

**XXIV. GP.-NR**

15363/J

**03. Juli 2013****ANFRAGE**

des Abgeordneten DI Deimek  
und weiterer Abgeordneter  
an die Bundesministerin für Finanzen  
betreffend Flugabgabe – Zusammensetzung und Entwicklung

Der mit dem Budgetbegleitgesetz 2011 erstmals eingeführte Flugabgabe unterliegt der Abflug einer Passagierin/eines Passagiers von einem österreichischen Flughafen (derzeit betrifft dies die Flughäfen Wien, Salzburg, Linz, Innsbruck, Klagenfurt, Graz) mit einem motorisierten Luftfahrzeug.

Die Flugabgabe beträgt derzeit je Passagierin/Passagier für Abflüge mit einem Zielflugplatz innerhalb der

Kurzstrecke gemäß Anlage 1 zum FlugAbgG	7 Euro
Mittelstrecke gemäß Anlage 2 zum FlugAbgG	15 Euro
Langstrecke	35 Euro

Unterliegt die Beförderung einer Passagierin/eines Passagiers auf einem Kurzstreckenflug der Umsatzsteuer (Inlandsflug), dann beträgt die Flugabgabe 6,36 Euro. Zusätzlich müssen 0,64 Euro Umsatzsteuer pro flugabgabepflichtigen Vorgang abgeführt werden.

Abgabenschuldnerin/Abgabenschuldner ist die Luftfahrzeughalterin/der Luftfahrzeughalter, die/der den Abflug durchführt.

Dazu stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Finanzen folgende

**Anfrage**

1. Wie hoch waren die geplanten Einnahmen aus der Flugabgabe im Jahr 2012?
2. Wie hoch waren die tatsächlichen Einnahmen aus der Flugabgabe im Jahr 2012?
3. Wie viel Prozent der Einnahmen entfielen 2012 auf österreichische Carrier?
4. Wie hoch waren die Einnahmen aus der Flugabgabe auf Kurzstreckenflügen im Jahr 2011 bzw. 2012 bzw. im 1. Q 2013?
5. Wie hoch waren die Einnahmen aus der Flugabgabe auf Mittelstreckenflügen im Jahr 2011 bzw. 2012 bzw. im 1. Q 2013?
6. Wie hoch waren die Einnahmen aus der Flugabgabe auf Langstreckenflügen im Jahr 2011 bzw. 2012 bzw. im 1. Q 2013?
7. Wie teilen sich die Einnahmen aus der Flugabgabe auf einerseits die gewerbliche Luftfahrt und andererseits auf die General Aviation auf (insgesamt bzw. aufgliedert auf Kurz-, Mittel- und Langstrecke)?
8. Wie hoch sind derzeit die Außenstände bei der Flugabgabe und wer bzw. welche Unternehmen sind davon betroffen?
9. Inwieweit widerspricht die Flugabgabe der Forderung des Regierungsprogrammes 2008-2013, dass zusätzliche, den Wettbewerb verzerrende Auflagen und Kostenbelastungen vermieden werden müssen (so ist dort beispielsweise die Bedeutung der österreichischen Luftfahrt für den Wirtschaftsstandort festgeschrieben, diese Bedeutung wurde erst kürzlich durch Oxford Economics bestätigt)?

10. Findet eine ökologische Zweckbindung der Einnahmen aus der Flugabgabe entsprechend der Begründung für die Einführung derselben statt?
11. Inwieweit ist der drastische Verkehrsrückgang am Flughafen Wien-Schwechat und auf den Bundesländerflughäfen auf die Flugabgabe zurückzuführen?
12. Welche Beispiele mit negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen aufgrund ähnlicher Ticketsteuern gibt es aus anderen Ländern?
13. Gab es vor Einführung der Flugabgabe eine Evaluierung, ob in Österreich durch die Einführung der Flugabgabe mit negativen volkswirtschaftlichen zu rechnen ist und waren die Stakeholder der österreichischen Luftfahrtindustrie in diese eingebunden?
14. Wurden die Stakeholder der österreichischen Luftfahrtindustrie im Rahmen der im letzten Jahr durchgeführten Evaluierung der Flugabgabe eingebunden?
15. Wann ist die nächste Evaluierung geplant und werden die Stakeholder der österreichischen Luftfahrt dabei ausreichend eingebunden sein?
16. Wieso erfolgte die per 1.1.2013 stattgefundenene Absenkung nicht gleichmäßig über alle drei Kategorien?
17. Ist dadurch nicht eine Wettbewerbsverzerrung zwischen den einzelnen Geschäftsmodellen der Fluglinien zu erwarten?
18. Sind bei der Flugabgabe Änderungen geplant und wenn ja, welche?
19. Wann ist die Aussetzung bzw. Abschaffung der Flugabgabe geplant?

