



Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
Abteilung IV/L02  
(Luftfahrt-Rechtsangelegenheiten)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

|             |               |                               |                   |                   |       |
|-------------|---------------|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------|
| Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Bearbeiter/in                 | Tel <b>501 65</b> | Fax <b>501 65</b> | Datum |
| 2021-       | GSt/UV/DA/SP  | Doris Artner-Severin DW 12747 | DW 142747         | 07.06.2021        |       |
| 0.392.917   |               |                               |                   |                   |       |

## Bundesgesetz, mit dem das Flughafenentgeltegesetz geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) hat vorliegende Einladung zur Begutachtung am Mittwoch, den 2. Juni 2021 nach Dienstschluss, mit Frist 10. Juni 2021 übermittelt bekommen. Es handelt sich hierbei um eine einwöchige Stellungnahmefrist, in die ein Feiertag und ein Zwickeltag fällt.

Die BAK kritisiert vehement die eingeräumte Frist zur Begutachtung der vorliegenden Novelle. Eine seriöse Begutachtung bedarf einer angemesseneren Frist um qualifiziert Stellung zu nehmen. In diesem Zusammenhang verweist die BAK auf das entsprechende Rundschreiben des Verfassungsdienstes (GZ BKA-600.614/0002-V/2/2008). Dort wird auf die Notwendigkeit der Festsetzung angemessener Fristen für die Begutachtung hingewiesen. Begutachtungsfristen sind so zu bemessen, dass den zur Begutachtung eingeladenen Stellen eine Frist von wenigstens sechs Wochen zur Verfügung steht.

Zudem wurde am selben Tag – ebenso den Bereich der Luftfahrt betreffend – der BAK die Novelle des Luftfahrtgesetzes zur Begutachtung übermittelt, wobei alleine die Textgegenüberstellung aufgrund der zahlreichen Änderungen 56 Seiten beträgt und insgesamt 103 Seiten Text zur Begutachtung vorgelegt wurden. Das Ersuchen, die Frist für die Begutachtung beider Entwürfe wenigstens um eine weitere Woche zu verlängern, um der BAK – unter absoluter Priorisierung dieser Begutachtungen – die Möglichkeit einzuräumen, qualifiziert Stellung zu nehmen und somit die Interessen der von ihr zu vertretenden ArbeitnehmerInnen einbringen zu können, wurde vom BMK abgelehnt. Dieses Vorgehen betrachten wir als demokratiepolitisch äußerst befremdlich. Es hinterlässt den Eindruck, dass kein Interesse an der Berücksichtigung der Anliegen der ArbeitnehmerInnen besteht.

Besonders irritierend ist dieses Vorgehen unter dem Aspekt, dass selbst das vorliegende zu begutachtende Gesetz zur Prüfung und Genehmigung einer Flughafenentgeltordnung mindestens zwei Monate (bei Neuberechnung der Entgelthöhe gemäß den Punkten 6. oder 7. der Anlage sogar vier Monate) vorsieht und das Flughafenleitungsorgan den Nutzerausschuss grundsätzlich vor der Stellung eines Antrags gemäß Abs 1 zumindest vier Monate vor dem Inkrafttreten der neuen Flughafenentgeltregelung zu konsultieren hat (siehe § 9 FEG). Die Gesetzgeberin ist sich, wie ersichtlich, in Anbetracht der festgelegten Fristen des Flughafenentgeltegesetzes durchaus bewusst, dass eine qualifizierte Beteiligung angemessene Fristen voraussetzt.

Aufgrund der zu kurzen Frist sieht sich die BAK nur zu einer ersten Einschätzung der Novelle ohne Anspruch auf eine abschließende Stellungnahme in der Lage.

#### **Inhalt des Entwurfs:**

Die Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABI Nr L 70 vom 14. März 2009 S 11 wurde in Österreich mit dem Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltegesetz – FEG), BGBl I Nr 41/2012, umgesetzt.

Der vorliegende Entwurf beabsichtigt aufgrund von Problemstellungen in einigen Bereichen, wie beispielsweise der Auswirkungen des Fluglärms, eine Verbesserung des FEG. Zudem bedarf es aufgrund eines Urteil des EuGHs einer Klarstellung im Hinblick auf das Beschwerderecht bei Gericht. Des Weiteren soll die Price-Cap-Formel bei der Berechnung der Entgelte in den kommenden Jahren aufgrund der COVID-19-Krise mit ihrem Passagierrückgang ausgesetzt werden.

#### **Das Wichtigste in Kürze:**

- Ausdrückliche Benennung des Standorts als zulässiges Differenzierungskriterium bei Erstellung der Entgeltordnung gemäß § 4.
- Verpflichtung des Flughafenleitungsorgans zur Differenzierung seiner Entgeltordnung nach Lärmschutz Gesichtspunkten.
- 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.

