

BERICHT

gem. §2 Abs. 2 FEG über die
Vollziehung der Bestimmungen des
Flughafenentgeltegesetzes im Jahr 2023

Rechtsgrundlagen (jeweils i.d.g.F.)

Genehmigung der Flughafenentgelte gem. §9 Flughafenentgeltegesetz (FEG), BGBl. I, Nr.41/2012

Genehmigung des Sicherheitsentgelts gem. §11 Abs.3 FEG iVm §11 Luftfahrtssicherheitsgesetz (LSG), BGBl. I, Nr.111/2010

Genehmigung der PRM-Umlage (PRM=Passengers with reduced Mobility) gemäß Art. 8 und Art. 14 der Verordnung (EG) 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

Genehmigung der Tarifordnung bei Unterschreiten der Anwendungsschwelle des §3 Z. 1 FEG von 100.000 Passagieren erfolgt auf Grundlage des §74 Abs.3 & 4 Luftfahrtgesetz (LFG) iVm der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), sofern es sich um eine wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB) handelt

Anwendungsbereich

Das Flughafenentgeltegesetz (FEG) ist die nationale Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG und regelt die Festlegung von Flughafenentgelten. Das Gesetz ist für Flughäfen, auf denen internationaler Luftverkehr betrieben wird und auf denen im abgelaufenen Kalenderjahr mehr als 100 000 Passagiere jährlich befördert wurden, anzuwenden. Im Jahr 2023 fielen die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Linz und Graz in den Anwendungsbereich des FEG. Der Flughafen Klagenfurt erreichte den Schwellenwert nicht. Die bescheidmäßige Änderung der Tarifordnung basierte in diesem Fall auf dem Luftfahrtgesetz (LFG) iVm der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO).

Letzte Änderungen des Flughafenentgeltegesetzes (08.07.2021)

Die letzte Änderung des FEG umfasste im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Ausdrückliche Benennung des Standorts als zulässiges Differenzierungskriterium bei Erstellung der Entgeltordnung gemäß §4;
- Verpflichtung des Flughafenleitungsorgans zur Differenzierung seiner Entgeltordnung nach Lärmschutzgesichtspunkten ab dem 01.01.2024;
- Neuregelung des Verfahrens zur Genehmigung der Flughafenentgeltordnung entsprechend den Vorgaben des Europäischen Gerichtshofs;

- Einführung einer Sonderbestimmung, welche die Entwicklung der Passagierzahlen auf Grund der COVID-19-Pandemie im Hinblick auf die Price Cap-Formel in der Anlage zum FEG berücksichtigt.

Hervorzuheben für das Berichtsjahr 2023 sind hierbei die Regelungen über die weiterhin gültige übergangsmäßige Änderung der Berechnungsformel und die zum 01.01.2024 verpflichtende Einführung einer lärmabhängigen Entgeltkomponente.

Regulierungsregime

Entgeltdeckelung („Price-Cap“)

Der Anhang des FEG enthält Formeln, auf Basis derer die maximal zulässige Höhe der Entgelte errechnet wird. Die Formeln unterscheiden sich je nach Größe des Flughafens. Als Berechnungsbasis für Landeentgelt, Parkentgelt und luftseitiges Infrastrukturentgelt dient das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW). Als Berechnungsbasis für Fluggastentgelt, Sicherheitsentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt dient die Anzahl der Passagiere. Als Berechnungsbasis für das Betankungsinfrastrukturentgelt dient die Treibstoffmenge.

Ein weiterer Parameter für die Berechnung ist die Inflation. Für die Bestimmung der Inflationsrate wird der Verbraucherpreisindex der Statistik Austria herangezogen. Die Daten zur Bestimmung des Verkehrswachstums (Passagier- und MTOW-Zahlen) werden von den Flughäfen vorgelegt und von den Nutzern bei den Nutzerausschusssitzungen zur Kenntnis genommen.

Ein solches System wird auch als Price-Cap-Regulierung bezeichnet. Für weitere Details zur Berechnung siehe den Anhang des FEG ([Link zum RIS](#)).

Vollkostenkalkulation

Bestimmte Entgelte unterliegen einer Vollkostenregulierung, nämlich einerseits die PRM-Umlage (PRM=Passengers with reduced Mobility) auf Basis der oben genannten Verordnung 1107/2006, sowie andererseits Entgelte zur Abgeltung neuartiger zusätzlicher Kosten, die gemäß der sogenannten „escape“-Klausel (siehe Punkt 6.2 des Anhangs zum FEG) in Anspruch genommen werden. Dabei ist vom BMK nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und Methoden zu prüfen, welche Kosten auf die Nutzer umgelegt werden können. Um eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten wurden vom BMK in Abstimmung mit den Betroffenen Empfehlungen für die Auslegung der Verordnung und Vorgehensweise in der Praxis erstellt, die der Prüfung im Jahr 2020 bereits zugrunde gelegt wurden ([Link zu den Empfehlungen](#)).

