



Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
F 01-893 24 31
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Per E-Mail an das
Bundesministerium für Finanzen
Hintere Zollamtsstraße 2b
1030 Wien
e-Recht@bmf.gv.at

Per E-Mail an das
Präsidium des Nationalrats
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Wien, am 13. August 2012

VCÖ-Stellungnahme zum Abgabenänderungsgesetz 2012 GZ. BMF-»010000/0010-VI/1/2012

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorgelegten **Entwurf des
Abgabenänderungsgesetzes 2012** gibt der VCÖ beiliegende Stellungnahme ab.

Mit der Bitte um Berücksichtigung und freundlichen Grüßen,

Mag. Markus Gansterer, MA
VCÖ-Verkehrspolitik

Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
F 01-893 24 31
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

VCÖ-Stellungnahme zum Entwurf des Abgabenänderungsgesetz 2012

(Betrifft Flugabgabengesetz sowie VersStG
1953, KfzStG 1992, NoVAG 1991)

- Zukunftsfähiges Steuermodell für **Hybridantriebe** ist kostengünstiger:
Vorschlag bevorzugt PS–starke Luxusfahrzeuge und benachteiligt
Vollhybride sowie Range Extender
- Höhe der **Flugabgabe** beibehalten, Kostenwahrheit erhöhen:
Auf Güterflugverkehr ausweiten und weitere Steuerprivilegien abbauen

Wien, im Juli 2012

VCÖ–Änderungsvorschläge zum Versicherungssteuergesetz 1953 und zum Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992

Der VCÖ begrüßt, dass mit dem vorliegenden Begutachtungsentwurf die Benachteiligung¹ einer grundsätzlich umweltschonenden Antriebstechnologie gegenüber konventionellen Antrieben aufgehoben werden soll. Es ist aber dringend vor der vorgeschlagenen Umsetzungsmethode zu warnen, da diese besonders verbrauchsstarke Fahrzeuge begünstigt, während umweltfreundliche Vollhybrid- und Range Extender-Antriebe im Vergleich dazu benachteiligt werden.

Es sollte die Leistung des Verbrennungsmotors zur Gänze als Bemessungsgrundlage herangezogen werden, **die Leistung des Elektromotors kann für die Bemessungsgrundlage verschiedener Steuern außen vor bleiben. Der zu begutachtende Vorschlag ist nicht geeignet, dies in angemessener Weise umzusetzen. Der Einfachheit der Berechnungsmethode steht ein massives, unsachliches Missverhältnis gegenüber.** Die Bandbreites des Anteils der Elektromotoren an den jeweiligen Gesamtleistungen der Fahrzeuge reicht von einem Viertel bis Sechstel (Mild-Hybride) bzw. bis zu über einem Drittel (Voll-Hybrid-Fahrzeuge).

Untenstehende Tabellen zeigen, dass der zu begutachtende Vorschlag einer pauschalen Halbierung², besonders **Fahrzeuge mit hoher PS-Zahl und hohem CO₂-Ausstoß begünstigen würde** – also Fahrzeuge, die aus umweltpolitischer Sicht unabhängig von der verwendeten Antriebstechnologie nicht förderungswürdig sind.

Die volle Leistung des Verbrennungsmotors ist die steuerlich relevante Komponente eines Hybridfahrzeuges. Eine Bemessungsgrundlage, die den Leistungswert des Verbrennungsmotors mindert, ist klar unsachlich.

Der Leistungsanteil des Elektromotors eines Hybridantriebes bei der Besteuerung außen vor zu lassen, **entspreche auch der bestehenden Systematik von VersStG 1953 und KfzStG 1992, die rein elektrisch betriebene Fahrzeuge bereits steuerfrei stellt.**

Es sollte unbedingt eine Lösung gefunden werden, um die Leistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage heranzuziehen.

¹ Zur Berechnung der Bemessungsgrundlage für die motorbezogene Versicherungssteuer und für die Kfz-Steuer wird bei Elektro-Hybridfahrzeugen die Leistungen beider Motoren (Verbrennungs- und Elektromotor) herangezogen.

