ansprechpartner
Airport Company, Contact 34

4.2 Ausnahmen von der Entgeltlichkeit
Cases in which Airport Charges are waived 34

4.3 Entgeltschuldner
Debtors of the Airport Charges 35

4.4 Umsatzsteuer
Value added Tax 35

4.5 Zahlungsbestimmungen, Fälligkeit, Kreditsicherung
Terms of Payment, Payment Date, Collateral 36

4.6 Meldeverfahren
Registration Procedures 38

4.6.1 Zu meldende Informationen bei jedem Start und jeder Landung
Information to be provided at every Landing and Take-off 38

4.6.2 Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Flughafen München
The official flight report is part of the flight operations report at Munich Airport 38

4.6.3 Meldeverfahren weiterer entgeltrelevanter Unterlagen
Reporting Procedures for further Documents concerning Airport Charges 41

4.7 Geltendes Recht, Erfüllungsort, Sonstiges
Applicable Law, Place of Delivery, Miscellaneous 43

1 Definitionen
Definitions

- Eine Bodenberührung mit unmittelbar anschließendem Beschleunigen und Starten des Luftfahrzeuges gilt als **eine Landung und ein Start**.

  Each **take-off and landing** is defined as for touch-and-go-landings in which the aircraft immediately accelerates and takes off.

- **Gewerblicher Verkehr** meint nur Linien- und Charterverkehre sowie Taxiverkehr, ausgenommen sonstige gewerbliche Verkehre (z.B. Überführungsflüge, sonstige gewerbliche Flugarten).

  Commercial traffic is defined as scheduled and charter traffic and taxiing traffic only, not including other commercial traffic (e.g. ferry flights, other occasional traffic).

- **Nicht gewerblicher Verkehr** beinhaltet nicht gewerbliche Verkehre sowie sonstige gewerbliche Verkehre (z.B. Überführungsflüge, sonstige gewerbliche Flugarten).

  Non-commercial traffic includes non-commercial traffic as well as other commercial traffic (e.g. ferry flights, other occasional traffic).

- Die **Höchstabflugmasse** bezeichnet die höchste in den Zulassungsunterlagen (Airplane Flight Manual – AFM – Basic Section for Weight Limitations sowie das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs oder eine andere von der Zulassungsbehörde bescheinigte Zulassungsurkunde) verzeichnete Abflugmasse des Luftfahrzeuges (Maximum Take Off Mass – MTOM).

  The **maximum take-off mass** is the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM) as entered in the official registration documents (airplane flight manual (AFM) – Basic Section for Weight Limitations and the noise certificate for the aircraft or another official registration document certified by the regulatory authority).

- **Passagiere** sind definiert als die Zahl der bei Start an Bord des Luftfahrzeuges befindlichen Fluggäste. In die Zahl der beim Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Fluggäste werden im Dienst befindliche Flugzeugbesatzung sowie Kinder unter zwei Jahren ohne Anspruch auf einen eigenen Sitzplatz nicht einbezogen.

  Passengers are 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 the cabin crew on duty and children under two years of age who are not entitled to occupy a seat.

- **Zusteiger** sind Passagiere, die ihre Flugreise (einheitlicher Buchungsvorgang) in München beginnen.

  Passengers departing at Munich Airport are considered as **local boardings** (within a single booking).

- **Transferfluggäste** sind Passagiere, die ihre Flugreise (einheitlicher Buchungsvorgang) 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.

  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** (within a single booking). The point of origin and the destination must differ.

- **Transitfluggäste** sind Passagiere, die bei Zwischenlandung in München mit demselben Flugzeug (mit gleicher Flugnummer) ihren Flug fortsetzen, mit dem sie angekommen sind.

  A passenger arriving in Munich and departing on the same aircraft (same flight number) is considered a **transit passenger**.

- **EU-Passagiere** sind Passagiere, die in EU-Mitgliedsstaaten oder in die Länder Island, Liechtenstein, Norwegen oder Schweiz fliegen.

  EU-Passengers are passengers travelling to EU-member-countries or Iceland, Liechtenstein, Norway, or Switzerland.

- 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.

  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.

- Eine **Verkehrseinheit** entspricht 100 kg Fracht oder Post je bei Landung und bei Start.

  A **workload unit** is the equivalent of 100 kg cargo/mail at landing/take-off.

2 Genehmigungspflichtige Flughafenentgelte
Airport Charges Subject to Authorisation

2.1 Lande- und Startentgelte
Landing and Take-off Charges

Für jede Landung und jeden Start eines Luftfahrzeuges ist ein **Lande- bzw. Startentgelt** zu entrichten.

Das Lande- und Startentgelt bemisst sich unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der Höchstabflugmasse des Luftfahrzeuges (MTOM).

Das Lande- und Startentgelt beträgt bei Flügen von Motorluftfahrzeugen mit einer MTOM über 20 Tonnen (t):

Bemessungsgrundlage		Entgelt
je angefangene 1 t des MTOM und je Flugbewegung	gewerblich	1,88 €
	nicht-gewerblich	2,84 €

Für Motorluftfahrzeuge mit einer MTOM bis 20 t und für Hubschrauber wird anstatt der Lande- und Startentgelte je Landung und je Start ein pauschales Lärmentgelt je Landung erhoben (anstatt Lande- und Startentgelte, lärmorientierte Grundentgelte und schadstofforientierte Grundentgelte).

A take-off and landing charge is payable for each landing and take-off.

The amount of the payable **landing and take-off charge** is based on the maximum take-off mass of the aircraft (MTOM).

The landing and take-off charges for powered aircraft with a MTOM over 20 tons (t) amount to:

Assessment basis		Charge
for each 1 t of the MTOM or part thereof and for each aircraft movement	commercial	1,88 €
	non commercial	2,84 €

Contrary to the above-mentioned calculation methods for landing and take-off charges, there are fixed noise-based charges for powered aircraft with a MTOM of up to 20 t and helicopters (replacing landing and take-off charges, noise-based charges and pollution-based charges).

2.2 Lärmorientierte Grundentgelte
Noise-based Charges

Das **lärmorientierte Grundentgelt** für Motorluftfahrzeuge mit einer MTOM über 20 t wird mit Festbeträgen je Lärmklasse berechnet.

