

Bericht gem. §2 Abs. 2 FEG über die Vollziehung der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes im Jahr 2024

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 2024 fielen die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Linz, Graz und Klagenfurt in den Anwendungsbereich des FEG.

Letzte Änderungen des Flughafenentgelgesetzes (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 sind hierbei die Regelungen über die übergangsmäßige Änderung der Berechnungsformel und die 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 BMIMI nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und Methoden zu prüfen, welche Kosten auf die Nutzer umgelegt werden können. Um eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten wurden vom BMIMI 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 2024

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 BMIMI 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: 30.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Austrian Airlines, Ryanair, Lufthansa, Emirates, KLM, Air France, Swiss, EVA Air, Qatar Airways, Brussels Airlines, LOT, European Air Transport

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 30.10.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +4,60%

MTOW-abhängige Entgelte: +4,60%

Treibstoffabhängige Entgelte: +4,60%

Salzburg (SZG)

Nutzerausschuss: 05.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Lufthansa, Eurowings

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 30.10.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +5,10%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,10%

Graz (GRZ)

Nutzerausschuss: 14.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Austrian Airlines, SWISS, Air Dolomiti, Lufthansa, European Air Charter, Avanti Air, Eurowings

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 30.10.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +5,10%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,10%

Innsbruck (INN)

Nutzerausschuss: 06.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Austrian Airlines, Air Dolomiti, Jet2.com, SAS, Finnair, Aegean Airlines, Marathon Airlines, Easyjet

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 30.10.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +5,10%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,10%

Linz (LNZ)

Nutzerausschuss: 19.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Austrian Airlines, Avanti Air

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 10.12.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +5,10%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,10%

Klagenfurt (KLU)

Nutzerausschuss: 21.08.2024

Teilnehmende Nutzer: Austrian Airlines

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 13.12.24 mit Wirksamkeit 01.01.25

Passagierabhängige Entgelte: +5,10%

MTOW-abhängige Entgelte: +5,10%

Rechtsmittel der Parteien

Es wurde eine gemeinsame Bescheidbeschwerde einer zivilgesellschaftlichen Organisation (Aviation Reset) und mehrerer Privatpersonen hinsichtlich des Lärmentgeltmodells des Flughafen Wien eingebbracht. Die Beschwerdeführer versuchen eine Parteistellung über die Aarhus-Konvention geltend zu machen. Von einer Beschwerdevorentscheidung seitens der OZB wurde abgesehen. Die Bescheidbeschwerde wurde zur Beurteilung, ob ein diesem Fall eine Parteistellung vorliegt und die Bescheidbeschwerde somit zulässig ist, an das zuständige Verwaltungsgericht (BVwG) übermittelt.

Erläuterungen

Die Änderungen gegenüber den letztmalig vom BMIMI zum 1.1.2024 genehmigten Entgelten lagen zwischen +4,60% und +5,10%.

Die Konsultationen zwischen den Flughafenbetriebsgesellschaften und den jeweiligen Nutzern sind konsensual verlaufen.

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 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.

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 2025/26

Es ist zu weiterhin zu erwarten, dass die COVID-19 bedingten Sonderbestimmungen gem. §17a FEG 2025 an allen Österreichischen Verkehrsflughäfen, ausgenommen Wien (VIE), weiterhin zur Anwendung kommen, da der dreijährige Durchschnitt der Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2022 bis 31.07.2025, die durchschnittliche dreijährige Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2016 bis 31.07.2019 nicht übersteigen dürfte. Die Sonderbestimmung endet mit 31.12.2026.

Die Gebührensteigerungen dürften aufgrund der relativ niedrigen Inflation (unterjährige Durchschnittsinflation Aug 24 – Apr 25: 2,48%) voraussichtlich geringer ausfallen als in den Vorjahren. Im Fall des Flughafen Wien wird es voraussichtlich zu einer Absenkung der Gebühren durch die Formel des FEG kommen.

Der Flughafen Wien (VIE) wird voraussichtlich als erster Österreichischer Verkehrsflughafen von den Sonderbestimmungen des §17a FEG aufgrund des starken Verkehrswachstums in die reguläre Formel zurückkehren.