² „die motorbezogene Steuerbelastung auf die Hälfte“ zu vermindern indem der „Steuersatz, der auf die Nenndauerleistung des Gesamtsystems aus Verbrennungsmotor und Elektromotor anzuwenden ist, halbiert wird“

Bevorzugung PS-starker Luxusmodelle, Wettbewerbsverzerrung für bestimmte Hersteller

Mit der vorgeschlagenen Regelung würden auch Voll-Hybrid-Fahrzeuge oder solche mit Range Extender, die eine bestimmte Distanz sogar rein elektrisch zurücklegen können, gleichbehandelt wie bzw. sogar benachteiligt gegenüber Mild-Hybriden, obwohl letztere mit ihren wesentlich kleineren Elektromotor eine geringere Kraftstoffeinsparung erwirken. **Eine Halbierung der Gesamtleistung wäre eine massive Bevorzugung für Fahrzeuge mit PS-starkem Verbrennungsmotor und kleinem Elektro-Motor.** Einzelne, sportliche Mild-Hybrid-Fahrzeuge werden auch mit einer Leistungssteigerung durch den zusätzlichen E-Motor beworben – und weniger mit dem Spareffekt.

Bei der vorgeschlagenen Berechnungsmethode würde die „bessere“ Technologie, bei der der E-Motor eine beinahe so hohe Leistung aufweist wie der Verbrennungsmotor, **sogar benachteiligt.** Denn je kleiner die Leistung des E-Motors, desto stärker schlägt die Halbierung auf den kW-Wert des Verbrennungsmotors durch: $(100 \text{ kW Benzin} + 100 \text{ kW E-Motor})/2 = 100$ genau so wie $(199 \text{ kW Benzin} + 1 \text{ kW E-Motor})/2 = 100$

Die vorgeschlagene pauschale Regelung wäre daher auch eine **unsachliche Schlechterstellung bestimmter Hersteller,** die mit oder ohne Hybrideinsatz in den selben Fahrzeugsegmenten einen geringeren CO₂-Ausstoß pro Kilometer erreichen. Bestimmte Hersteller, die nicht von der vorgeschlagenen Regelung profitieren, könnten somit auch von einer **Wettbewerbsverzerrung** zu ihren Ungunsten sprechen.

Kosten der Maßnahme sind mittelfristig zu gering geschätzt

Im Hinblick auf die mittel- und langfristigen **Kosten dieser Maßnahme ist die künftige Verbreitung hybrid-elektrischer Antriebstechnologien jeder Ausprägung ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor.** Laut Medienberichten rechnet beispielsweise ein großer Pkw-Importeur für die von ihm vertriebenen und zugelassenen Fahrzeuge mit einem Anteil von 40 Prozent an Hybridantrieben binnen drei Jahren. Peugeot gibt für das Jahr 2012 einen Anteil von 10 Prozent Hybridmodellen an allen verkauften Fahrzeugen als Ziel an.

Demzufolge könnten die **Kosten durch Steuerentgang** bei einer pauschalen Halbierung **weitaus höher liegen als im Begleitmaterial zum Begutachtungsentwurf angenommen.** Insofern kann aus Sicht der öffentlichen Hand die Kosteneinsparung durch eine genaue Angabe der getrennten

Leistungswerte etwaige Investitionen in technische Anpassungen schnell amortisieren.

Zukunftsfähige technische Lösung kommt günstiger

Zur Anmeldung bei den Versicherungen enthält die **Genehmigungsdatenbank bereits alle nötigen** Angaben zu den Hybrid-Fahrzeugen. Diese werden derzeit jedoch nicht über die Schnittstelle in die Zulassungsanwendungen der Versicherungsunternehmen eingespeist.

Angesichts der **rasch zunehmenden Verbreitung verschiedener Arten von Hybridantrieben** wäre es auch eine innovative und vorausschauende Maßnahme, **umfassende und sachgerechte gesetzliche wie technische Grundlagen für Zulassung und Steuerbemessung zu schaffen.**

Im Sinne der **Zukunftssicherheit wäre es jedenfalls sinnvoll, die Schnittstelle** zwischen Genehmigungsdatenbank und Zulassungsanwendungen **zu erweitern**, sodass die Leistung der beiden Motoren getrennt ausgelesen werden kann.

