

An das
Bundesministerium für Finanzen
zH Frau Dr. Edeltraud Lachmayer
Hintere Zollamtsstraße 2b
1030 Wien
Vorab per E-Mail an:
edeltraud.lachmayer@bmf.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

FLUGHAFEN WIEN AKTIENGESELLSCHAFT
A-1300 Wien-Flughafen, Postfach 1

Tel. (+43-1) 7007-22222
Fax (+43-1) 7007-23622
Unser Zeichen: CRWK/wk/1302
Flughafen Wien, 17.11.2010

Stellungnahme zum Flugabgabegesetz

Sehr geehrte Frau Dr. Lachmayer!

Die Flughafen Wien AG erlaubt sich eine Stellungnahme zum Entwurf des Flugabgabegesetzes abzugeben:

1. Grundsätzliches:

1.1. Die Einführung einer Flugabgabe ist dem Grund nach abzulehnen:

Die Flughafen Wien AG lehnt die Einführung einer Flugabgabe für den Abflug von Passagieren von einem österreichischen Verkehrsflughafen ab, weil damit die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftfahrt, insbesondere auch der Flughäfen, gegenüber den ausländischen Mitbewerbern geschwächt wird. Die Einführung einer ähnlichen Abgabe in den Niederlanden im Juli 2008 hat gezeigt, dass die negativen Effekte der Abgabe (durch Rückgänge der Passagierzahlen und im Tourismus, sowie durch höhere Arbeitslosigkeit) die zusätzlichen Steuereinnahmen um ein Vielfaches überstiegen haben. Die Niederlande haben die Einhebung einer entsprechenden Abgabe daher wieder zurückgenommen. Als Reaktion auf die negativen Effekte in den Niederlanden wurde auch die geplante Einführung einer Flugabgabe in Belgien wieder fallen gelassen.

In den erläuternden Bemerkungen wird die Einführung einer Flugabgabe unter anderem damit begründet, dass der Luftverkehr einen wesentlichen Anteil an der Emission klimaschädlicher Stoffe hat. Gerade die Flugabgabe stellt jedoch für preissensitive Passagiere einen Anreiz dar, auf andere Flughäfen im nahen Ausland (Bratislava, Budapest, Prag, Laibach, Marburg, Zagreb, Brünn, Bozen, etc) auszuweichen, was zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen aus anderen Verkehrsträgern führt.

Im Übrigen sind wir der Ansicht, dass die Flugabgabe gegen die „Chicago Convention“, BGBl. Nr. 97/1949 sowie gegen Art 14 Abs 1 lit b der EU RL 2003/96/EG verstößt und verweisen diesbezüglich auf die Ausführungen in der Stellungnahme des Instituts für Österreichisches und Internationales Luftfahrtrecht.

Aus diesen Gründen ersucht die Flughafen Wien AG dringend, die Einführung einer Flugabgabe zu überdenken, weil die negativen wirtschaftlichen Effekte die Einnahmen der Steuer – wie das Beispiel Niederlande gezeigt hat - höchstwahrscheinlich übersteigen werden und die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftfahrt daher unnötig geschwächt wird.

1.2. Flughäfen nicht als Abgabenschuldner:

Im Unterschied zum deutschen Entwurf – der offensichtlich als Vorbild gedient hat – werden im österreichischen Entwurf nicht die Luftverkehrsunternehmen, sondern die Flughäfen als Abgabenschuldner definiert. Da die notwendigen Informationen für die Berechnung der Höhe der Flugabgabe bei den Luftverkehrsunternehmen vorhanden sind und diese erst an den Flughafen übermittelt werden müssen, führt diese unnötige Schnittstelle sowohl zu einer Verkomplizierung bei der Ermittlung der Abgabenhöhe als auch zu zusätzlichen Kosten bei den Flughäfen und den Luftverkehrsunternehmen.

Entgegen der offenbar vorherrschenden Ansicht in den erläuternden Bemerkungen handelt es sich bei den zusätzlich benötigten Daten keinesfalls um Informationen, die unterhalb der Bagatellgrenze liegen. Die primäre Datenquelle am Flughafen Wien basiert auf Einzelflugbewegungen, nicht jedoch auf kompletten Buchungen, die aber zur Berechnung der Flugabgabe zwingend erforderlich wären. Das heißt, wenn Passagiere einmal oder öfter umsteigen, ist dem Flughafen der Zielflughafen des Passagiers nicht unbedingt bekannt.

Als sekundäre Datenquelle erhält der Flughafen von den Fluglinien bzw. den Handling Agents sogenannte PTMs („Passenger Transfer Messages“). Diese PTMs basieren auf dem international einheitlichen IATA Standard. Auf diesem PTMs sind Informationen bezüglich der am nächsten Flughafen zu erwartenden Transferpassagiere samt nächstem Streckenziel (nicht Endziel!) vorhanden. Bei einem vom Flughafen Wien abfliegenden Passagier ist aus den PTMs nur der nächste und der übernächste Flughafen ersichtlich, der jedoch nicht zwingend das zur Berechnung der Flugabgabe erforderliche Endziel ist.