Die einzelnen lärmorientierten Grundentgelte für gewerbliche Verkehre pro Start und pro Landung betragen:

Lärmklasse	Grenzwert dB(A)	Flugzeugtypen					Entgelt
1	<=74,8	A148	A19N	AT72	AT75	AT76	257,01 €
		B461	B462	B463	B712	BCS1	
		BCS3	CL60	CRJ1	CRJ2	CRJ7	
		CRJ9	CRJX	DH8C	DH8D	E135	
		E145	E290	E295	E35L	F50	
		F70	F900	FA7X	FA8X	GA5C	
		GA6C	GL5T	GL7T	GLEX	GLF4	
		GLF5	GLF6	RJ1H	RJ85	SB20	
2	74,9-76,1	A20N	A21N	A318	A319	B38M	282,72 €
		B39M	E170	E75L	E75S	F100	
3	76,2-77,4	A320	A321	A339	A359	B736	303,28 €
		B737	B752	B788	C160	E190	
4	77,5-78,7	A35K	B733	B735	B762	B789	328,98 €
		E195					
5	78,8-80,0	A310	A332	A345	B734	B738	354,68 €
		B739	B753	B763	B77L	B78X	
6	80,1-81,3	A306	A30B	A333	A342	A388	912,40 €
		AN26	B772	C130			
7	81,4-82,6	A343	A346	B748	B773	B77W	1.426,43 €
		GLF3	MD82	MD83			
8	82,7-83,9	B74S	T154				1.542,08 €
9	84,0-85,2	B764	C17	IL96	MD11		1.799,09 €
10	85,3-86,5	AN12	B744				2.313,12 €
11	86,6-87,8	B722	B742				2.827,13 €
12	87,9-89,1	A124					4.112,20 €
13	89,2-90,4						7.967,40 €
14	>=90,5	IL76					8.647,16 €

Jedes Luftfahrzeug wird der zutreffenden Lärmklasse aufgrund der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel der betrachteten Typen zugeordnet. In der Tabelle nicht aufgeführte Luftfahrzeuge werden anhand vorgelegter Lärmzeugnisse vorläufig - bis ausreichende Messergebnisse für den Flughafen München vorliegen – eingestuft und abgerechnet. Eine nachträgliche Rechnungsstellung/Gutschrift bei

vorläufig eingruppierten Luftfahrzeugen erfolgt nach Erreichen ausreichender Messergebnisse nicht.

Die Zuordnung von Flugzeugtypen in eine Lärmkategorie erfolgt auf Grundlage des Durchschnittslärmpegels für Starts und Landungen auf Basis der für die Jahre 2023, 2024 und 2025 nach DIN 45643 ermittelten mittleren Maximalschalldruckpegel. Sofern in diesem Zeitraum weniger als 100 Maximalschalldruckpegel ermittelt wurden, werden Pegel seit 1998 herangezogen.

Für nicht gewerblichen Verkehr ist ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt zu entrichten:

Bemessungsgrundlage	Aufschlag
Lärmorientiertes Grundentgelt	50%

Für alle Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ist ein Aufschlag auf das jeweilige Lärmentgelt (inklusive des Aufschlags für nicht gewerblichen Verkehr) zu entrichten:

Ortszeit	Aufschlag
von 22:00 Uhr bis 22:29 Uhr, von 05:30 Uhr bis 05:59 Uhr	20%
von 22:30 Uhr bis 22:59 Uhr, von 05:00 Uhr bis 05:29 Uhr	30%
von 23:00 Uhr bis 23:29 Uhr	40%
von 23:30 Uhr bis 23:59 Uhr	50%
von 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr	120%

Für Motorluftfahrzeuge mit einer MTOM bis 20 t und Hubschrauber wird anstatt der lärmorientierten Grundentgelte je Start und je Landung ein pauschales Lärmentgelt je Landung erhoben (anstelle Lande- und Startentgelte, lärmorientierte Grundentgelte und schadstofforientierte Grundentgelte).

The **noise-based charges** for powered aircraft with a MTOM over 20 t are fixed for each noise category. The noise-based charges for commercial traffic per take-off and landing are as follows:

Noise category	Limit dB(A)	Aircraft types					Charge
1	<=74,8	A148	A19N	AT72	AT75	AT76	257,01 €
		B461	B462	B463	B712	BCS1	
		BCS3	CL60	CRJ1	CRJ2	CRJ7	
		CRJ9	CRJX	DH8C	DH8D	E135	
		E145	E290	E295	E35L	F50	
		F70	F900	FA7X	FA8X	GA5C	
		GA6C	GL5T	GL7T	GLEX	GLF4	
		GLF5	GLF6	RJ1H	RJ85	SB20	
2	74,9-76,1	A20N	A21N	A318	A319	B38M	282,72 €
		B39M	E170	E75L	E75S	F100	
3	76,2-77,4	A320	A321	A339	A359	B736	303,28 €
		B737	B752	B788	C160	E190	
4	77,5-78,7	A35K	B733	B735	B762	B789	328,98 €
		E195					
5	78,8-80,0	A310	A332	A345	B734	B738	354,68 €
		B739	B753	B763	B77L	B78X	
6	80,1-81,3	A306	A30B	A333	A342	A388	912,40 €
		AN26	B772	C130			
7	81,4-82,6	A343	A346	B748	B773	B77W	1.426,43 €
		GLF3	MD82	MD83			
8	82,7-83,9	B74S	T154				1.542,08 €
9	84,0-85,2	B764	C17	IL96	MD11		1.799,09 €
10	85,3-86,5	AN12	B744				2.313,12 €
11	86,6-87,8	B722	B742				2.827,13 €
12	87,9-89,1	A124					4.112,20 €
13	89,2-90,4						7.967,40 €
14	>=90,5	IL76					8.647,16 €

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. A subsequent invoicing/credit for preliminary classified aircraft does not occur after sufficient measurement results have been achieved.

The noise categorization of aircraft is based on the average take-off and landing noise levels of single aircraft types as determined according to DIN 45643 for the years 2023, 2024 and 2025. If less than 100 noise levels for an aircraft type have been measured

during this period, the categorization of these aircraft is based on the average take-off and landing noise levels since 1998.

For non-commercial traffic, a surcharge on the respective noise charge is payable:

Assessment basis	Surcharge
Noise-based charge	50%

For all flights during sensitive times of early morning, late evening and night times, a surcharge to noise-based charges (including the surcharge for non-commercial traffic) is payable:

local	Surcharge
from 10:00 pm to 10:29 pm, from 05:30 am to 05:59 am	20%
from 10:30 pm to 10:59 pm, from 05:00 am to 05:29 am	30%
from 11:00 pm to 11:29 pm	40%
from 11:30 pm to 11:59 pm	50%
from from 0:00 am to 04:59 am	120%

Contrary to the above-mentioned calculation methods for noise-based charges, there are fixed noise-based charges for powered aircraft with a MTOM of up to 20 t and helicopters (replacing landing and take-off charges, noise-based charges and pollution-based charges).

2.3 Schadstofforientiertes Grundentgelt
Pollution-based Charge

Für jede Landung eines Luftfahrzeuges mit einer MTOM über 20 t ist ein schadstofforientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Das **schadstofforientierte Grundentgelt** beträgt:

Bemessungsgrundlage		Entgelt
je Emissionswert und je Landung	gewerblich	13,26 €
	nicht-gewerblich	19,88 €

Die Ermittlung des Emissionswertes erfolgt unter Anwendung der ERLIG-Formel auf der Grundlage zertifizierter Stickoxid- (NOx) und Kohlenwasserstoff- (HC) Emissionen pro Triebwerk im LTO-Zyklus gemäß der Vorschrift ICAO Annex 16 Volume II[1]:

1. $NO_{x,Luftfahrzeug}$ [kg] = (Anzahl Triebwerke x Σ_{Mode} Zeit [s] x Treibstoffverbrauch [kg/s] x Emissionsfaktor [g /kg]) / 1000
2. Sofern die Triebwerksemissionen für HC pro LTO-Zyklus den Zertifizierungswert von 19,6 g/kN überschreiten, wird der entsprechende NOx-Wert des Luftfahrzeugs mit einem Faktor a multipliziert:

   a = 1; wenn Dp_{HC}/F_{oo} <= 19.6 g/kN

   a = (Dp_{HC}/F_{oo}) / 19.6 g/kN ; wenn Dp_{HC}/F_{oo} > 19.6 g/kN (a_{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-Triebwerke[2] und die Datenbank der FOI Swedish Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke[3].