Eine weitere Möglichkeit wäre, bei Fahrzeugen mit Hybridantrieb **lediglich die Leistung des Verbrennungsmotors** aus der Genehmigungsdatenbank an die Zulassungsanwendungen **weiterzugeben, da die Leistung des E-Motors dann ohnehin irrelevant** für das weitere Vorgehen bei den Versicherungsunternehmen wäre.

Die Bereitstellung geeigneter Daten zur Feststellung getrennter Leistungswerte bzw. dessen Finanzierung kann als Bringschuld der Hersteller angesehen werden, da diese ein Interesse an der steuerlichen Besserstellung ihrer Produkte haben. Jedoch auch wenn die Kfz-Hersteller die Kosten zur technischen Anpassung der Datenbanken nicht tragen, **amortisieren sich Investitionen für eine genaue Bemessungsgrundlage im Vergleich zu einer pauschalen Behelfslösung sehr schnell. Unerwartete Folgekosten** durch eine schnelle Verbreitung kleiner Elektromotoren vor allem in den PS-starken Fahrzeugsegmenten **können vermieden werden.**

Bevorzugung PS-starker Mild-Hybride, Benachteiligung von Voll-Hybriden und Opel Ampera

Die folgenden Tabellen zeigen die Leistungsdaten und den CO₂-Ausstoß wichtiger Hybrid-Modelle sowie die neue Bemessungsgrundlage entsprechend dem begutachteten Gesetzesvorschlag. In der rechten Spalte ist aufgeführt, wie stark die einzelnen Modelle von der neuen Bemessungsgrundlage profitieren, verglichen mit der Leistung ihres konventionellen Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage.

Es zeigt sich, dass die vorgeschlagene Berechnungsmethode ausgerechnet die PS-stärksten Modelle mit dem höchsten CO₂-Ausstoß massiv bevorzugt. Die tatsächlichen Leistungswerte der Verbrennungsmotoren, die eigentlich als Bemessungsgrundlage heranzuziehen wären, werden um 40 bis 46 Prozent reduziert – also um weitaus mehr als es dem Verhältnis des Elektromotors an der Gesamtleistung entspricht.

Pkw-Hybrid-Modelle mit CO₂-Ausstoß rund 190 bis 260 Gramm pro km (rund 140 bis 200 Prozent des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes von Neuwagen)

Modell	Leistung Verbrennungsmotor	Leistung E-Motor (Anteil an Gesamtleistung)	Gesamt- Antriebs- Leistung	CO ₂ - Ausstoß pro km	Neue Bemessung (halbe kW)	Bevorzugung Verbrennungsmotor durch neue Bemessung
Porsche Cayenne S Hybrid /VW Touareg Hybrid	245 kW (333 PS)	34 kW (12,2 %)	279 kW	193 g	139,5	43,1 %
Cadillac Escalade 2Mode 2007	248 kW (337 PS)	22 kW (8,1 %)	270 kW	264 g	135	45,6 %
BMW ActiveHybrid X6	299 kW (406 PS)	58 kW (16,2 %)	357 kW	231g	178,5	40,3 %
Mercedes S 400 Hybrid	205 kW (279 PS)	15 kW (6,8 %)	220 kW	186 g	110	46,3 %
Lexus LS 600h	290 kW (394 PS)	165 kW (36,3 %)	455 kW	218 g	227,5	24,8 %

Pkw-Hybrid-Modelle mit CO₂-Ausstoß unter 100 Gramm pro km

Modell	Leistung Verbrennungs- motor	Leistung E-Motor (Anteil an Gesamt- leistung)	Gesamt- Antriebs- Leistung	CO ₂ - Ausstoß pro km	Neue Bemessung (halbe kW)	Bevorzugung Verbrennungs- motor durch neue Bemessung
Toyota Prius	73 kW (99 PS)	60 kW (45,1 %)	133 kW	92 g	66,5	8,9 %
Opel Ampera	63 kW (54 kW Generator)	111 kW (63,8 %)	174 kW	27 g	87	Nachteil von 38,1 %
Honda Insight Hybrid	65 kW (88 PS)	10 kW (13,3 %)	75 kW	96 g	37,5	42,3 %
Peugeot 3008 Hybrid4 (Diesel)	120 kW (163 PS)	27 kW (18,4 %)	147 kW	99 g	73,5	38,3%

Die Leistung des Verbrennungsmotors in einem Hybridfahrzeug sollte in vollem Umfang berücksichtigt werden.

