

**Kurztitel**

Flughafenentgeltgesetz

**Kundmachungsorgan**

BGBl. I Nr. 41/2012

**§/Artikel/Anlage**

Anl. 1

**Inkrafttretensdatum**

01.07.2012

**Text****ANLAGE****Bestimmung der Flughafenentgelthöhe****1. Allgemein**

Die Bestimmungen dieser Anlage sind unbeschadet der Regelung in § 11 Abs. 3 zweiter Satz (Bestimmung der Höhe des Sicherheitsentgelts bis zum 30. Juni 2014) auf Flughafenentgelte im Sinne von § 3 Z 4 dieses Bundesgesetzes anzuwenden.

**2. Formel**

2.1. Die Flughafenentgelte dürfen die gemäß den folgenden Variablen bestimmte Höhe nicht überschreiten:

$L = L(T, I)$  in %

Dabei bezeichnet L die für jedes Kalenderjahr höchstzulässige Änderung der Flughafenentgelthöhe, T das Verkehrswachstum sowie I die Inflation. Als Berechnungsbasis gilt dabei:

- für Entgelte gemäß § 10 Abs. 2 FBG (Infrastrukturtarife) die am 30. Juni 2012 geltende Entgelthöhe gemäß den Bestimmungen des FBG,
- für Entgelte gemäß § 11 LSG (Sicherheitsentgelte) ab dem 1. Juli 2014 die am 30. Juni 2014 geltende Entgelthöhe gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in Verbindung mit dem LSG sowie
- für die restlichen Flughafenentgelte die am 30. Juni 2012 geltende Tariffhöhe gemäß der zu diesem Zeitpunkt geltenden Flughafentarifordnung gemäß § 74 LFG und § 20 ZFBO.

2.2. Für Flughäfen mit mehr als fünf Millionen Fluggästen ( $PAX_e > 5$  Mio) gilt dabei die Formel:

WENN  $T > 0$  DANN  $L = -0,35 * T + I$

WENN  $T < 0$  DANN  $L = I$

2.3. Für Flughäfen mit weniger als fünf Millionen Fluggästen ( $PAX_e < 5$  Mio) gilt dabei die Formel:

WENN  $T > 0$  DANN  $L = -0,35 * T + I + 0,5$

WENN  $T < 0$  DANN  $L = I + 0,5$

**3. Parameter**

Für die Bestimmung des Verkehrswachstums  $T_n$  ist der dreijährige Durchschnitt, d.h. das arithmetische Mittel ( $IST_{n-3} + IST_{n-2} + IST_{n-1}$ ) / 3 heranzuziehen, wobei die 12 Monate jeweils vom 1.8.-31.7. genommen werden, und zwar von jeweils

- dem höchstzulässigen Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge (in to) für das Landeentgelt, das Parkentgelt und das luftseitige Infrastrukturentgelt.
- der Treibstoffmenge (in  $m^3$ ) für das Betankungsinfrastrukturentgelt sowie
- der Passagierzahl für das Fluggastentgelt, das Sicherheitsentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt.

3.2. Für die Bestimmung der Inflationsrate IN ist der von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlaubliche Verbraucherpreisindex oder der an seine Stelle tretende Index für das Jahr N-1 (Durchschnitt vom 1.8.-31.7.) heranzuziehen.

#### **4. Änderung in der Einteilung der Flughafenentgelte**

Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Änderung in der Einteilung der Flughafenentgelte wie insbesondere bei der Einteilung der Luftfahrzeuge nach dem höchstzulässigen Abfluggewicht oder nach Nutzung der Flughafeninfrastruktur genehmigen. Eine derartige Änderung ist nur zulässig, wenn sie für das Flughafenleitungsorgan nicht zu zusätzlichen Erträgen auf Flughafenentgelten führt.

#### **5. Preisnachlässe und Rabatte**

Preisnachlässe und Rabatte sind nur zulässig, wenn die dabei angewendeten Kriterien die in § 4 dieses Bundesgesetzes festgelegten Anforderungen erfüllen. Dabei kann insbesondere die Nutzungsintensität der Flughafeneinrichtungen durch Nutzer berücksichtigt werden.

#### **6. Neuberechnung der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe**

6.1. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten von großen (§ 13), kapazitätserweiternden, luftverkehrsbezogenen Investitionen gänzlich oder teilweise als Zuschlag auf die höchstzulässige Höhe der Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen. Es sind nur jene Investitionen zu berücksichtigen, mit deren Errichtung nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes begonnen wurde. Die Kosten dürfen erst ab Fertigstellung der Investition berücksichtigt werden; eine Vorfinanzierung ist unzulässig.

6.2. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten, die dem Flughafenleitungsorgan in Zusammenhang mit dem Inkrafttreten neuer Rechtsvorschriften oder behördlichen Anordnungen entstehen, welche die Zivilluftfahrt betreffen, als Zuschlag auf die Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen. Voraussetzung dafür ist, dass diese Kosten noch nicht in den anwendbaren Flughafenentgelten einkalkuliert sind.

6.3. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten von neu zu erbringenden Leistungen des Flughafenleitungsorganes, die noch nicht Bestandteil der Flughafenentgeltregelung waren, als Zuschlag auf die Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen.

6.4. Die der Entgelterhöhung zugrundeliegenden Kosten sind aufgrund plausibler PLAN-Daten mit Vollkosten nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Methoden zu kalkulieren. Dabei 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. Der so errechnete Zuschlag auf die Flughafenentgelte ist im nächsten und allenfalls auch im übernächsten Jahr aufgrund der dann verfügbaren IST-Daten nach zu kalkulieren und allenfalls zu korrigieren. Ab dem dritten Jahr wird der Zuschlag Bestandteil der Flughafenentgelte gemäß der Formel in Punkt 2 dieses Anhangs, sofern die Kosten nachhaltig von Relevanz sind. Fallen diese Kosten, die zu einer Entgelterhöhung gemäß diesem Punkt geführt haben, nachhaltig wieder weg, so führt dies im entsprechenden Umfang zu einer Reduktion der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe.

6.5. Bei der Berechnung des Zuschlages dürfen keine überschießenden, d.h. operationell nicht erforderlichen Mengengerüste angesetzt werden.

6.6. Als angemessene Kosten gelten die den entsprechenden Leistungen (insbesondere Investitionen, Instandhaltung, Dienstleistungen usw.) zugrunde liegenden Vollkosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Kapitalverzinsung inkl. Gewinnkomponente. Die Vollkosten werden nach kostenbezogenen, sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt.

#### **7. Neukalkulation**

Bei einem Verkehrsrückgang unter Anwendung der in Punkt 3 benannten Parameter von mehr als 25% (höchstzulässiges Abfluggewicht oder Passagieranzahl) kann alternativ zur Formel gemäß Punkt 2 die Festlegung der zulässigen Höhe der entsprechenden Flughafenentgelte auch nach dem Vollkostendeckungsprinzip im Wege einer Divisionskalkulation neu erfolgen. Die Vorgaben nach Punkt 6. sind bei einer derartigen Neuberechnung zu beachten.