
15071/AB XXIV. GP

Eingelangt am 03.09.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Finanzen

Anfragebeantwortung

Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag. Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

Wien, am August 2013

GZ: BMF-310205/0212-I/4/2013

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 15363/J vom 3. Juli 2013 der Abgeordneten Dipl.-Ing. Gerhard Deimek, Kolleginnen und Kollegen beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu 1.:

Im Budget 2012 wurden Einnahmen in der Höhe von 90 Mio. Euro veranschlagt.

Zu 2.:

Die realisierten Einnahmen betragen 107,1 Mio. Euro (vgl. Bundesrechnungsabschluss 2012).

Zu 3.:

Für das Jahr 2012 wurden 70,9 % der Abgabenschuld aus der Flugabgabe für Abgabepflichtige verbucht, die ihren Sitz oder eine Betriebsstätte im Inland haben.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zu 4. bis 6.:

Die folgende Aufstellung zeigt die Einnahmen aus der Flugabgabe für 2011, 2012 und das erste Quartal 2013. Die Aufkommenszahlen für Kurzstrecken wurden in Inlandsflüge und übrige Kurzstreckenflüge unterteilt, da die Abgabe nach Tarif gemäß § 5 Abs. 3 Flugabgabegesetz (FlugAbgG) im Inland einschließlich Umsatzsteuer zu verstehen ist und daher der Nettobetrag der Abgabe geringer als bei grenzüberschreitenden Flügen ist. Eine Abweichung zu den realisierten Aufkommenszahlen ergibt sich durch den Zeitabstand zwischen Entstehung der Abgabenschuld und Entrichtung der Abgabe bzw. durch Rückstände.

Strecke	2011	2012	2013 Q1
Inlandsflüge	1.452.735,02 €	1.476.544,27 €	266.681,16 €
Kurzstrecke	47.387.760,00 €	66.465.472,00 €	13.328.119,00 €
Mittelstrecke	3.886.620,00 €	5.499.620,00 €	1.039.950,00 €
Langstrecke	23.727.375,00 €	32.760.315,00 €	7.608.020,00 €
Summe	76.454.490,02 €	106.201.951,27 €	22.242.770,16 €

Zu 7.:

Im Flugabgabegesetz wird nicht zwischen (gewerblicher) General Aviation einerseits und gewerblichem Linien- und Charterverkehr andererseits unterschieden. Entsprechende Daten werden daher steuerlich nicht erhoben. Eine Aufteilung nach beförderten Passagieren erwies sich als nicht praktikabel, da z.B. auch gelegentlicher Charterverkehr zu ähnlich niedrigen Beförderungszahlen führen kann, wie sie ein aktiver General Aviation-Betrieb aufweist. Es können daher keine diesbezüglichen Angaben gemacht werden.

Zu 8.:

Die Rückstände betragen mit Stand 10. Juli 2013 etwa 0,5 Mio. Euro und entfallen fast vollständig auf Abgabepflichtige ohne Sitz oder Betriebsstätte im Inland. Nähere Angaben können aufgrund der abgabenrechtlichen Geheimhaltungspflicht gemäß § 48a Bundesabgabenordnung (BAO) nicht gemacht werden.

Zu 9.:

Bei der Erstellung des Regierungsprogrammes im Jahr 2008 war das volle Ausmaß der budgetären Belastung durch die Wirtschaftskrise noch nicht absehbar. Nichtsdestotrotz hat sich die Bundesregierung im Regierungsprogramm auch zu gesunden und stabilen

Staatsfinanzen bekannt und darauf verständigt, einen über den Konjunkturzyklus ausgeglichenen Haushalt zu erreichen. Die budgetären Aufwendungen – z.B. durch die Unterstützung des Bankensektors und den Ausfall an Einnahmen – machten im Jahr 2010 ein Konsolidierungspaket erforderlich. Die Bundesregierung hat sich im Zuge der Erstellung dieses Konsolidierungspakets entschieden, die ökologischen Aspekte des Steuersystems zu stärken. Ein Teil dieses Maßnahmenpakets war die Einführung einer Flugabgabe nach deutschem Vorbild.

Zu 10.:

Die Einnahmen aus der Flugabgabe sind nicht zweckgebunden; eine formelle Zweckbindung der Einnahmen aus der Flugabgabe war zu keinem Zeitpunkt vorgesehen.

