



Amtssigniert. SID2012021068298  
Informationen unter: [amtssignatur.tirol.gv.at](http://amtssignatur.tirol.gv.at)

Amt der Tiroler Landesregierung

**Verfassungsdienst**

**Dr. Walter Hacksteiner**

Telefon 0512/508-2206

Fax 0512/508-2205

[verfassungsdienst@tirol.gv.at](mailto:verfassungsdienst@tirol.gv.at)

DVR:0059463

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie

p.a. [thomas.kacsich@bmvit.gv.at](mailto:thomas.kacsich@bmvit.gv.at) und  
[l1@bmvit.gv.at](mailto:l1@bmvit.gv.at)

---

### **Entwurf eines Bundesgesetzes über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltgesetz – FEG); Stellungnahme**

Geschäftszahl VD-771/374-2012

Innsbruck, 29.02.2012

Zu GZ. BMVIT-58.600/0003-IV/L1/2012 vom 23. Jänner 2012

Zum angeführten Gesetzentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

#### Zu § 3 (Begriffsbestimmungen):

Das Flughafenentgeltgesetz soll nach der Definition der Z. 1 leg. cit. auf „Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes (LFG)“ angewendet werden. Bei einem Flughafen im Sinn des § 64 LFG handelt es sich um einen öffentlichen Flugplatz, „der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt“. Diese Definition erfasst auch Kleinflugplätze. Den Erläuternden Bemerkungen zu § 1 des gegenständlichen Entwurfes ist jedoch zu entnehmen, dass nur die Flughäfen Wien, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg in den Anwendungsbereich des in Begutachtung stehenden Gesetzes fallen sollen. Es ist also offenbar – entgegen dem sich aus § 3 Z. 1 ergebenden, zu weit formulierten Anwendungsbereich – beabsichtigt, Kleinflugplätze nicht zu erfassen. Dies scheint vor dem Hintergrund sachgerecht, dass die Richtlinie 2009/12/EG eine Umsetzung erst ab dem Schwellenwert von 5 Mio. Passagieren vorsieht sowie dass das vorgesehene Verfahren für Kleinflugplätze unpraktikabel wäre. Aus diesem Grund wird angeregt, als Untergrenze für die Anwendung des Flughafenentgeltgesetzes einen Schwellenwert von zumindest 100.000 Passagieren pro Jahr einzuführen.

Die Definition der Flughafenentgelte in der Z. 4 leg. cit. entspricht weitgehend der Richtlinie 2009/12/EG. Sie sollte nach ha. Auffassung aus folgenden Gründen näher determiniert werden: So ist etwa unklar, ob der Infrastrukturtarif gemäß § 10 Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz künftig in den Anwendungsbereich des Flughafenentgeltgesetzes fallen soll. Diese Frage ist im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Bildung der Entgelthöhe nach Punkt 2 der Anlage zum FEG (Formel) von Bedeutung. Entgelte zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdienstleistungen nach dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG (betreffend Bodenabfertigungsdienste) sollen hingegen in Entsprechung der Richtlinie nicht vom Flughafenentgeltgesetz erfasst sein.

Eduard-Wallnöfer-Platz 3, 6020 Innsbruck, ÖSTERREICH / AUSTRIA - <http://www.tirol.gv.at>

Bitte Geschäftszahl immer anführen!

Nach ha. Ansicht wäre dagegen die Einbeziehung des Sicherheitsentgelts nach § 11 des Luftfahrtsicherheitsgesetzes in das Flughafenentgeltegesetz wünschenswert. Nach den vorgeschlagenen gesetzlichen Bestimmungen in Verbindung mit den dem Entwurf beigegebenen Erläuterungen dürfte die Höhe des Sicherheitsentgeltes zwar erstmalig nach den Bestimmungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes nach dem Vollkostenprinzip zu ermitteln sein. Hernach sollen aber die Verfahrensbestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes zur Anwendung gelangen, dies einschließlich der Entwicklung der Entgelthöhe nach der im Anhang zu diesem Gesetz definierten Formel samt Escape-Klauseln. Eine jährliche Neuberechnung des Sicherheitsentgeltes nach dem Vollkostenprinzip würde lediglich einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten, weshalb eine unterschiedliche Behandlung des Sicherheitsentgeltes zu den im Flughafenentgeltegesetz geregelten Entgelten nicht sachgerecht wäre.

Zur Klarstellung wird daher angeregt, in den 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) und schließlich das Infrastrukturentgelt (bisher Infrastrukturtarife) explizit anzuführen.