Sollte es von einem Triebwerkstyp verschiedene UID (Unique Identification Number)-Versionen geben, ist dies dem Flughafenunternehmer seitens des Luftfahrtunternehmens zu dokumentieren (z. B. Wartungsprotokolle, Flottenlisten in Form einer Excel-Datei). Solange dies nicht geschehen ist, legt der Flughafenunternehmer der Entgeltberechnung jeweils den höchsten Emissionswert zugrunde, der für den Triebwerkstyp bekannt ist. Excel-Dateien müssen vom

[1] Anhänge zur Konvention der Int. Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) (admin.ch) Anhang 16: Environmental Protection, Volume II

[2] ICAO Aircraft Engine Emissions Databank | EASA (europa.eu)

[3] Environmental Impact of Aircraft - Totalförsvarets forskningsinstitut - FOI

Flughafenunternehmer nur dann akzeptiert werden, wenn die übermittelten Informationen plausibel erscheinen. Der Flughafenunternehmer behält sich in jedem Falle das Recht vor, weitere Nachweise, wie zum Beispiel Wartungsprotokolle, einzufordern.

Wenn für ein Luftfahrzeug keine Triebwerksinformationen vorliegen, wird der höchste bekannte Emissionswert dieses Luftfahrzeugtyps zugrunde gelegt. Wenn ein Luftfahrzeug mit unterschiedlichen Triebwerken ausgestattet ist, wird das Triebwerk mit dem höchsten Emissionswert zugrunde gelegt.

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.

Für Motorluftfahrzeuge mit einer MTOM bis 20 t und Hubschrauber wird anstatt der schadstofforientierten Grundentgelte je Landung ein pauschales Lärmentgelt je Landung erhoben (anstelle Lande- und Startentgelte, lärmorientierte Grundentgelte und schadstofforientierte Grundentgelte).

The pollution-based charge for powered aircraft with a MTOM over 20 t is payable for each landing.

The **pollution-based charge** amounts to:

Assessment basis		Charge
per emission value and for each landing	commercial	13,26 €
	non commercial	19,88 €

The pollution-based charge is calculated using the ERLIG formula based on the certified nitrogen oxide (NOx) and hydrocarbon (HC) emission values per engine in the LTO-cycle pursuant to ICAO Annex 16 Volume II as follows[4]:

1. $NO_{x,aircraft}$ [kg] = No. of engines x Σ_{Mode} (time [s] x fuel flow [kg/s] x NOx-index [g /kg]) / 1000
2. If HC Ito > 19.6 g/kN the $NO_{x,aircraft}$ is multiplied by a factor a

   a = 1; if Dp_{HC}/F_{oo} <= 19.6 g/kN

   a = (Dp_{HC}/F_{oo}) / 19.6 g/kN ; if Dp_{HC}/F_{oo} > 19.6 g/kN (a_{max} = 4).

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

[4] Annexes to the Convention on International Civil Aviation (ICAO) Annex 16 Environmental Protection, Volume II

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

The emission values are calculated based on the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines[5] as well as the FOI Swedish Defence Research Agency database for propeller-driven engines[6].

Should there be various UID (Unique Identification Number) versions of an engine type, this must be documented to the airport operator by the airline (e.g. through maintenance logs, fleet lists in the form of an Excel file). Until such time as this documentation is provided, the airport operator will base the calculation of charges on the highest emission value known for the engine type in each case. Excel files need only be accepted by the airport operator if the information submitted appears plausible; the airport operator will provide a standardized form for this purpose. In any case, the airport operator reserves the right to request further evidence, such as maintenance logs.

If the emission databases contain no entries for an engine type, then the highest known emission value is used, regardless of the various operational criteria. If an aircraft is equipped with different engines, the engine with the highest emission value is used as the basis.

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 based on DLR-studies from February 28, 2005.

Contrary to the above-mentioned calculation methods for pollution-based charges, there are fixed noise-based charges for powered aircraft with a MTOM of up to 20 t and helicopters (replacing landing and take-off charges, noise-based charges and pollution-based charges).

[5] ICAO Aircraft Engine Emissions Databank | EASA (europa.eu)

[6] Environmental Impact of Aircraft - Totalförsvarets forskningsinstitut - FOI

2.4 Pauschale Lärmentgelte für Motorluftfahrzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 20 t und Hubschrauber
Fixed Noise-based Charges for Take-off and Landing for powered Aircraft with a maximum Take-off Mass of up to 20 t and Helicopters

Für Motorluftfahrzeuge mit einer MTOM bis 20 t und Hubschrauber ist eine pauschales lärmorientiertes Entgelt je Landung zu entrichten:

		ab 01.01.27
Bemessungsgrundlage		**Entgelt**
bis 5 t MTOM	mit Lärmzeugnis	287,03 €
bis 10 t MTOM		358,79 €
bis 15 t MTOM		502,30 €
bis 20 t MTOM, Hubschrauber > 20 t MTOM		717,57 €
bis 5 t MTOM	ohne Lärmzeugnis, bei Nichteinhaltung der Kriterien	358,79 €
bis 10 t MTOM		430,55 €
bis 15 t MTOM		574,08 €
bis 20 t MTOM, Hubschrauber > 20 t MTOM		789,34 €

Maßgebend für die Entgeltberechnung ist die tatsächliche Vorlage des entsprechenden Lärmzeugnisses für eine umweltbezogene Zulassung nach den Vorgaben aus ICAO, Annex 16, Vol. 1 durch den Luftfahrzeughalter vor dem Start am Flughafen München.