Nutzerausschüsse und bescheidmäßige Genehmigungen im Jahr 2023

Auf jedem Flughafen der dem FEG unterliegt ist ein Nutzerausschuss einzurichten, welcher mindestens einmal jährlich zu einer Sitzung zusammentritt. Die Anzahl der Stimmen der Nutzer, d.h. der Luftfahrtunternehmen, berechnet sich nach dem Verhältnis ihrer jeweiligen Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens. Der Antrag auf eine neue Flughafenentgeltregelung ist vom BMK zu genehmigen, wenn er den Anforderungen des FEG entspricht (siehe insbesondere §8 FEG) und das Konsultationsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde (siehe §9 Abs.2 FEG für Fristen und §9 Abs.3 iVm §12 FEG für Informationspflichten).

Wien (VIE)

Nutzerausschuss: 25.08.2023

Teilnehmende Unternehmen: Austrian Airlines, Ryanair DAC, Wizz Air Hungary Ltd., Emirates, KLM, Deutsche Lufthansa, Swiss, Tunis Air, Siberian Airlines, Air France, Aegean Airlines S.A, ANA, Azerbaijan Airlines

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 18.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +9,71%

MTOW-abhängige Entgelte: +9,71%

Treibstoffabhängige Entgelte: +9,71%

Der Flughafen Wien hat im Bescheidantrag für das Jahr 2023 in seinem Entgeltantrag eine „escape“-Klausel, gem. Punkt 6.2 des Anhangs zum FEG, betreffend die Infrastrukturmaßnahmen in Zusammenhang mit der Einführung des EES (Entry-Exit-System, gem. EU-VO 2017/2226) beantragt. Dem Antrag wurde von der Regulierungsbehörde stattgegeben. Die angemessenen und nachhaltigen, auf die Entgelte umgelegten Kosten, werden im Zuge der planmäßigen Nachkalkulation der Entgelte bei der Beantragung für 2025 unter Einbeziehung eines externen Wirtschaftsprüfers auf ihre Richtigkeit geprüft.

Salzburg (SZG)

Nutzerausschuss: 09.08.2023

Teilnehmende Unternehmen: Deutsche Lufthansa, Eurowings, Airlink, Jet2

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 01.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +10,21%

MTOW-abhängige Entgelte: +10,21%

Graz (GRZ)

Nutzerausschuss: 10.08.2023

Teilnehmende Unternehmen: Austrian Airlines, SWISS International, Air Dolomiti, Deutsche Lufthansa, ICC (als Vertretung European Air Charter und Avanti Air), KLM Cityhopper, Eurowings

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 01.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +10,21%

MTOW-abhängige Entgelte: +10,21%

Innsbruck (INN)

Nutzerausschuss: 06.07.2023 (virtuell)

Teilnehmende Unternehmen: Austrian Airlines, Eurowings, EasyJet, Jet2.com, Air Dolomiti

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 18.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +10,21%

MTOW-abhängige Entgelte: +10,21%

Linz (LNZ)

Nutzerausschuss: 08.08.2023

Teilnehmende Unternehmen: Austrian Airlines, Eurowings, Air Dolomiti

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 01.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +10,21%

MTOW-abhängige Entgelte: +10,21%

Klagenfurt (KLU)

Nutzerausschuss: 2023 fand kein Nutzerausschuss statt. Da die Passagierzahlen 2022 unter der Anwendungsgrenze des FEG von 100.000 Passagieren lag, fiel der Flughafen KLU nicht in den Anwendungsbereich des FEG.

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 01.12.23 mit Wirksamkeit 01.01.24

Passagierabhängige Entgelte: +10,21%

MTOW-abhängige Entgelte: +10,21%

Rechtsmittel der Parteien

Keine

Erläuterungen

Die Änderungen gegenüber den letztmalig vom BMK zum 1.1.2023 genehmigten Entgelten lagen zwischen +9,71% und +10,21%.

Auch der Flughafen Klagenfurt, welcher nicht dem FEG unterlag, orientierte sich bei der Antragstellung an diesem Rahmen, um einen Übergang nach einem zukünftigen Erreichen der Schwellenwerte zu erleichtern.

Die Konsultationen zwischen den Flughafenbetriebsgesellschaften und den jeweiligen Nutzern sind konsensual verlaufen. Die Vorsitzführung bzw. die Stellvertretung der Vorsitzführung einiger Nutzerausschüsse wurde neu gewählt, da die dreijährige Funktionsperiode abgelaufen war, bzw. die Personen in der Funktion aus den jeweiligen Unternehmen ausgeschieden sind.