Es kann auch kein Argument sein, eine neue Antriebstechnologie unabhängig von den tatsächlich erzielten Verbrauchswerten zu fördern, da nicht außer Acht gelassen werden kann, wie und mit welchem Nutzen diese Technologie eingesetzt wird. Es zählt, was am Ende an Verbrauchseinsparung herauskommt:

VCÖ schlägt dringend vor,

im Sinne einer zukunftsfähigen Lösung durch die **Festsetzung der Leistung des Verbrennungsmotors als Bemessungsgrundlage** zu verhindern, dass Fahrzeuge mit leistungsstarken Verbrennungsmotoren und hohem Verbrauch durch den Einbau eines relativ kleinen Elektromotors in den Genuss eines halbierten Steuersatzes kommen.

Sollte dennoch nur eine **Behelfslösung durch pauschale Verminderung** der Gesamtleistungswerte für alle Hybridfahrzeuge möglich sein, entspräche eine **Reduzierung der Steuerbemessungsgrundlage um maximal 15 Prozent** den realen Anteilen der Elektromotoren an den Hybridantrieben der meisten untersuchten Fahrzeuge.

VCÖ regt zur Umsetzung an:

Ergänzung des Wortlautes in § 5 Abs 1 Z 5 KfzStG und § 4 Abs 3 Z 6 VersStG

„Kraftfahrzeuge, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden;“ 1953

um die Wortfolge

„**bzw. der elektrische Anteil von Fahrzeugen mit Elektro-Hybrid-Antrieb**“,

um die Intention des Gesetzgebers, nur den Verbrennungsmotor als

Bemessungsgrundlage heranzuziehen deutlich zu machen.

Änderung des Wortlautes in § 5 Abs 1 Z 3b VersStG 1953 von „Motorleistung (in Kilowatt)“ in

„**Leistung des Verbrennungsmotors** (in Kilowatt)“

Änderung des Wortlautes in § 5 Abs 2 KfzStG von „Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die im Typenschein oder im Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen Werte maßgebend.“

in „Für die Steuerberechnung gemäß Abs. 1 sind die im Typenschein oder im

Bescheid über die Einzelgenehmigung eingetragenen **Werte des**

Verbrennungsmotors maßgebend.“

VCÖ–Änderungsvorschläge zum Normverbrauchsabgabegesetz 1991

Gemäß Gesetzesentwurf soll für Fahrzeuge mit Hybridantrieb der NoVA-Bonus bis 31. Dezember 2014 verlängert werden.

Der VCÖ rät davon ab.

Es gelten dieselben Argumente wie zur Bemessungsgrundlage von Versicherungs- und Kraftfahrzeugssteuer: Die verwendete Technologie in einem Antriebsmotor ist nicht per se „umweltfreundlich“. Für Umwelt- und Klimawirkung ist alleine der tatsächliche Abgas- bzw. CO₂-Ausstoß relevant. **Es sollte darüber hinaus darauf geachtet werden, dass nicht jeder Antrieb mit auf irgendeine Weise verbautem Elektromotor unabhängig von seinem Nutzen begünstigt wird.**

Ein Hybridmotor macht ein unnötig schweres, unnötig leistungsstarkes Fahrzeug mit folglich unnötig hohem Kraftstoffverbrauch nicht „umweltfreundlich“.

Wenn Förderungen oder Vergünstigungen für einzelne, sparsame Kraftfahrzeuge geleistet werden sollen – was der VCÖ aus grundsätzlichen Überlegungen ablehnt – sollte ein absoluter, niedriger CO₂-Ausstoßwert als Kriterium herangezogen werden.

Der VCÖ empfiehlt deshalb, Artikel 16 AbgÄG (Änderung des § 6a Abs. 1 Z 4 NoVAG 1991) zu streichen und den NoVA-Bonus, der unabhängig von tatsächlichem Sparnutzen für alle Hybridfahrzeuge gilt, somit auslaufen zu lassen.