Beispiel: Flug von Innsbruck – Wien – Dubai – nach Sydney: Abgabenschuldner wäre in diesem Fall der Flughafen Innsbruck, weil es sich in Wien nur um einen Transferpassagier handelt, der von der Flugabgabe ausgenommen ist. Aufgrund der Information der PTMs sind dem Flughafen Innsbruck nur die nächste (Wien) und übernächste (Dubai) Destination bekannt. Nach diesen Informationen könnte der Flughafen Innsbruck nur die Mittelstrecke bis Dubai berechnen, weil ihm der Zielflughafen Sydney nicht bekannt ist. Zudem kann der Transferpassagier aus Innsbruck kommend keinem Endziel zugeordnet werden.

Weiters enthalten die PTMs keine Angabe darüber, wie lange sich ein Passagier bei einem Zwischenstopp auf einem Flughafen aufhält. Eine Beurteilung, ob eine Flugreise länger als 24 Stunden unterbrochen wurde, ist daher nicht möglich.

Die Übermittlung der entsprechenden Daten setzt daher erhebliche Investitionen in neue Systeme, in die Adaptierung bestehender Systeme und in die Schaffung von neuen Schnittstellen sowie einen zusätzlichen Administrationsaufwand voraus. Wir weisen darauf hin, dass viele Luftverkehrsunternehmen bereits entsprechende Systeme implementiert haben, weil sie als direkte Abgabenschuldner ähnliche Abgaben in England, Irland und Deutschland bereits abführen müssen. Durch die Definition der Flughäfen als Abgabenschuldner wird in Österreich ein einzigartiger Sonderfall geschaffen, der bei den Luftverkehrsunternehmen zur unnötigen Duplizierung von Systemen und bei den Flughäfen zu zusätzlichen Investitions- und Verwaltungskosten führt.

Wir fordern daher, dass die Luftverkehrsunternehmen wie in Deutschland, England und Irland auch in Österreich direkt als Abgabenschuldner definiert werden, um diese unnötigen Kosten und den zusätzlichen Verwaltungsaufwand (sowohl bei den Luftverkehrsunternehmen als auch bei den Flughäfen) zu vermeiden.

1.3. Risikoabgeltung für Flughäfen:

Sollten die Flughäfen dennoch weiterhin als Abgabenschuldner definiert werden, so wären die dadurch entstehenden Administrations- und Investitionskosten sowie eine Risikoabgeltung für uneinbringliche Forderungen - in Anlehnung an § 13/3 Luftfahrtsicherheitsgesetz – jedenfalls vorzusehen. Entsprechend der Stellungnahme der AÖV (Arbeitskreis der österreichischen Verkehrsflughäfen) fordern wir daher eine Risiko- und Administrationspauschale in Höhe von 6 % der Abgabenschuld um die Kosten der Erhebung der Flugabgabe ausgleichen zu können.

2. Sonstiges:

2.1. Ausnahmen für Flugplätze mit weniger als 100.000 Passagiere jährlich:

Wir weisen darauf hin, dass unter Umständen auch „kleine“ Flugplätze wie der Flugplatz Vöslau in den Anwendungsbereich des Flugabgabengesetzes fallen können. Für Flugplätze dieser

Größenordnung und deren Passagiere wäre der administrative Aufwand zur Abführung einer Flugabgabe völlig unverhältnismäßig zu den dadurch erzielbaren Steuereinnahmen und die Beschaffung der notwendigen Daten sehr schwierig. Wir schlagen daher vor, dass Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von weniger als 100.000 abfliegenden Passagieren von der Abgabenschuld befreit sind, so wie das auch im Entwurf des Luftfahrtsicherheitsgesetzes (§ 5 Abs 1) der Fall ist.

2.2. Unsachliche Definition von Kurz- und Mittelstrecke:

Laut den erläuternden Bemerkungen soll die unterschiedliche Staffelung der verschiedenen Tarifstufen (Kurz-, Mittel- und Langstrecke) dem höheren Schadstoffausstoß bei längeren Flugstrecken Rechnung tragen und deshalb stärker besteuert werden. Vor diesem Hintergrund ist es jedoch nicht erklärbar, weshalb ein Flug von Wien nach Wladiwostok mit dem gleichen Kurzstreckentarif (!) besteuert wird wie ein Flug von Wien nach Graz. Ebenso unerklärlich ist weshalb Zielflugplätze in Marokko oder Algerien in die Kategorie Kurzstrecke fallen und ein Zielflughafen im näher gelegenen Ägypten unter die teurere Mittelstrecke fällt. Die unterschiedliche Abgabenbelastung aufgrund der willkürlich erscheinenden Aufzählung der Länder in den Anlagen 1 und 2 ist daher unsachlich und widerspricht dem verfassungsmäßigen Gleichheitsgrundsatz.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen,

Flughafen Wien AG



Mag. Friedrich Lehr MBA
Leiter des Geschäftsbereiches Aviation
Prokurist