Zum Ausgleich der hohen Steigerungen wenden einige Länderflughäfen eine „gesplittete Entgeltordnung“ an. Hierbei verrechnet ein Flughafen freiwillig weniger Entgelte, beantragt jedoch die Steigerung in voller Höhe, um bei der nächstjährigen Beantragung nicht benachteiligt zu sein. Die gegenständlichen Flughäfen sind GRZ, LNZ und der aktuell nicht vom FEG erfasste KLU. Grund hierfür ist die Sicherung des Verkehrs an den genannten Flughäfen durch eine flachere Steigerung der Entgelte.

Seit dem 01.01.2024 gilt gem. §4a FEG die Verpflichtung der Differenzierung der Flughafenentgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen (ugs. Lärmgebühren). Bereits die Hälfte aller österreichischen Verkehrsflughäfen (Wien, Graz und

Innsbruck) hatte bereits freiwillig zu einem früheren Zeitpunkt Lärmgebühren eingeführt. Zudem hat der Flughafen Innsbruck freiwillig ein NOx (Stickstoff) – Entgelt als erlösneutrale Lenkungsmaßnahme eingeführt.

Zur Umsetzung dieser Verpflichtung wurde unterschiedliche Lärmgebührensysteme an den Flughäfen etabliert, um das jeweilige Flugzeugportfolio sowie bereits bestehende Systeme zu berücksichtigen.

VIE, GRZ und LNZ haben funktional dasselbe System eingeführt. Der Flughafen KLU hat freiwillig (da nicht vom FEG erfasst) ebenfalls dieses System vorzeitig etabliert. Der Flughafen INN behielt sein System bei. Der Flughafen SZG entwickelte ein eigenes System, um seinen Luftfahrzeugmix besser abbilden zu können und das am SZG seit 2008 bestehende Landeverbot für Luftfahrzeuge des ICAO Annex 16 Chapter III zur Chicago Convention zu berücksichtigen (hierzu zählen relativ laute und ältere Flugzeuge, welche in anderen Systemen die „Einzhänger“ darstellen würden).

Zur Feststellung der Eignung der jeweiligen Lärmgebührensysteme wurde den Flughäfen die bescheidmäßige Auflage erteilt jedes Jahr einen Lärmbericht über die Lenkungswirkung der eingesetzten Maßnahme zu erstellen, da die Eignung zur Lenkungswirkung im Vorhinein nur angenommen werden kann. Die zuständige Behörde (OZB) prüft diese Berichte, um entweder eine Lenkungswirkung festzustellen oder eine Anpassung zu veranlassen. In der Auflage wurden bestimmte Kriterien festgesetzt, die der Bericht zu enthalten hat, wobei es den Flughäfen freisteht weitere Evidenzen für die Eignung anzuführen.

Neben dem Flughafen Wien, haben aufgrund der Konkretisierung der Termine zur Einführung des Entry-Exit Systems (EES) sowie des Hold-Baggage Systems (HBS) in diesen Zusammenhängen die Flughäfen SZG (EES & HBS), GRZ (EES) und INN (HBS) eine „escape“-Klausel, gem. Punkt 6.2 des Anhangs zum FEG, eine Umlegung der entstandenen Kosten auf die Entgelte beantragt. Den Anträgen wurde stattgegeben. Inhaltlich zuständig für Umfang und Zeitpunkt der Einführung ist das Innenministerium, da die Systeme den Airport-Security Bereich betreffen.

Ausblick 2025

Für 2025 ist aufgrund der sich normalisierenden Inflation ein mäßiger Anstieg der Flughafenentgelte zu erwarten, der dennoch höher als in den vor-Corona Jahren ausfallen dürfte. Der momentane Mittelwert des VPI des Durchrechnungszeitraumes Aug23-Apr24 liegt bei ca. 5,11%. Starke Veränderungen des VPI bis Juli sind aktuell nicht zu erwarten. Jedenfalls dürfte die Erhöhung der Flughafenentgelte wesentlich geringer ausfallen als in den Vorjahren.

Weiters ist zu erwarten, dass die COVID-19 bedingten Sonderbestimmungen gem. §17a FEG 2025 an allen Österreichischen Verkehrsflughäfen weiterhin zur Anwendung kommen, da der dreijährige Durchschnitt der Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2021 bis 31.07.2024, die durchschnittliche dreijährige Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2016 bis 31.07.2019 nicht übersteigen dürfte.

Es ist zu erwarten, dass der Flughafen Wien als einziger im nachfolgenden Jahr (für das Jahr 2026) die Schwellenwerte übersteigen wird. Die Sonderbestimmung endet mit 31.12.2026.