VCÖ-Änderungsvorschläge zum Flugabgabegesetz

Die Einführung der Flugabgabe mit 1. Jänner bzw. 1. April 2011 war ein wichtiger erster Schritt zu mehr Kostengerechtigkeit angesichts der schädlichen Umwelt- und Klimawirkung des Flugverkehrs. **Eine Senkung der Flugabgabe, wie vorgeschlagen, um insgesamt rund 10 Millionen Euro Mindereinnahmen pro Jahr ist daher abzulehnen.**

VCÖ empfiehlt, die Tarife der Flugabgabe beizubehalten und die bestehenden Steuerprivilegien des Flugverkehrs abzubauen:

Sowohl aus budgetären als auch aus umwelt- und klimaschutzpolitischen Erwägungen ist eine Senkung der Tarife der Flugabgabe – insbesondere für Kurz- und Mittelstrecke – klar abzulehnen.

Im Gegenteil sollte die Flugabgabe im Sinne von Kostenwahrheit und gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern auf den Güterflugverkehr ausgeweitet und die Steuerbegünstigungen für den Flugverkehr (fehlende Kerosinsteuer, keine Umsatzsteuer auf Flugtickets) sollten abgebaut werden.

Der VCÖ schlägt daher vor, § 5 FlugAbgG in der derzeit gültigen Fassung beizubehalten.

Gerade eine Senkung der Flugticket-Abgabe für Kurz- und Mittelstrecke ist besonders kontraproduktiv, da diese Distanzen per Flugzeug besonders umweltschädlich sind und das Flugzeug hier im direkten, ohnehin bereits verzerrten Wettbewerb zu Ungunsten von Bahn, Bus und Pkw steht.

Auf der Strecke von Wien nach München verursacht eine Person, die im Flugzeug reist, durchschnittlich 146 Kilogramm CO₂, eine Person mit dem Pkw 64 Kilogramm und eine Person mit der Bahn rund sechs Kilogramm CO₂. Das Flugzeug ist damit pro Kilometer rund 20-mal klimaschädlicher als die Bahn und doppelt so klimaschädlich wie das Auto.

Steuerlich begünstigt ist ausgerechnet das klimaschädlichste dieser drei Verkehrsmittel: Flugkraftstoffe sind von der Mineralölsteuer befreit und für Flugtickets ist keine Mehrwertsteuer zu zahlen.

Die negative Klimawirkung des Flugverkehrs ist um das 2,7-fache höher als am Boden, weil die CO₂-Emissionen in empfindlichen Schichten der höheren Atmosphäre erfolgen. Wird diese zusätzliche Klimawirkung berücksichtigt, verursacht

ein Flugzeug pro Personenkilometer bei einem Kurzstreckenflug durchschnittlich 365 Gramm CO₂ und bei einem Langstreckenflug 291 Gramm.

Gesundheit und Lebensqualität entlang der Flugschneisen bei Flughäfen werden massiv durch Lärm beeinträchtigt. Häufig leiden Betroffene von Fluglärm unter Schlafstörungen sowie Herz-Kreislauf-Erkrankungen. In den vergangenen Jahren haben insbesondere Billigfluglinien dazu beigetragen, dass der Flugverkehr und mit ihm die Lärmbelastung gestiegen sind.

Der Emissionshandel, dem der Luftverkehr seit 2012 unterliegt, ist zahnlos, da zunächst 85 Prozent der Zertifikate gratis zugeteilt werden. Auch die festgelegte Emissionsobergrenze für den gesamten Flugverkehr liegt nur minimal unter dem bisherigen CO₂-Ausstoß. Der Emissionshandel ist somit auch kein Argument, eine Entlastung des Flugverkehrs an anderer Stelle zu befürworten.

Die Bundesregierung hat datiert mit April 2012 das „Nationale Reformprogramm Österreich“, das zur verstärkten Abstimmung der jährlichen Haushaltsplanung der EU-Mitgliedstaaten und der Umsetzung der Reformprioritäten (Europa 2020) dient, der Europäischen Kommission übermittelt.³ Die darin ebenfalls berichtete Flugabgabe, ein Jahr nach ihrer Einführung wieder zu senken, kann nicht im Sinne der Reformprioritäten Budgetkonsolidierung und Low-Carbon Economy im Sinne der Europäischen Kommission sein.