Hinsichtlich der Lärmzeugnisse sind folgende Kriterien zu erfüllen:

- Propellerflugzeuge unter 8.618 kg MTOM:
  Lärmzeugnis und mit Zulassung nach ICAO, Annex 16, Chapter 6 oder Chapter 10
- Propellerflugzeuge ab 8.618 kg MTOM:
  Lärmzeugnis und mit Zulassung, nach ICAO, Annex 16, Chapter 3, wobei die Messwerte Kriterien von Chapter 4 erfüllt werden müssen (Die im Rahmen der Zertifizierung gemessenen drei Lärmpegel sollen in Summe von allen drei Messpunkten mindestens 10 EPNdB den in Chapter 3 festgelegten Werten (Lateral: 94 EPNdB, Anflug: 98 EPNdB bzw. Überflug: 89 EPNdB) unterschreiten), Chapter 4 oder Chapter 14
- Strahlturbinenluftfahrzeuge bis 20 t MTOM:
  Lärmzeugnis und mit Zulassung, nach ICAO, Annex 16, Chapter 3, wobei die Messwerte Kriterien von Chapter 4 erfüllt werden müssen (Die im Rahmen der Zertifizierung gemessenen drei Lärmpegel sollen in Summe von allen drei Messpunkten mindestens 10 EPNdB den in Chapter 3 festgelegten Werten (Lateral: 94 EPNdB, Anflug: 98 EPNdB bzw. Überflug: 89 EPNdB) unterschreiten), Chapter 4 oder Chapter 14
- Hubschrauber:
  Lärmzeugnis und mit Zulassung nach ICAO, Annex 16, Chapter 8 oder Chapter 11

Für Flüge während der Tagesrand- und Nachtzeiten ist ein Aufschlag auf das jeweilige pauschale Lärmentgelt zu entrichten:

Ortszeit	Aufschlag
von 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, von 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	50%
von 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr	120%

For powered aircraft with a MTOM of up to 20 t and helicopters a fixed noise-based charge is payable on landing:

Assessment basis		Charge
up to 5 t MTOM	with noise certificate	287,03 €
up to 10 t MTOM		358,79 €
up to 15 t MTOM		502,30 €
up to 20 t MTOM, helicopters >20 t MTOM		717,57 €
up to 5 t MTOM	without noise certificate, if the criteria are not met	358,79 €
up to 10 t MTOM		430,55 €
up to 15 t MTOM		574,08 €
up to 20 t MTOM, helicopters >20 t MTOM		789,34 €

A prerequisite for the calculation of charges is the presentation of the required documentation (noise certificate according to ICAO, Annex 16, Vol. I) by the aircraft operator prior to take-off.

Additionally, the following requirements must be met regarding the noise certificates:

- Propeller aircraft with a maximum take-off mass up to 8,618 kg:
  The certificated noise level according to ICAO, Annex 16, Chapter 6 or Chapter 10
- Propeller aircraft with a maximum take-off mass over 8,618 kg
  The certificated noise level according to ICAO, Annex 16, Chapter 3, whereby the measurement criteria of Chapter 4 must be met (the three certificated noise levels measured should be at least 10 EPNdB below the values specified in Chapter 3 in total (Lateral: 94 EPNdB, Approach: 98 EPNdB, Overflight: 89 EPNdB)), Chapter 4 or Chapter 14
- Turbojet aircraft with a maximum take-off mass up to 20 t:
  The certificated noise level according to ICAO, Annex 16, Chapter 3, whereby the measurement criteria of Chapter 4 must be met (the three certificated noise levels measured should be at least 10 EPNdB below the values specified in Chapter 3 in total (Lateral: 94 EPNdB, Approach: 98 EPNdB, Overflight: 89 EPNdB)), Chapter 4 or Chapter 14
- Helicopter:
  The certificated noise level according to ICAO, Annex 16, Chapter 8 or Chapter 11

For flights during sensitive times of early morning, late evening and night times, a surcharge to fixed noise-based charges is payable:

local	Surcharge
von 22:00 Uhr bis 23:59 Uhr, von 05:00 Uhr bis 05:59 Uhr	50%
von 00:00 Uhr bis 04:59 Uhr	120%

2.5 Passagierentgelte
Passenger Charges

Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten sowie den lärm- und schadstofforientierten Grundentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr ein **Passagierentgelt** zu entrichten, das sich nach der Anzahl der Passagiere beim Start des Luftfahrzeuges bemisst.

Das Passagierentgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage			Entgelt
je abfliegendem Passagier	EU	für Zusteiger	28,27 €
		für Transfer- und Transitfluggäste	19,20 €
	Non-EU	für Zusteiger	29,90 €
		für Transfer- und Transitfluggäste	20,31 €

Die genannten Entgeltsätze je abfliegendem Passagier verringern sich bei einer Positionierung auf einer Remote Position oder Boarding Station:

Bemessungsgrundlage	Abschlag
pro abfliegendem Passagier	-0,92 €

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

The passenger charge is calculated as follows:

Assessment basis			Charge
for each departing passenger	EU	for local boarding	28,27 €
		for transfer and transit	19,20 €
	Non-EU	for local boarding	29,90 €
		for transfer and transit	20,31 €

The passenger charge listed per departing passenger is subject to a deduction if the aircraft is positioned remote or at a boarding station:

Assessment basis	Kick-Back
per departing passenger	-0,92 €

2.6 Incentivemodell/Kappungsmodell

Incentive Programme/Passenger Fee Cap Model

Für die Laufzeit dieser Entgeltordnung kommt ein **Kappungsmodell für Passagierflüge** zur Anwendung, welches Passagierflüge mit überdurchschnittlichen Auslastungen berücksichtigen soll.

Hierfür müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- Durchführung von mindestens 730 Starts bei Passagierflügen am Flughafen München im Kalenderjahr.[7]
- Die kumulierte Sitzplatzauslastung der jeweiligen Airline muss mindestens der durchschnittlichen jährlichen kumulierten Sitzplatzauslastung am Standort München (T1+T2) entsprechen (diese betrug in 2024: 82 %).
- Die pro Flugzeugtyp festgelegte standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzplätzen (Standardkapazitäten) muss mindestens 100 Sitze betragen.
- Der Sitzladefaktor einer Airline (SLF = Σ abfliegende Passagiere dividiert durch pro Flugzeugtyp standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzen auf Passagierflügen) muss bezogen auf alle abgehenden Passagierflüge dieses Flugzeugtyps innerhalb eines Kalenderjahres mindestens 85 % (Kappungsgrenze) betragen.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so erfolgt für die darüber hinaus gehende Anzahl der abfliegenden Passagiere eine Rückerstattung in folgenden drei Stufen:

Stufe	Korridor Sitzladefaktor	Bemessungsgrundlage	Abschlag
1	ab 85,00 % bis 89,99 %	pro abfliegendem Passagier innerhalb des Korridors Sitzladefaktor	19,00 €
2	ab 90,00 % bis 96,99 %		20,00 €
3	ab 97,00 %		21,00 €

Die pro Flugzeugtyp festgelegte standardisierte Anzahl an angebotenen Sitzplätzen (Standardkapazitäten) ist nachfolgend aufgelistet. Passagierflüge mit Fluggerät, das in diesem Anhang nicht aufgeführt ist, werden von der FMG nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Sitzplatzkonfiguration berücksichtigt.

[7] Bei Inkrafttreten der Entgeltordnung nach dem 01. Januar eines Jahres muss mindestens die entsprechende anteilige Anzahl an Starts durchgeführt werden.