#### **Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:**

##### **Zu § 4 FEG „Diskriminierungsverbot“**

Die Einfügung der Wortfolge „und des Standorts“ in § 4 zweiter Satz nach dem Wort „Umweltschutz“ wird differenziert betrachtet. Zum einen war der Standort bereits unter der geltenden Fassung durch das „öffentliche Interesse“ berücksichtigt. Die nun explizite Nennung

des Standortes wäre daher nicht erforderlich und erweckt den Eindruck, dass die Interessen des Umweltschutzes im Hinblick auf die des Standortes eingeschränkt werden sollen bzw die des Umweltschutzes nicht überwiegen dürfen. Dies ist in Anbetracht der Notwendigkeit von Maßnahmen die fortschreitende Klimaerwärmung hintanzuhalten ein falsches Signal. Auf die explizite Nennung des Standortinteresses sollte daher verzichtet werden. Zudem fehlt eine Definition des Standortinteresses. Wer definiert, was für den Standort gut ist? Die Vergangenheit hat insbesondere in Hinblick auf die Überkapazität von Billigairlines am Flughafen Wien gezeigt, dass das Standortinteresse jedenfalls nicht im Sinne der in Österreich beschäftigten ArbeitnehmerInnen der ansässigen Fluggesellschaften interpretiert wird. Aus Sicht der BAK wären hier vor allem soziale Kriterien, wie Beibehaltung hochqualifizierter Arbeitsplätze, Einhaltung sozial- und arbeitsrechtlicher Standards etc zu berücksichtigen. Wenn daher in dieser Novelle nicht überhaupt auf die Einfügung des Standortinteresses verzichtet wird, sollte dieses zumindest durch die explizite Berücksichtigung von sozialen Interessen der Beschäftigten vor Ort ergänzt werden.

#### **Zu § 4a FEG „Verpflichtung zur Differenzierung der Flughafenentgeltregelung“**

Nach der ersten Einschätzung begrüßt die BAK eine vertiefte Berücksichtigung der Fluglärmproblematik bei der Erstellung von Flughafenentgeltordnungen.

#### **Zu § 10a FEG „Parteistellung und Rechtsmittelbefugnis“**

Der EuGH hat mit seiner Entscheidung im Urteil vom 21. November 2019 (ECLI:EU:C:2019:1000, Rs C-379/18) klargestellt, dass den einzelnen Flughafenutzern der Weg zu einer gerichtlichen Kontrolle der behördlichen Genehmigung von Flughafenentgeltordnungen offenstehen muss. Da diese Beschwerdemöglichkeit durch die geltenden Regelungen in Österreich nicht gewährleistet war, bedarf es dieser Klarstellung.

Obwohl die Parteistellung grundsätzlich sämtlichen Nutzern zusteht, soll durch die vorliegende Novelle zur Erhöhung der Rechtssicherheit und zur Verminderung des Verwaltungsaufwandes bei der Durchführung des Verfahrens zur Genehmigung der Flughafenentgeltregelung nun aber nur auf das bereits bestehende Gremium des Nutzerausschusses (vgl den geltenden § 7 FEG) als Partei zurückgegriffen werden. Für die BAK ist diese Einschränkung des Parteirechtes nicht vertretbar. Eine Verminderung des Verwaltungsaufwandes rechtfertigt diese Beschneidung nicht, zudem ist nicht ersichtlich, wie durch die berechnete Inanspruchnahme dieses Rechtes die Rechtssicherheit verringert werden sollte.

#### **Zu § 17a Sonderbestimmung in Zusammenhang mit COVID-19**

Aufgrund der knappen Frist für die Begutachtung können die Auswirkungen des § 17a COVID-19 nicht ausreichend beurteilt werden.

Es ist jedenfalls bedauerlich, dass diese Novelle nicht genutzt wurde um eine Evaluierung und Überarbeitung der Flughafenentgeltordnung zu gewährleisten. Es liegt die Vermutung nahe, dass der ruinöse Preiskampf am Flughafen Wien durch die Incentive-Politik des Flughafens gefördert wurde, indem dieser mit Fördergeldern und Gebührenbefreiungen aktiv Billig-Airlines anlockte. Die Folgen der extrem niedrigen Ticketpreise, die zu Sozial- und Lohndumping sowie Steuervermeidung zum Schaden der ArbeitnehmerInnen und der

SteuerzahlerInnen führten, sind allgemein bekannt. Insbesondere die Incentive-Politik des Flughafen Wiens ist dringend zu hinterfragen. Mit finanziellen Anreizen werden NutzerInnen für freie Kapazitäten gewonnen. Die vom Flughafen zunächst den Airlines verrechneten Gebühren – gemäß den im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben genehmigten Tarifen – werden in Form von Incentives über Sondervereinbarungen wieder rückerstattet.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

