



**Österreichischer
Städtebund**
LANDESGRUPPE
OBERÖSTERREICH

Präsidium, Personal und Organisation

BMVIT - IV/L1 (Luftfahrtrecht und Flugsicherung)

Altes Rathaus, Hauptplatz 1, 4041 Linz

Telefon +43 (732) 7070-1272

Fax +43 (732) 7070-54-1272

staedtebund@mag.linz.at

www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:

0003016/2012 PPO RKzl

bearbeitet von:

Mag.a Gudrun Koppensteiner / +43 (732) 7070-1130

elektronisch erreichbar:

gudrun.koppensteiner@mag.linz.at

Frist bis 02.03.2011

Linz, 27.02.2012

"Flughafenentgelt"

Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltgesetz – FEG)

Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Landesgruppe Oberösterreich des Österreichischen Städtebundes gibt in Zusammenarbeit mit der Flughafen Linz GesmbH folgende Stellungnahme ab:

Allgemeines, finanzielle Belastungen:

Grundsätzlich wird die Umsetzung der Richtlinie in einem eigenen Gesetz begrüßt, um einheitliche und klare Regelungen über die Festsetzung von Flughafenentgelten zu schaffen, welche die bisherige Verwaltungspraxis fortsetzen.

Trotzdem ist es erforderlich, bei den im Folgenden angeführten Punkten Klarstellungen in den endgültigen Entwurf aufzunehmen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. Definition der Flughafenentgelte in § 3 Z 4:

Die Definition der Flughafenentgelte in § 3 Z 4 wurde im Wesentlichen aus der Richtlinie übernommen und ist daher sehr allgemein. Insbesondere ist unklar, ob der Infrastrukturtarif gemäß § 10 Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz nunmehr in den Anwendungsbereich des FEG fällt. Die Definition der Flughafenentgelte würde diese Interpretation zulassen (*„...Geldleistung für die Nutzung der Einrichtungen (...), die ausschließlich vom Flughafen-leitungsorgan bereitgestellt werden und (...) mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen“*). Unter diese Definition ist wohl auch die zentrale Infrastruktur des Flughafens zu subsumieren, für welche der Infrastrukturtarif zu entrichten ist. Wir gehen daher davon aus, dass auch der bisherige Infrastrukturtarif in den Anwendungsbereich des FEG fällt und die Entgelthöhe gemäß der Anlage Punkt 2 zum FEG (Formel) angepasst wird. Entgelte zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdienstleistungen gemäß Anhang der Richtlinie 96/67/EG (RL betreffend Bodenabfertigungsdienste) sollen hingegen in Entsprechung der Richtlinie nicht vom FEG erfasst sein.

Hinsichtlich des Sicherheitsentgelts gemäß § 11 Luftfahrtsicherheitsgesetz („LSG“) ist ebenfalls eine Subsumtion unter das FEG zu fordern. Die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen und die Erläuterungen sind so zu verstehen, dass die Höhe des Sicherheitsentgeltes zwar erstmalig nach den Bestimmungen des LSG nach dem Vollkostenprinzip ermittelt wird, danach aber die Verfahrensbestimmungen des FEG zur Anwendung gelangen, inklusive der Entwicklung der Entgelthöhe gemäß der im Anhang zum FEG definierten Formel und Escape Klauseln. Eine jährliche Neuberechnung des Sicherheitsentgeltes nach dem Vollkostenprinzip würde lediglich einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten. Eine unterschiedliche Behandlung des Sicherheitsentgeltes zu den im FEG geregelten Entgelten wäre weder sachgerecht noch sinnvoll.

Es wird daher ersucht, in Ziffer 4 des § 3 (Begriffsbestimmungen) die von diesem Gesetz betroffenen Flughafenentgelte, nämlich das Landeentgelt (bisher Landetarif); das Passagierentgelt (bisher Passagiertarif); das Parkentgelt (bisher Parktarif) und das Sicherheitsentgelt (bisher Securitytarif) sowie das Infrastrukturentgelt (bisher Infrastrukturtarife) explizit anzuführen.



Österreichischer
Städtebund

Damit wird auch klargestellt, dass die Abfertigungsentgelte, die heute schon bestehen und ebenfalls „Entgelte“ genannt werden, nicht umfasst sind.

2. Flughafenentgeltregelung in § 8:

In § 8 wird die Möglichkeit vorgesehen, die Flughafenentgelthöhe *„für einen drei Jahre nicht übersteigenden Zeitraum befristet festzusetzen“*. In den Erläuterungen wird dazu ausgeführt, dass eine dreijährige Geltungsdauer nicht bedeutet, *„dass die Flughafenentgelthöhe über den gesamten Zeitraum notwendigerweise unverändert bleiben muss. Die Flughafenentgeltregelung kann nämlich auch Bestimmungen beinhalten, die eine Fortentwicklung der Entgelthöhe während des Geltungszeitraumes auf Grund bestimmter objektivierbarer Faktoren ermöglichen.“* Unklar ist, ob mit „objektivierbaren Faktoren“ eine Änderung der Entgelthöhe aufgrund der Formel gemäß Punkt 2 der Anlage oder eine Änderung aufgrund einer Neuberechnung gemäß Punkt 6 der Anlage gemeint ist (Escape Klauseln). Es wird davon ausgegangen, dass die beantragte und genehmigte Entgelthöhe für den beantragten Zeitraum festgesetzt wird und nur gemäß Punkt 6. und 7. der Anlage geändert werden kann. Es wäre daher eine Klarstellung wünschenswert, in welchen Fällen eine Änderung der Entgelthöhe während der Geltungsdauer der Flughafenentgeltregelung möglich ist.