Airbus		Boeing				Sonstige	
Flugzeug-typ	Standard-kapazität	Flugzeug-typ	Standard-kapazität	Flugzeug-typ	Standard-kapazität	Flugzeug-typ	Standard-kapazität
A20N	172	B38M	183	B744	403	BCS1	116
A21N	205	B463	112	B752	211	BCS3	140
A318	118	B712	125	B752W	211	CRJX	100
A319	140	B733	143	B753W	250	E190	102
A320	172	B733W	143	B763	225	E195	115
A320W	172	B734	166	B763W	225	E290	114
A321	205	B735	110	B764	243	E295	132
A321W	205	B735W	110	B772	274	F100	102
A332	287	B736	123	B77L	291	MD82	164
A333	287	B737	139	B77W	349	MD83	174
A343	274	B737W	139	B788	252		
A346	306	B738	183	B789	262		
A359	285	B738SW	183	B78X	318		
A35K	327	B738W	183				
A388	509	B739W	175				

Die Erstattung erfolgt jeweils im ersten Quartal des jeweiligen Folgejahres zinslos als Gutschrift, sofern die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Für Flugbewegungen, die außerhalb der Betriebszeiten (00:00 Uhr – 05:00 Uhr) stattfinden, findet dieses Modell keine Anwendung.

Das Kappungsmodell ist auf jährlich 3,0 Mio. € Gesamtsumme begrenzt. Im Falle einer Überschreitung kann die FMG die Kappungsbeträge pro Airline anteilig kürzen.

To take above-average seat load factor into account a **passenger fee cap model** is applied. The following requirements must be met in this regard:

- An airline has conducted a minimum of 730 take-offs per calendar year with passengers on board.[8]
- The average seat load factor of the airline is at least as high as the average seat load factor at Munich Airport (T1+T2) (this was 82 % in 2024).
- The standard number of seats amounts to minimum 100 seats.
- The seat load factor (SLF = Σ departing passengers divided by the standard number of seats offered on passenger flights for each aircraft type) of an airline based on the standard seats is at least 85 % relative to all departing passenger flights of this aircraft type within a calendar year.

[8] If the tariff regulations take into effect after January 1st the minimum number of starts is reduced pro rata for the remaining period within the calendar year.

If these requirements are met there shall be a refund for the number of departing passenger above that in the following three levels:

Level	Corridor seat load factor	Assessment basis	Kick-Back
1	from 85,00 % to 89,99%	for each departing passenger within the corridor seat load factor	19,00 €
2	from 90,00 % to 96,99%		20,00 €
3	from 97,00 %		21,00 €

The standard number of available seats as defined for each type of aircraft (standard capacities) is listed as follows. Passenger flights with aircraft not listed shall be taken into account by FMG at its equitable discretion, considering the actual seating configuration.

Airbus		Boeing				Others	
Aircraft type	Standard capacity	Aircraft type	Standard capacity	Aircraft type	Standard capacity	Aircraft type	Standard capacity
A20N	172	B38M	183	B744	403	BCS1	116
A21N	205	B463	112	B752	211	BCS3	140
A318	118	B712	125	B752W	211	CRJX	100
A319	140	B733	143	B753W	250	E190	102
A320	172	B733W	143	B763	225	E195	115
A320W	172	B734	166	B763W	225	E290	114
A321	205	B735	110	B764	243	E295	132
A321W	205	B735W	110	B772	274	F100	102
A332	287	B736	123	B77L	291	MD82	164
A333	287	B737	139	B77W	349	MD83	174
A343	274	B737W	139	B788	252		
A346	306	B738	183	B789	262		
A359	285	B738SW	183	B78X	318		
A35K	327	B738W	183				
A388	509	B739W	175				

Examination and accounting of the refund payment will be done within the first quarter of the following year and in form of a credit without interest (provided that all necessary requirements are met).

For aircraft movements that take place outside of the operating hours (00:00 hrs – 05:00 hrs) this model does not apply.

The Passenger Cap Fee Model is limited to a total of € 3.0 million per year. If this amount is exceeded, FMG can reduce the refund payment per airline on a pro rata basis.

2.7 Variables Frachtentgelt

Variable Cargo Charge

Zusätzlich zu den Lande- und Startentgelten sowie den lärm- und schadstofforientierten Grundentgelten ist im gewerblichen Luftverkehr mit ausschließlicher Fracht-/Postladung bei Landung und/oder Start ein **variables Frachtentgelt** zu entrichten, das sich nach der Zahl der bei Landung/Start des Luftfahrzeuges an Bord befindlichen Verkehrseinheiten bemisst.

Das variable Frachtentgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage	Entgelt
je angefangene Verkehrseinheit Fracht oder Post	0,34 €

In addition to the landing and take-off charges, the noise-based and pollution-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.

The variable cargo charge is

Assessment basis	Charge
per workload unit cargo or mail or part thereof	0,34 €

2.8 Abstellentgelt
Parking Charge

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.

Für eine Abstellung von insgesamt höchstens **24 Stunden** zwischen der Landung und dem Start des Luftfahrzeuges wird **kein Abstellentgelt** erhoben.

Für die regelmäßige oder dauerhafte Abstellung von Luftfahrzeugen kann zwischen dem Luftfahrzeughalter und dem Flughafenunternehmer zu Beginn der Abstellung ein Mietvertrag geschlossen werden, wobei der Mindestzeitraum einen Monat beträgt.

Das Abstellentgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage	Entgelt
je angefangene 24 Stunden und je angefangene 1 t MTOM	7,97 €

Es beträgt **mindestens** 33,84 € je angefangene 24 Stunden.

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.

If the total parking time between landing and take-off of the aircraft does not exceed **24 hours**, the **parking charge is waived**.

For the regular or long-term parking of aircraft, a lease agreement may be concluded between the aircraft operator and the airport operator at the start of the parking period, with a minimum term of one month.

The parking charge is

Assessment basis	Charge
per 24 hours or part thereof and per 1 t MTOM or part thereof	7,97 €

The **minimum charge** is € 33.84 for every 24 hours or part thereof.

2.9 Berücksichtigung zentraler Infrastruktureinrichtungen
Consideration of Central Infrastructure Facilities

Mit den Flughafenentgelten nach den vorstehenden Ziffern 2.1–2.8 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 17. Mai 2024, Teil II Ziffer 2.5) abgegolten:

Gepäckfördersystem	(FBO 2.5.5);
Fluggastbrücken	(FBO 2.5.5);
Stationäre Bodenstromversorgung	(FBO 2.5.5);
Flugzeugabfertigungspositionen einschließlich der Einrichtungen zum Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug	(FBO 2.5.5);
Fäkalienschütte	(FBO 2.5.5);
Frischwasserentkeimungsanlage	(FBO 2.5.5);
Fluginformationssystem	(FBO 2.5.5);
Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugenteisung	(FBO 2.5.5).

Airport charges according to the aforementioned numbers 2.1–2.8 also include the provision, administration and operation of the following central infrastructure facilities according to § 6 Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (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 May 17, 2024, Nr. 2.5.):

Baggage Handling Facilities	(FBO 2.5.5);
Passenger Boarding Bridges	(FBO 2.5.5);
Stationary Ground Power	(FBO 2.5.5);
Aircraft Handling Positions, including Facilities for Guiding Aircraft upon Arrival and Departure	(FBO 2.5.5);
Aircraft Lavatory Servicing Plant	(FBO 2.5.5);
Fresh Water Servicing Plant	(FBO 2.5.5);
Flight Information System	(FBO 2.5.5);
De-icing areas and related technical facilities according	(FBO 2.5.5).