Zu 11.:

Die Evaluierung der Flugabgabe im Jahr 2012 (Studie des IHS im Auftrag des Bundesministeriums für Finanzen, einsehbar auf der BMF-Homepage unter https://www.bmf.gv.at/steuern/a-z/flugabgabegesetz/IHSBericht_Flugabgabe.pdf?3vtn20) hat ergeben, dass generell nur schwache Anzeichen für Passagerrückgänge festzustellen sind. Es kann demnach nicht davon ausgegangen werden, dass die Attraktivität Österreichs als Wirtschaftsstandort durch die Flugabgabe gefährdet ist. Auch im Tourismusbereich kam es demgemäß zu keinen gravierenden Auswirkungen auf das Buchungsverhalten. Passagerrückgänge auf den Bundesländerflughäfen sind überwiegend durch andere Faktoren (z.B. Einstellen von Flugverbindungen) begründbar. Im Übrigen ist laut einer Presseausendung der Statistik Austria vom April/Mai dieses Jahres das Passagieraufkommen am Flughafen Wien nicht gesunken, sondern 2012 um 5,1 % gegenüber 2011 gestiegen (http://www.statistik.at/web_de/presse/070735).

Zu 12.:

In Europa haben die Niederlande und Dänemark die bereits eingeführte Flugabgabe wieder abgeschafft, wobei – laut der in der Beantwortung zu Frage 11. angeführten Studie – beide Länder diesen Schritt mit der Abwanderung der Passagiere in benachbarte ausländische Flughäfen begründeten. In der Studie werden jedoch – was die Niederlande anbelangt – weitere Faktoren angeführt, die zu einem Passagerrückgang geführt haben können.

Zu 13.:

Die Einführung der Flugabgabe wurde sowohl im vorparlamentarischen als auch im parlamentarischen Gesetzwerdungsprozess von intensiven Diskussionen mit den Betroffenen

begleitet. Namentlich waren die führenden Fluglinien bzw. deren Interessenvertretung und die österreichischen Flughäfen bzw. deren Interessenvertretung eingebunden. Eine Studie bzw. eine sonstige Form einer formellen ex-ante Evaluierung wurde nicht in Auftrag gegeben.

Zu 14.:

Die gesetzlich vorgesehene Evaluierung der Flugabgabe erfolgte – wie bereits angeführt – durch Beauftragung einer Studie an das Institut für Höhere Studien (IHS). Inwieweit dieses Institut im Zuge der Studiererstellung Vertreter der österreichischen Luftfahrtindustrie eingebunden hat, entzieht sich der Kenntnis des Bundesministeriums für Finanzen.

Zu 15.:

Mit dem Abgabenänderungsgesetz 2012 wurde in § 15 FlugAbgG eine (weitere) Evaluierung verankert, die bis 30. September 2014 zu erfolgen hat.

Zu 16.:

Wie sich aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage des Abgabenänderungsgesetzes 2012 ergibt, wurde der Tarif für die Kurzstrecke und für die Mittelstrecke gesenkt, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich in der Luftfahrt zu unterstützen. Damit sollte einer Abwanderung von Abflügen an außerösterreichische Flughäfen entgegengewirkt werden. Eine Absenkung des Tarifs für die Langstrecke aus Gründen der Wettbewerbsfähigkeit wurde nicht als erforderlich angesehen; immerhin beträgt z.B. der Tarif der deutschen Luftverkehrssteuer für die Langstrecke 42,18 Euro im Vergleich zu 35 Euro in Österreich.

Zu 17.:

Eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den einzelnen Fluglinien, die österreichische Flughäfen bedienen, kann durch die Ausgestaltung des Flugabgabetarifes nicht hervorgerufen werden. Die Flugabgabe ist aufgrund ihrer Ausgestaltung und der luftfahrtrechtlichen Vorgaben durch die Fluglinien nämlich auf die Passagiere zu überwälzen. Dass die Passagiere allein aufgrund der Flugabgabe ihre Flugdestination auswählen und z.B. statt eines Flugzieles, das im Langstreckenbereich liegt, auf ein Flugziel im Mittelstreckenbereich umdisponieren würden, ist realitätsfern. Das gilt gerade angesichts des geringen Anteils der Flugabgabe an den Gesamtkosten für ein Flugticket (z.B. im Vergleich zum Treibstoffzuschlag).

Zu 18.:

Bei der Flugabgabe sind derzeit keine Änderungen geplant.

Zu 19.:

Derzeit ist weder die Aussetzung noch die Abschaffung der Flugabgabe geplant.

Mit freundlichen Grüßen