Zu den Argumenten für eine Senkung ist zu sagen:

Weder haben sich die Argumente und Berechnungen, die vor der Einführung der Flugabgabe lanciert wurden, bestätigt, noch sind die aktuell vorgebrachten Befürchtungen, die die Senkung begründen sollen, überzeugend.

Die Flugabgabe ist nur ein minimaler Aspekt im Standortwettbewerb der Flughäfen und Airlines neben beispielsweise Airportgebühren, interner Infrastruktur, Verkehrsanbindung, Zuverlässigkeit und Qualität der Serviceleistungen.

Auch nach der Einführung der Flugabgabe haben sich die Passagierzahlen der österreichischen Flughäfen in Österreich gut entwickelt und mit der internationalen Entwicklung mitgehalten. Das ist nicht verwunderlich, denn die Flugticketabgabe macht nur einen sehr kleinen Teil des Ticketpreises aus. Darüber

³ http://ec.europa.eu/europe2020/reaching-the-goals/monitoring-progress/national-programmes-2012/index_en.htm

hinaus wird die Flugabgabe vor allem von Besserverdienenden bezahlt und ein Viertel der Flugreisen in Österreich sind Geschäftsreisen.

Hinsichtlich des Arguments der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes und des Wirtschaftsstandortes generell zeigt sich beispielsweise in Deutschland lediglich ein Rückgang des Angebots an Low Cost-Carriern, da die Ticketabgabe hier den größten Effekt auf den Endpreis hat (laut Low-Cost Monitor 2012 des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt).

Eine Verteuerung der Billigflieger ist umweltpolitisch wünschenswert! Ein Rückgang des Billig-Segments nimmt zudem den Konkurrenzdruck von wirtschaftspolitisch am ehesten relevanten Fluggesellschaften.

Flughafen Wien prognostiziert plus 1 Million Passagiere pro Jahr

Mit dem weiterhin erwarteten, starken Passagierwachstum argumentiert der Flughafen Wien die **Notwendigkeit einer dritten Landebahn**. Zitat des Flughafen-Vorstandes Julian Jäger am 7. August 2012 im Kurier: „Heuer werden es über 22 Millionen [Anm: Passagiere] sein. Laut Prognosen sind es 2020 rund 30 Millionen. Damit würde das Zwei-Pisten-System an seine Grenzen stoßen.“ Trotz Flugticketabgabe und schwacher Konjunktur rechnet der größte Flughafen Österreichs also mit jährlich einer Million mehr Passagieren oder einem **Wachstum von über 36 Prozent binnen acht Jahren**.

Bei der Flugticketabgabe kann somit nicht von einer Wettbewerbsfrage des Standortes gesprochen werden. Eine **Senkung wäre ein reines Steuergeschenk an die Airlines**.

Sehr gute Passagierzahlen im Jahr 2011 und im ersten Halbjahr 2012

Die Zahlen zu Passagieraufkommen und Flugbewegungen in den Jahren 2011 und 2012 belegen sehr deutlich die gute Entwicklung beispielsweise des Flughafen Wiens nach Einführung der Flugabgabe – auch im Vergleich zu ausländischen Standorten ohne Abgabe:

Zitat aus der Presseaussendung des Flughafen Wien vom 19.1.2012:

„Flughafen Wien AG: Mit 21,1 Mio. Passagieren ein **Wachstum von +7,2 Prozent im Jahr 2011**“

- Passagierentwicklung 2011: + 7,2 %
- Passagierentwicklung Naher und Mittlerer Osten: + 3,7 %
- Passagierentwicklung nach Osteuropa: + 14,9 %

„Der Passagierverkehr in den Nahen und Mittleren Osten verzeichnete ein Plus von 3,7 Prozent. Der Verkehr nach Osteuropa stieg um 14,9 Prozent. Der Verkehr nach Westeuropa ist um 7,0 Prozent gestiegen. Die Flugbewegungen (Starts und Landungen) von 246.157 sind mit 0 Prozent Veränderung stabil geblieben, [...] Die durchschnittliche Auslastung der Flüge (Linie und Charter) stieg von 68,9 Prozent im Jahr 2010 auf 69,6 Prozent. 2011 wurde der Flughafen Wien von 73 Fluglinien regelmäßig angefliegen, neu dazu gekommen sind u.a. Condor, SkyWork, TAP Portugal, Transavia, Cirrus Airlines, Peoples Vienna Line und Ural Airlines.“