#### Zu § 8 (Flughafenentgeltregelung):

Diese Bestimmung sieht die Möglichkeit vor, die Flughafenentgelthöhe „für einen drei Jahre nicht übersteigenden Zeitraum befristet festzusetzen“. Den Erläuternden Bemerkungen ist zu entnehmen, dass eine dreijährige Geltungsdauer nicht bedeutet, dass die Höhe des Flughafenentgelts über den gesamten Zeitraum notwendigerweise unverändert bleiben muss. Vielmehr kann die Flughafenentgeltregelung auch Bestimmungen beinhalten, die eine Fortentwicklung der Entgelthöhe während des Geltungszeitraumes aufgrund bestimmter objektivierbarer Faktoren ermöglichen. Es scheint jedoch unklar, ob damit eine Änderung der Entgelthöhe aufgrund der Formel nach Punkt 2 der Anlage oder eine Änderung aufgrund einer Neuberechnung nach Punkt 6 der Anlage (Escape-Klauseln) gemeint ist. Es wird daher eine Klarstellung angeregt, in welchen Fällen eine Änderung der Entgelthöhe während der Geltungsdauer der Flughafenentgeltregelung möglich ist.

#### Zu § 9 (Genehmigung der Flughafenentgeltregelung, Konsultationsverfahren):

Der vorgeschlagene Abs. 1 dieser Bestimmung scheint missverständlich. Ein klarerer Bezug zu den in der Anlage definierten Anwendungsfällen wäre zur Vermeidung von Fehlinterpretationen sinnvoll. Nach ha. Ansicht ist die Regelung so zu verstehen, dass bei einer beantragten Änderung der Flughafenentgelthöhe nach 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 nach Punkt 6 oder 7 der Anlage beantragt werden soll, wird die Frist zur Antragstellung auf sechs Monate verlängert. Es sollte nun durch einen Verweis auf die jeweiligen Punkte in der Anlage klargestellt werden, in welchen Fällen die Zwei- bzw. die Sechsmonatsfrist zur Anwendung gelangen soll.

Überdies wird vorgeschlagen, die sechsmonatige Frist auf vier Monate zu verkürzen, da sonst unter Berücksichtigung der Konsultationsverpflichtung mit dem Nutzerausschuss eine Neuberechnung/Neukalkulation der Flughafenentgelte eine zu lange Vorlaufzeit entstünde.

Entgegen den Vorgaben der Richtlinie sieht der Entwurf keine Fristenregelung vor, nach der das Flughafenleitungsorgan dem Nutzerausschuss zumindest vier Monate vor dem Inkrafttreten der Flughafenentgeltregelung Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Flughafenentgelthöhe vorzulegen hätte. Im Interesse der Unionsrechtskonformität wird angeregt, eine entsprechende Regelung zu ergänzen.

Zur Anlage (Bestimmung der Flughafenentgelthöhe):

Unter Punkt 2 fehlt die bereits seit Jahren gültige und von der Behörde genehmigte Formel für den Flughafen Klagenfurt. Es liegen keine sachlichen Gründe vor, diese Formel nicht (ebenso wie die beiden anderen derzeit geltenden Formeln) in das Gesetz zu übernehmen.

Nach den Bestimmungen der Richtlinie sind dem Nutzausschuss vier Monate vor Inkrafttreten der Flughafenentgeltregelung (also vor dem 1. September eines jeden Jahres) Vorschläge über die Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Flughafenentgelthöhe vorzulegen. Punkt 3 der Anlage sieht für die Bestimmung des Verkehrswachstums die Heranziehung eines zweijährigen Durchschnitts vor, wobei die zwölf Monate jeweils von 1. September bis 31. August festgelegt werden. Am 1. September eines jeden Jahres liegen weder die Verkehrszahlen vor noch der Verbraucherpreisindex vor. Über die Daten der Verkehrszahlen verfügt man frühestens am 5. September; über jene des Verbraucherpreisindex erst am 15. September. Um die Viermonatsfrist zur Vorlage der Vorschläge an den Nutzausschuss praktizieren zu können, wird daher angeregt, für die Bestimmung des Verkehrswachstums die Monate vom 1. August bis zum 31. Juli heranzuziehen. Entsprechendes wird für Punkt 3.2 vorgeschlagen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass in Punkt 2 das Verkehrswachstum mit „T“, in Punkt 3 aber mit „Tn“ bezeichnet wird.

In Punkt 3 ist zudem festgelegt, dass die Basis für das Verkehrswachstum (Tn) der zweijährige Durchschnitt der letzten beiden IST-Jahre sein soll. Diese zweijährige Durchrechnung gilt heute schon in Wien, während auf Bundesländerflughäfen gegenwärtig eine dreijährige Durchrechnung gilt. Es empfiehlt sich, diese Durchschnittsrechnung entsprechend dieser Regelung über die letzten drei IST-Jahre zu normieren.

Hinsichtlich der Neuberechnung der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe gemäß Punkt 6.4 der Anlage sollte eine Klarstellung getroffen werden. Nach dieser Bestimmung 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 sollten nur diejenigen Zusatzerträge bzw. Kosteneinsparungen zu berücksichtigen sein, 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 bzw. Kosteneinsparungen aus der bestehenden Infrastruktur, weil z.B. durch die Terminalerweiterung auch mehr Passagiere die Start- und Landebahnen benützen können.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener  
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An die  
Abteilungen

Finanzen zu Zl. FIN-1/154/5498-2012 vom 25. Jänner 2012  
Verkehrsrecht

An  
das Büro Landeshauptmann  
das Büro Landesrätin Patrizia Zoller-Frischauf

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.