2.10 Sicherheitsentgelte

Security Charges

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

Das Sicherheitsentgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage		Entgelt
bei Passagierflügen	pro abfliegendem Passagier	1,89 €
bei Fracht-/Postflügen	pro angefangene Verkehrseinheit	0,50 €

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

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.

The security charge amounts to:

Assessment basis		Charge
for passenger flights	per departing passenger	1,89 €
for cargo and mail flights	per workload unit or part thereof	0,50 €

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

3 Nicht genehmigungspflichtige Flughafenentgelte
Airport Charges not Subject to Authorisation

3.1 PRM-Entgelt
PRM Charge

Gemäß EU-Verordnung 1107/2006 zur Finanzierung der Hilfeleistungen am Flughafen für "Behinderte Flugreisende" oder "Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität" ist ein **passagierbezogenes PRM-Entgelt** bei Passagierflügen zu entrichten.

Das passagierbezogene PRM-Basisentgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage	Entgelt
pro abfliegendem Passagier	1,03 €

Zur Schaffung eines Anreizes für die Fluggesellschaften zur Verbesserung ihrer individuellen PRM-Anmeldequote wird ein differenziertes PRM-Entgelt erhoben. Dafür wird nach Abschluss eines jeden Quartals des Kalenderjahres die individuelle PRM-Anmeldequote jeder Fluggesellschaft ermittelt und je nach Höhe dieser Anmeldequote rückwirkend ein Zuschlag zuzüglich zum bereits erhobenen PRM-Basisentgelt nachfakturiert. Die Anmeldequote errechnet sich aus der Anzahl der durch die Fluggesellschaft gemeldeten Hilfsbedarfe aller An- und Abflüge, die die Ankündigungsfrist gemäß EU-Verordnung 1107/2006 von mindestens 36 Stunden vor der Abflugzeit (Lokalzeit) einhalten, dividiert durch die insgesamt für diese Fluggesellschaft tatsächlich erbrachten PRM-Leistungen aller An- und Abflüge am Flughafen München.

Der passagierbezogene PRM-Entgeltzuschlag beträgt:

Bemessungsgrundlage		Zuschlag
pro abfliegendem Passagier	bei einer Anmeldequote ab 50,01 %	0,00 €
	bei einer Anmeldequote von 30,01 % bis 50,00 %	0,41 €
	bei einer Anmeldequote von 0,00 % bis 30,00 %	0,93 €

For passenger flights 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).

The PRM Basic Charge amounts to:

Assessment basis	Charge
per departing passenger	1,03 €

To create an incentive for airlines to improve their individual PRM registration rate, a differentiated PRM Charge is levied. At the end of each calendar quarter, the individual PRM registration rate of each airline is determined, and depending on the level of this registration rate, a surcharge is retroactively invoiced in addition to the already levied PRM base charge.

The registration rate is calculated by dividing the number of assistance requests reported by the airline for all arrivals and departures that meet the notification period of at least 36 hours before the scheduled departure time (local time), as stipulated by EU Regulation 1107/2006, by the total number of PRM services actually provided for that airline for all arrivals and departures at Munich Airport.

Assessment basis		Surcharge
per departing passenger	with a registration rate of 50.01 % or higher	0,00 €
	with a registration rate from 30.01 % to 50.00 %	0,41 €
	with a registration rate from 0.00 % to 30.00 %	0,93 €

3.2 PCA-Entgelt

PCA Charge

Die FMG erhebt für die Bereitstellung der Einrichtungen und Anlagen zur Flugzeugklimatisierung und –beheizung (Zentrale Infrastruktureinrichtung) ein **Infrastrukturentgelt PCA (pre-conditioned-air)**.

Das PCA-Entgelt ist bei jeder Positionierung eines Luftfahrzeuges an einer gebäudenahen Position, die mit einer PCA-Anlage ausgestattet ist, an den Flughafenunternehmer zu entrichten. Bei einer Positionierung an dieser Position von bis zu 120 Minuten (Min.) ist ein Basisentgelt zu entrichten. Bei einer Positionierung von mehr als 120 Min. ist ein zusätzliches Entgelt je angefangene 15 Min. zu entrichten. Das PCA-Entgelt bemisst sich nach der MTOM des Luftfahrzeuges.

Das PCA-Entgelt beträgt:

Bemessungsgrundlage		Entgelt
je angefangene 1 t des MTOM	Basisentgelt bei Positionierung von bis zu 120 Min.	0,49 €
	Zuschlag bei Nutzung von mehr als 120 Min. je angefangene 15 Min.	0,14 €

A **PCA (pre-conditioned air) charge** is payable to the FMG for the providing of facilities and equipment for aircraft air conditioning and heating.

The PCA charge is payable to the airport operator for each positioning of an aircraft on a building near position, which is equipped with a PCA system. For a positioning duration of up to 120 minutes, a base charge applies. If the positioning exceeds 120 minutes, an additional charge is applied for every started 15-minute interval. The amount of the PCA charge is determined based on the aircraft's MTOM.

The PCA charge amounts to:

Assessment basis		Charge
for each 1 t of the MTOM or part thereof	Base charge for positioning of up to 120 minutes	0,49 €
	Surcharge for utilization of more than 120 minutes, per started 15-minute interval.	0,14 €

3.3 Passagierbezogenes Infrastrukturentgelt Abfallentsorgung (PIW)
Passenger related infrastructural Waste Disposal Charge (PIW)

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1069/2009 vom 21.10.2009 (Amtsblatt EU L 300, S.1) gelten Küchenabfälle von international eingesetzten Verkehrsmitteln als „Material der Kategorie 1" und sind durch Verbrennung in einer dafür zugelassenen Verbrennungsanlage zu beseitigen (nachfolgend Flugzeug-Restabfall).

Für den Flughafen München und den dort anfallenden Flugzeug-Restabfall sind nach deutschen Vollzugsvorschriften des Tierische-Nebenprodukte-Beseitigungsgesetzes (TierNebG) die Landkreise Erding und Freising gesetzlich beseitigungspflichtig. Diese haben ihre Beseitigungspflicht für derartiges Material dem von ihnen und weiteren Landkreisen gebildeten Zweckverband Tierkörperbeseitigung Erding übertragen. Dieser hat die Aufgabe aufgrund der Ausschreibung S 123-302535 (ABl EU S vom 26.06.2020 – Portal: Deutsche E-Vergabe), Los 2 (Flugzeugabfall) auf die HEINZ Entsorgung GmbH & Co. KG, Moosburg (Amtsgericht München, HRA 53245) übertragen.