Im bisherigen Jahr 2012 (Jänner bis Juni, bis dato die aktuellsten vom VIA veröffentlichte Daten) **stiegen die Passagierzahlen um +7,9 Prozent** zum Vergleichszeitraum 2011.ⁱⁱ

Der leichte Rückgang der Flugbewegungen (an + ab) im Zeitraum Jänner bis Juni 2012 von 0,3% dürfte angesichts des gleichzeitig gestiegenen Passagieraufkommens einen Kostenvorteil für die Airlines darstellen (höhere Auslastung der Maschinen).

Wien trotz Flugabgabe im Jahr 2011 mit bester Entwicklung im Vergleich Wien – Zürich – Bratislava – Prag

Flughafen Wien:

Passagiere 2011 +7,2 %	Flugbewegungen +/- 0 %
Passagiere Jänner-Mai 2012: +8,1 %	Flugbewegungen Jänner-Mai 2012: -0,9 %

Flughafen Zürichⁱⁱⁱ:

Passagiere 2011 +6,4%	Flugbewegungen +3,8%
Passagiere Jänner-Mai 2012: +3,2%	Flugbewegungen Jänner-Mai 2012: -3,2%

Flughafen Bratislava^{iv}

Passagiere 2011: -4,8%

Flughafen Prag^v

Passagiere 2011: +2%	Flugbewegungen -3,4%
----------------------	----------------------

VCÖ schlägt über die bestehende Flugabgabe hinaus folgende Maßnahmen für mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr vor:

Güterverkehr in die Flugabgabe einbeziehen:

Die umwelt- und klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs sind natürlich unabhängig davon, ob Personen oder Güter transportiert werden. Trotzdem ist der Güterverkehr derzeit von der Flugabgabe ausgenommen und sollte künftig berücksichtigt werden.

Kerosinbesteuerung EU-weit einführen

Mit Ausnahme von Kerosin wird auf alle fossilen Treibstoffe eine Energiesteuer eingehoben. Diese Privilegierung des Flugverkehrs ist angesichts seiner Konkurrenzfähigkeit zu anderen Verkehrsmitteln und seiner weiten Verbreitung nicht mehr zur Förderung des Flugverkehrs notwendig.

Es braucht eine Kerosin-Besteuerung auf EU-Ebene. Im Jahr 2011 betrug der Entgang an Mineralölsteuer für den österreichischen Fiskus ausgehend vom Steuersatz für Benzin rund 400 Millionen Euro.

Mehrwertsteuer auf Flugtickets einheben

Null Prozent Mehrwertsteuer auf Flugtickets ist Wettbewerbsverzerrung. Denn für Bahntickets muss von den Fahrgästen Mehrwertsteuer bezahlt werden. Auch im Endpreis für Benzin und Diesel sind 20 Prozent Mehrwertsteuer enthalten. Einzig Flugtickets sind von der Mehrwertsteuer befreit. Das ist eine ungerechtfertigte Bevorzugung von Flugreisen.

Der Wettbewerb der Verkehrsmittel wird so zugunsten des umweltschädlicheren Flugzeugs verzerrt. Im Rahmen einer Überarbeitung der Umsatzsteuer-Richtlinie ist eine europaweite Mehrwertsteuer für Flugtickets einzuführen.

ⁱ http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&reserve-mode=active&content-id=1249344074280&news_beitrag_id=1326917801340

ⁱⁱ http://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&reserve-mode=active&content-id=1249344074280&news_beitrag_id=1341353736789

ⁱⁱⁱ Flughafen Zürich: Statistikbericht 2011 sowie http://www.flughafen-zuerich.ch/desktopdefault.aspx/tabid-506/992_read-4349/

^{iv} <http://www.airportbratislava.sk/de/uber-uns/profil-der-gesellschaft/statistische-angaben/>

^v <http://www.prg.aero/en/prague-airport/press-center/press-releases/in-2011-prague-airport-handled-118-million-passengers-representing-a-2-increase-over-the-preceding-year/>