

BERICHT

gem. §2 Abs. 2 FEG über die

Vollziehung der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes im Jahr 2022

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 Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG), BGBl. I, Nr.111/2010

Genehmigung der PRM-Umlage (PRM=Passengers with reduced Mobility) gemäß Art.8 und Art.14 der Verordnung 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 2022 fielen die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck und Graz in den Anwendungsbereich des FEG. Die Flughäfen Linz und Klagenfurt erreichten den Schwellenwert nicht. Bescheidmäßige Änderungen der Tarifordnung basierten in diesen Fällen 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.

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 Nutzer:innen bei den Nutzer:innenausschusssitzungen 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:innen 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](#)).

Nutzer:innenausschüsse und bescheidmäßige Genehmigungen im Jahr 2022

Auf jedem Flughafen der dem FEG unterliegt ist ein Nutzer:innenausschuss einzurichten, welcher mindestens einmal jährlich zu einer Sitzung zusammentritt. Die Anzahl der Stimmen der Nutzer:innen, 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)

Nutzer:innenausschuss: 26.08.2022

Teilnehmende Nutzer:Innen: Austrian Airlines, Ryanair, Wizz, Turkish Airlines, Emirates, KLM, Lufthansa, Qatar, Swiss, EVA Air, Air France, Ethiopian Airlines, Aegean Airlines, Air Canda, S7, Arkia Israeli Airlines, European Air Transport, ANA

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 05.12.22 mit Wirksamkeit 01.01.23

Passagierabhängige Entgelte: +5,78%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,78%

Treibstoffabhängige Entgelte: +5,78%

Der Flughafen Wien hat 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, auf die Entgelte umgelegten Kosten werden im Zuge der planmäßigen Nachkalkulation der Entgelte bei der Beantragung für 2024 unter Einbeziehung eines externen Wirtschaftsprüfers auf ihre Richtigkeit geprüft.

Graz (GRZ)

Nutzer:innenausschuss: 28.07.2022

Teilnehmende Nutzer:innen: Austrian Airlines, Lufthansa, SWISS, KLM Cityhopper, European Air Charter

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 22.11.22 mit Wirksamkeit 01.01.23

Passagierabhängige Entgelte: +6,28%

MTOW-abhängige Entgelte: +6,28%

Salzburg (SZG)

Nutzer:innenausschuss: 03.08.2022

Teilnehmende Nutzer:Innen: Turkish Airways, Deutsche Lufthansa/Eurowings

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 23.11.22 mit Wirksamkeit 01.01.23

Passagierabhängige Entgelte: +6,28%

MTOW-abhängige Entgelte: +6,28%

Innsbruck (INN)

Nutzer:innenausschuss: 04.08.2022 (virtuell)

Teilnehmende Nutzer:innen: Austrian Airlines, Eurowings, Transavia, Easyjet

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 21.11.22 mit Wirksamkeit 01.01.23

Passagierabhängige Entgelte: +6,28%

MTOW-abhängige Entgelte: +6,28%

Linz (LNZ)

2022 fand kein Nutzer:innenausschuss statt. Da die Passagierzahlen 2021 unter der Anwendungsgrenze des FEG von 100.000 Passagieren lag, unterlag der Flughafen LNZ nicht dem Anwendungsbereich des FEG. Die genehmigte Tarifordnung bezog sich daher auf die Vorschriften des LFG und der ZFBO. Der gegenständliche Antrag betraf eine wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB). Der Prüfungsumfang der zuständigen Behörde umfasste gemäß §74 Abs.3 und 4 LFG ausschließlich den wirtschaftlichen Betrieb des Zivilflugplatzes, welche anhand der materiellen Kriterien des FEG geprüft wurden. Der Aspekt der Sicherheit bezieht sich auf die anderen Teile der ZFBB (Benützungsregelungen etc.), die einer gesonderten Bewilligung bedurften.

Klagenfurt (KLU)

2022 fand kein Nutzer:innenausschuss statt. Da die Passagierzahlen 2021 unter der Anwendungsgrenze des FEG von 100.000 Passagieren lag, unterlag der Flughafen KLU nicht dem Anwendungsbereich des FEG. Dem Flughafen KLU wurde eine Antragstellung nach LFG unter Zugrundelegung der materiellen Kriterien des FEG empfohlen. Der gegenständliche Antrag betraf eine wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB). Der Prüfungsumfang der zuständigen Behörde umfasste gemäß §74 Abs.3 und 4 LFG ausschließlich den wirtschaftlichen Betrieb des Zivilflugplatzes, welche Anhand der materiellen Kriterien des FEG geprüft wurden. Der Aspekt der Sicherheit bezieht sich auf die anderen Teile der ZFBB (Benützungsregelungen etc.), die einer gesonderten Bewilligung bedurften.

Rechtsmittel der Parteien

Keine

Erläuterungen

Die Änderungen gegenüber den letztmalig vom BMK zum 1.1.2022 genehmigten Entgelten lagen zwischen +5,78% und +6,28%.

Auch jene Flughäfen, welche nicht dem FEG unterlagen, orientierten sich bei der Antragstellung an dessen Rahmen, um einen Übergang nach einem zukünftigen Erreichen der Schwellenwerte zu erleichtern.

Die Konsultationen zwischen den Flughafenbetriebsgesellschaften und den jeweiligen Nutzer:innen sind konsensual verlaufen. Die Vorsitzführung bzw. die Stellvertretung der Vorsitzführung einiger Nutzer:innenausschüsse wurde neu gewählt, da die dreijährige Funktionsperiode abgelaufen war, bzw. Funktionsträger:innen aus den jeweiligen Unternehmen ausgeschieden sind.

Ausblick 2024

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

Für 2024 ist aufgrund der hohen Inflation ein starker Anstieg der Flughafenentgelte zu erwarten. Der momentane Mittelwert des VPI des Durchrechnungszeitraumes Aug22-März23 liegt bei über 10%, wobei ein starker Abfall des VPI in den Monaten Apr23-Jul23 zum einen nicht zu erwarten ist und zum anderen nur wenig abschwächende Auswirkungen hätte.

Weiters ist zu erwarten, dass die COVID-19 bedingten Sonderbestimmungen gem. §17a FEG 2024 an allen Österreichischen Verkehrsflughäfen weiterhin zur Anwendung kommen, da der dreijährige Durchschnitt der Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2020 bis 31.07.2023, die durchschnittliche dreijährige Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2016 bis 31.07.2019 nicht übersteigen dürfte.