



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
z. H. Herrn Mag. Thomas KACSICH

Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Postfach 1  
A-1300 Wien-Flughafen

Tel.: (+43-1) 7007-23600  
Fax: (+43-1) 7007-23615  
e-mail: office@aoev.at  
Zeichen: AÖV/WG/sv/003  
Schwechat, 20. Februar 2012

## **Stellungnahme Flughafenentgeltgesetz BMVIT-58.600/0003-IV/L1/2012**

Sehr geehrter Herr Mag. Kacsich,

die Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen (AÖV) bedankt sich für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf eines Flughafenentgeltgesetzes („FEG“). In Österreich sind die Vorgaben der Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte zum Großteil in verschiedenen Rechtsvorschriften umgesetzt bzw. werden diese in der Praxis bereits so angewandt. Die AÖV begrüßt die Umsetzung der Richtlinie in einem eigenen Gesetz, um einheitliche und klare Regelungen über die Festsetzung von Flughafenentgelten zu schaffen, welche die bisherige Verwaltungspraxis fortsetzen.

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

### **1. Definition der Flughafenentgelte in § 3 Z 4:**

Die Definition der Flughafenentgelte in § 3 Z 4 wurde weitgehend 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 Flughafenleitungsorgan 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. Die AÖV geht 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 Bodenabferti-

Büro: OfficePark I, Top B08/04 - [www.aoev.at](http://www.aoev.at)

AÖV - Schreiben vom 20. Februar 2012, AÖV/WG/sv/003

gungsdienste) sollen hingegen in Entsprechung der Richtlinie nicht vom FEG erfasst sein.

Hinsichtlich des Sicherheitsentgelts gemäß § 11 Luftfahrtsicherheitsgesetz („LSG“) fordert die AÖV ebenfalls eine Subsumtion unter das FEG. Wir verstehen die vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen und die Erläuterungen so, 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 unseres Erachtens weder sachgerecht noch sinnvoll.

Wir ersuchen daher, im Absatz 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 Infrastruktorentgelt (bisher Infrastrukturtarife) explizit anzuführen.

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

## **2. Definition Flughafen in § 3 Z 1:**

Das FEG soll gemäß der Definition in § 3 Z 1 auf Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes („LFG“) angewendet werden. Nach § 64 LFG ist ein „*Flughafen ein öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt*“. Die AÖV erlaubt sich den Hinweis, dass mit dieser Definition auch Kleinflugplätze, wie der öffentliche Flugplatz in Bad Vöslau, unter den Anwendungsbereich fallen können, da dieser sowohl ein öffentlicher Flugplatz ist als auch über die erforderlichen Einrichtungen für den internationalen Luftverkehr verfügt. Aus den Erläuterungen zu § 1 ist jedoch zu entnehmen, dass der Gesetzgeber offenbar davon ausgeht, dass neben Wien nur die Flughäfen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg in den Anwendungsbereich fallen sollen und nicht beabsichtigt ist, Kleinflugplätze in den Anwendungsbereich aufzunehmen. Dies wäre auch sachgerecht, da selbst die Richtlinie eine Umsetzung erst ab dem Schwellenwert von 5 MIO Passagieren vorsieht und das vorgesehene Verfahren für Kleinflugplätze völlig impraktikabel wäre (Nutzerausschuss, Informationen gemäß § 12 etc).

Die AÖV regt daher an, als Untergrenze für die Anwendung des FEG einen Schwellenwert von 100.000 Passagieren pro Jahr einzuführen.

AÖV - Schreiben vom 20. Februar 2012, AÖV/WG/sv/003

### **3. 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.“ Aus unserer Sicht ist unklar, ob mit „objektivierbarer 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). Wir gehen davon aus, 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.

### **4. Fristen im Konsultationsverfahren gemäß § 9:**

Der vorgeschlagene § 9 Absatz 1 bietet unserer Ansicht noch Raum für Fehlinterpretationen, die durch einen klareren Bezug zu den in der Anlage definierten Anwendungsfällen vermieden werden könnten. Wir verstehen die Regelung so, 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.

Wir regen jedoch auch an, 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.

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass entgegen den Vorgaben der Richtlinie, der Gesetzesentwurf keine Frist vorsieht, dass das Flughafenleitungsorgan dem Nutzerausschuss zumindest vier Monate vor dem Inkrafttreten der Flughafenentgeltregelung Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Flughafenentgelthöhe vorzulegen hat.

### **5. Anlage; Punkt 2. Formel:**

In Absatz 2 des Anhanges fehlt die bereits seit Jahren gültige und von der Behörde genehmigte Formel für den Flughafen Klagenfurt. Es liegen keine sachli-

AÖV - Schreiben vom 20. Februar 2012, AÖV/WG/sv/003

chen objektiven Gründe vor, diese Formel nicht so wie die beiden anderen derzeit geltenden Formeln in das Gesetz zu übernehmen. Wir ersuchen daher, auch im Sinne der Gleichbehandlung und Nichtdiskriminierung die seit Jahren gültige Formel für den Flughafen Klagenfurt anzuführen.

#### **6. 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. unserer 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, regen wir daher an, für die Bestimmung des Verkehrswachstums die Monate vom 1.8. bis 31.07 heranzuziehen. Das gleiche gilt für Punkt 3.2 der Anlage.

Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass in Punkt 2 der Anlage das Verkehrswachstum mit „T“ definiert wird und in Punkt 3 der Anlage das Verkehrswachstum mit „Tn“ bezeichnet wird.

In Absatz 3 des Anhanges wurde festgehalten, dass die Basis für das Verkehrswachstum (Tn) 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.

#### **7. 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 zuzuordnen sind. So sollen bei einer Erweiterung eines Terminals nur die direkten Zusatzerträge bzw. Kosteneinsparungen aus der Terminalerweiterung berücksichtigt werden, jedoch nicht die indirekten Zusatzerträge

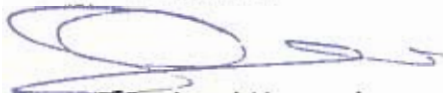
AÖV - Schreiben vom 20. Februar 2012, AÖV/WG/sv/003

bzw. Kosteneinsparungen aus der bestehenden Infrastruktur, weil z.B.: durch die Terminalerweiterung auch mehr Passagiere die Start- und Landebahnen benützen können.

Die AÖV ersuchen das BMVIT, unsere Stellungnahme entsprechend zu berücksichtigen und die begründeten Vorschläge der AÖV in den endgültigen Entwurf für die parlamentarische Entscheidung zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft Österreichischer  
Verkehrsflughäfen



Dir. DI Gerhard Kunesch  
Präsident