Der Zweckverband Tierkörperbeseitigung Erding hat die Fa. HEINZ mit Schreiben vom 16.09.2020 die Übertragung der Pflicht bzw. Konzession zur Beseitigung nach § 3 Abs. 3 TierNebG von tierischen Nebenprodukten im Zweckverband Tierkörperbeseitigung Erding beauftragt. Der am Flughafen München anfallende Flugzeug-Restabfall ist aufgrund dieser abfallrechtlichen Regelung von den Luftfahrtunternehmen (Abfallbesitzern) ausschließlich HEINZ zu überlassen. HEINZ kann für die weitere Abfuhr und Beseitigung Entgelte nach Art. 4 des Bayerischen Ausführungsgesetzes zum TierNebG (AGTierNebG, BayRS 7831-4-G) bestimmen und erheben.

Soweit Flugzeug-Restabfall nicht mit dem Catering-Rücklauf aus dem Flugzeug in einen Catering-Betrieb verbracht und dort von HEINZ gegen jeweils vereinbarte Entgelte angenommen wird, wird er im Zuge der Kabinenreinigung getrennt von anderen Abfallarten an der zentralen Müllannahme- und -sammelstelle (Müllzentrale) der FMG von HEINZ zur weiteren Beseitigung entgegengenommen.

Für die Beseitigung des an der Müllzentrale angenommenen Flugzeug-Restabfalls erhebt HEINZ nach Abstimmung mit den Nutzern des Flughafens München ein Entgelt nach Art. 4 AGTierNebG je abfliegenden Passagier (d. h. nicht bezogen auf Mengen- oder Gewichtseinheiten des nach Landungen an der Müllzentrale abgelieferten Restabfalls, da dessen Erfassung zu aufwendig wäre). Der Entgeltbetrag wird aus der innerhalb eines Zeitabschnitts voraussichtlich abfliegenden Zahl Passagiere und den Gesamtkosten der Beseitigung der voraussichtlich anfallenden Gesamtmengen ermittelt. Weichen tatsächliche Größen von den angenommenen ab, so kann dies bei der Entgeltermittlung für weitere Zeitabschnitte ausgleichend berücksichtigt werden.

Das passagierbezogene Infrastrukturentgelt Abfallentsorgung (PIW) für Passagierflüge beträgt:

Bemessungsgrundlage	Entgelt
pro abfliegendem Passagier	0,07 €

HEINZ hat die Flughafen München GmbH (FMG) beauftragt und ermächtigt, das Entgelt Flugzeug-Restabfall im Namen und für Rechnung von HEINZ einzuziehen. Die FMG zieht das Entgelt Flugzeug-Restabfall zusammen mit ihren eigenen Entgelten und zu den gleichen Bedingungen ein.

HEINZ Entsorgung GmbH & Co. KG, Moosburg

According to Regulation (EU) No. 1069/2009 of 21.10.2009 (Official Journal of the EU L 300, pg. 1) kitchen waste from internationally deployed transport means are deemed as "Category 1 Material" and must be destroyed by incinerating these in an authorized incinerator (hereinafter termed airplane residual waste).

For the Airport Munich and the airplane residual waste incurred there, the rural districts of Erding and Freising are legally responsible for the disposal according to the German implementation regulations of the animal by-product disposal act (German TierNebG). These districts have assigned their disposal obligation for such material to the Special Purpose Association Carcass Disposal Erding (Zweckverband Tierkörperbeseitigung Erding) established by them and further rural districts. This association has transferred the task to HEINZ Entsorgung GmbH & Co. KG, Moosburg (District Court Munich, HRA 53245) on the basis of the tender 2010/S 71-106846 (Official Journal of the EU S of 13.04.2010, pg.71), Lot 2 (airplane waste).

The government of Upper Bavaria has correspondingly ordered HEINZ with the execution of the tasks (decision of 04.10.2010 File no. 55.2-1-54-2533.1-6-2010). On the basis of this waste disposal regulation, the airplane residual waste incurred at the Airport Munich must be surrender by the airlines (waste owners) exclusively to HEINZ. For the further collection and disposal HEINZ may determine and collect charges in accordance with Art. 4 of the Bavarian Execution Act to the TierNebG (AGTierNebG, BayRS 7831-4-G).

In as far as airplane residual waste is not taken, together with the catering returns, from the airplane to a catering operation and is there accepted by HEINZ against the respectively agreed charges, it will be accepted within the course of the cabin cleaning, separate from other types of waste, at the FMG central waste acceptance and collection centre (waste centre) by HEINZ for further disposal.

For the disposal of the airplane residual waste accepted at the waste centre, HEINZ will charge, in agreement with the users of the Airport Munich, a fee in accordance with Art.

4 AGTierNebG per departing passenger (i.e. not related to quantity or weight units of the residual waste delivered to the waste centre after the landing, as recording this would be too expensive). The charge will be determined from the number of passengers expected to depart within a time period and the total cost of the disposal of the total quantities expected to be incurred. If the real quantities differ from the assumed, this can be taken into consideration when determining the charges for further time periods as offset.

The Passenger related Infrastructural Waste Disposal Charge (PIW) Charge for passenger flights is:

Assessment basis	Charge
per departing passenger	0,07 €

HEINZ has ordered and empowered Flughafen München GmbH (FMG) to collect the charge for the airplane residual waste in the name of and for invoice of HEINZ. FMG will collect the charge for the airplane residual waste together with its own charges and at the same conditions.

HEINZ Entsorgung GmbH & Co. KG, Moosburg

3.4 Entgelt für Einlagerung und Durchsatz von Flugbetriebsstoffen
Charge for the Storage and Throughput of Flight Turbine Fuel

Für die Einlagerung und den Durchsatz von Flugbetriebsstoffen durch die zentralen Infrastruktureinrichtungen des Tanklagers und der Unterflurbetankungsanlage ist von den zugelassenen Durchsetzern folgendes Entgelt zu entrichten:

Bemessungsgrundlage	Entgelt
pro Kubikmeter Kerosin	8,78 €

Der Flughafen München unterstützt die Einlagerung und den Durchsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF)[9], das die Voraussetzungen für eine Anrechnung auf die jeweils geltende Mindestquote gemäß der Verordnung (EU) 2023/2405 („ReFuelEU Aviation") in ihrer jeweils gültigen Fassung erfüllt. Die Erstattung des Durchsatzentgelts erfolgt ausschließlich für den Anteil der physisch am Flughafen München angelieferten und auf die Mindestquote anrechenbaren SAF-Mengen, der die jeweils geltende Mindestquote überschreitet. Die Erstattung erfolgt jeweils bis zum Ende des ersten Quartals des jeweiligen Folgejahres an den jeweiligen Durchsetzer zinslos als Gutschrift. Der FMG ist hierfür bis zum 31.01. des Folgejahres ein entsprechender Nachweis per E-Mail an aviation.services@munich-airport.de über die angelieferten SAF-Mengen vorzulegen. Lieferungen von SAF oder SAF-haltigen Kraftstoffmischungen sind auf den jeweiligen Lieferdokumenten unter Angabe des SAF-Anteils gesondert auszuweisen. Nicht entsprechend gekennzeichnete Mengen werden bei der Ermittlung der erstattungsfähigen SAF-Mengen nicht berücksichtigt. Die FMG behält sich vor, etwaig gutgeschriebene Erstattungen zu stornieren oder zurückzufordern, sollte sich herausstellen, dass SAF nicht oder nur in geringerem Umfang als von dem jeweiligen Durchsetzer gemeldet, angeliefert wurde.