3. Fristen im Konsultationsverfahren gemäß § 9:

Der vorgeschlagene § 9 Abs 1 bietet noch Raum für Fehlinterpretationen, die durch einen klareren Bezug zu den in der Anlage definierten Anwendungsfällen vermieden werden könnten. Die Regelung kann so verstanden werden, dass bei einer beantragten Änderung der Flughafenentgelthöhe gemäß Punkt 2 der Anlage (Formel) das Flughafenleitungsorgan zwei Monate vor Ablauf der Gültigkeit der geltenden Flughafenentgeltregelung einen neuerlichen Antrag stellen muss. Nur für den Fall, dass eine Neuberechnung/Neukalkulation der Flughafenentgelte gemäß Punkt 6 oder 7 der Anlage beantragt werden soll, wird die Frist zur Antragstellung auf sechs Monate verlängert. Es sollte daher durch einen Verweis auf die jeweiligen Punkte in der Anlage klargestellt werden, in welchen Fällen die 2 Monats- bzw. die 6 Monatsfrist zur Anwendung gelangt.

Es wird jedoch auch angeregt, die sechsmonatige Frist auf vier Monate zu verkürzen, da ansonsten unter Berücksichtigung der Konsultationsverpflichtung mit dem Nutzerausschuss eine Neuberechnung/Neukalkulation der Flughafenentgelte eine zu lange Vorlaufzeit bedeuten würde.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass entgegen den Vorgaben der Richtlinie, der Gesetzesentwurf keine Frist vorsieht, dass das Flughafenleitungsorgan dem Nutzerausschuss zumin-

dest vier Monate vor dem Inkrafttreten der Flughafenentgeltregelung Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Flughafenentgelthöhe vorzulegen hat.

4. Parameter gemäß Punkt 3 der Anlage:

Aufgrund der Richtlinie wären dem Nutzausschuss vier Monate vor Inkrafttreten der Flughafenentgeltregelung Vorschläge über Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Flughafenentgelthöhe vorzulegen (siehe Punkt 4. der Stellungnahme). Das heißt, dass die Vorschläge dem Nutzausschuss jedenfalls vor dem 1.9. eines Jahres vorgelegt werden müssen. In Punkt 3 der Anlage wird für die Bestimmung des Verkehrswachstums der 2-jährige Durchschnitt herangezogen, wobei die 12 Monate jeweils von 1.9. bis 31.08. festgelegt werden. Am 1.9. eines Jahres liegen aber weder die Verkehrszahlen vor (erst 3 bis 4 Tage später) noch der Verbraucherpreisindex (dieser wird erst am 15. des Folgemonates, also am 15.09. veröffentlicht). Um die 4 Monatsfrist zur Vorlage der Vorschläge an den Nutzausschuss einhalten zu können, wird daher angeregt, für die Bestimmung des Verkehrswachstums die Monate vom 1.8. bis 31.07 heranzuziehen. Das gleiche gilt für Punkt 3.2 der Anlage.

In Absatz 3 des Anhangs wurde festgehalten, dass die Basis für das Verkehrswachstum (T_n) der 2-jährige Durchschnitt der letzten beiden IST-Jahre sein soll. Diese 2-jährige Durchrechnung gilt heute schon in Wien, auf den Bundesländerflughäfen gilt heute eine 3-jährige Durchrechnung.

Diese Durchschnittsrechnung über 3 IST – Jahre sollte ebenfalls aus dem derzeit geltenden Regelungsbereich in das Flughafenentgeltgesetz übernommen werden.

5. Neuberechnung der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe gemäß Punkt 6.4 der Anlage:

Bei der Ermittlung der Entgelterhöhung gemäß Punkt 6.4 der Anlage sind nur „angemessene Kosten unter Abzug von Zusatzerträgen aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, die aus der Kapazitätserweiterung resultieren sowie unter Abzug von Kosteneinsparungen bei luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, die mit der Kapazitätserweiterung einhergehen, zu berücksichtigen“.

Es wäre eine Klarstellung zu treffen, dass nur diejenigen Zusatzerträge bzw. Kosteneinsparungen zu berücksichtigen sind, die ausschließlich und direkt der Kapazitätserweiterung zu-



Österreichischer
Städtebund

zuordnen sind. So sollen bei einer Erweiterung eines Terminals nur die direkten Zusatzerträge bzw. Kosteneinsparungen aus der Terminalerweiterung berücksichtigt werden, jedoch nicht die indirekten Zusatzerträge bzw. Kosteneinsparungen aus der bestehenden Infrastruktur, weil z.B.: durch die Terminalerweiterung auch mehr Passagiere die Start- und Landebahnen benützen können.

Mit freundlichen Grüßen
Der Leiter der Geschäftsstelle

Dr. Ernst Inquart
(Präsidialdirektor)

(elektronisch beurkundet)



@ AMTSSIGNATUR
Landeshauptstadt Linz

Dieses Dokument wurde amtssigniert.

Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: <http://www.linz.at/amtssignatur>