The approved organizations must pay for the storage and throughput of flight turbine fuel through the fuel depots and the underfloor-refueling facilities of Central Infrastructure facilities:

Assessment basis	Charge
per cubic meter	8,78 €

Munich Airport supports the storage and throughput of sustainable aviation fuels (SAF)[10] that meets the requirements for counting towards the applicable minimum share under

[9] Biomass-to-Liquid (BtL) and Power-to-Liquid (PtL)

[10] Biomass-to-Liquid (BtL) and Power-to-Liquid (PtL)

Regulation (EU) 2023/2405 ("ReFuelEU Aviation"), as amended from time to time. The throughput fee will be reimbursed exclusively for the share of SAF volumes physically delivered to Munich Airport and eligible for counting towards the minimum share that exceeds the applicable minimum share. The reimbursement will be made, interest-free, to the respective throughput operator by way of a credit note no later than the end of the first quarter of the following year. For this purpose, appropriate evidence of the SAF volumes delivered must be submitted to FMG by 31 January of the following year by email to aviation.services@munich-airport.de. Deliveries of SAF or SAF-containing fuel blends must be separately identified on the respective delivery documents, stating the SAF share. Volumes that are not identified accordingly will not be taken into account when determining the SAF volumes eligible for reimbursement. FMG reserves the right to cancel or reclaim any reimbursements already credited if it subsequently transpires that SAF was not delivered, or was delivered in lower volumes than reported by the respective throughput operator.

4 Allgemeine Bedingungen
General Terms and Conditions

4.1 Flughafenunternehmen, Ansprechpartner
Airport Company, Contact

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.

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.

4.2 Ausnahmen von der Entgeltlichkeit
Cases in which Airport Charges are waived

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 für diese Landung und den darauffolgenden Start nach dieser Entgeltordnung nicht zu entrichten. Ausweichlandungen sind keine Notlandungen.

In case of emergency landings due to technical malfunctions of an aircraft, a medical emergency or due to hijacking unless the airport is the originally scheduled destination of the flight, no airport charges according to these tariff regulations for this landing and the subsequent take-off are payable. Diversionary landings are not considered emergency landings.

4.3 Entgeltschuldner
Debtors of the Airport Charges

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.

Joint debtors for all airport charges 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.

4.4 Umsatzsteuer
Value added Tax

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).

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).

4.5 Zahlungsbestimmungen, Fälligkeit, Kreditsicherung
Terms of Payment, Payment Date, Collateral

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 Kreditsicherheit – 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.

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, Girocard) zu begleichen.

Die FMG kann nach billigem Ermessen bestimmen, dass ihr zur Sicherung ihrer entstandenen oder künftigen Entgeltforderungen eine geeignete und angemessene Kreditsicherheit 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. Gesetzliche Rechte der FMG aus gegenseitigem Vertrag bleiben unberührt. Insbesondere kann die FMG ihr obliegende Leistungen verweigern, auch soweit solche für die Durchführung eines Flugs erforderlich sind.

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.

Hinsichtlich des Abstellentgelts kann die FMG bei längeren Standzeiten über zehn Tagen eine Zwischenabrechnung nach billigem Ermessen vornehmen.

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 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. Statutory rights of FMG from reciprocal contracts remain unaffected. In particular FMG can refuse the fulfilment of incumbent contract services even if operational matters of a flight are concerned.

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.

Concerning parking charges FMG is entitled to levy intermediate bills at its equitable discretion if parking time exceeds ten days.

4.6 Meldeverfahren
Registration Procedures

4.6.1 Zu meldende Informationen bei jedem Start und jeder Landung
Information to be provided at every Landing and Take-off

- 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.

- 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.

4.6.2 Der amtliche Flugbericht ist Bestandteil der Flugbetriebsmeldung am Flughafen München
The official flight report is part of the flight operations report at Munich Airport

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 Flugberichts 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 Flugberichts 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, Loadsheet 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 einen Monat 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 Flugberichts für die amtliche Statistik wird am Flughafen München das EDV-System

FLIRT zur elektronischen Datenerfassung und -übermittlung eingesetzt. Die Datenübermittlung erfolgt webbasiert über das EDV-System FLIRT.

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

one month 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. The respective traffic data is transmitted web-based via the system FLIRT.

4.6.3 Meldeverfahren weiterer entgeltrelevanter Unterlagen
Reporting Procedures for further Documents concerning Airport Charges

- Höchstabflugmasse:

  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, Lärmzeugnis oder eine andere von der Zulassungsbehörde bescheinigte Zulassungsurkunde).

  Solange die zugelassene Höchstabflugmasse nicht hinreichend und vollständig nachgewiesen ist, wird der Entgeltberechnung die höchste dem Flughafen München für den Luftfahrzeugtyp bekannte Höchstabflugmasse zugrunde gelegt. Sollte die angegebene Höchstabflugmasse eines Flugzeuges stark von anderen gemeldeten Höchstabflugmassen des gleichen Flugzeugtyps abweichen, behält sich die FMG vor, weitere Nachweise zur Verifizierung der Angaben einzufordern (z.B. das Lärmzeugnis des Luftfahrzeugs).

  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. Eine rückwirkende Erstattung erfolgt nicht.

  Saisonal reduzierte Höchstabflugmassen werden nicht anerkannt.

- Emissionswert:

  Der Einsatz eines Triebwerktyps mit niedrigeren Emissionswerten als in der ICAO-Datenbank für Turbofan und Jet-Triebwerke und der Datenbank der FOI Swedish

Defence Research Agency für Turboprop-Triebwerke (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.

- Maximum Take-off Mass:

  Proof of the applicable MTOM as documented in the Airplane Flight Manual (AFM) - Basic Manual - Section for Weight Limitations, noise certificate or any other certificate by approval authority must be provided by the airline. Until the certified maximum take-off mass is adequately documented, the calculation of the charges will be based on the highest maximum MTOM known to Munich Airport for the aircraft type. If the maximum take-off mass of an aircraft differs significantly from the maximum take-off mass of the same aircraft types, FMG reserves the right to demand evidence of the correctness of the documents (e.g. noise certificate).

  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. Seasonal reductions in MTOM will not be acknowledged.

- Emission Values:

  When engines are used which emit less emissions than the registered in the ICAO Aircraft Engine Emissions Database for turbo jet engines as well as the FOI Swedish Defence Research Agency database for propeller-driven engines 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.

4.7 Geltendes Recht, Erfüllungsort, Sonstiges
Applicable Law, Place of Delivery, Miscellaneous

Die Geschäftsbeziehungen zwischen der FMG und dem Nutzer oder sonstigen Entgeltschuldnern 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.

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.