

Vorblatt

Problem:

Mit der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.03.2009 S. 11, werden gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten der Gemeinschaft festgelegt. Diese Richtlinie ist von den Mitgliedstaaten durch nationale Vorschriften umzusetzen.

Ziel:

Schaffung einer gemeinschaftsrechtskonformen Rechtslage.

Lösung:

Erlassung eines Bundesgesetzes, mit welchem die Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG umgesetzt werden.

Inhalt:

Die Regelungen des Entwurfes für ein Flughafenentgeltgesetz enthalten inhaltliche und formale Anforderungen an Flughafenentgelte. Die Flughafenleitungsorgane sollen verpflichtet werden, Flughafenentgeltregelungen nichtdiskriminierend und transparent zu gestalten. Weiters wird mit dem Nutzerausschuss ein institutioneller Rahmen für die Beziehungen zwischen Flughäfen und Flughafenutzern geschaffen und Informationsverpflichtungen festgelegt. Schließlich wird die gemäß Richtlinie 2009/12/EG erforderliche behördliche Aufsicht bei der Festlegung von Flughafenentgelten neben einer Strafbestimmung dadurch sichergestellt, dass Flughafenentgeltregelungen durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu genehmigen sind.

Alternativen:

Auf Grund der Verpflichtung, die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG umzusetzen, gibt es keine Alternativen zu der vorgeschlagenen Vorgangsweise.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen

Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten zu behördlichen Aufsichtsmaßnahmen, um die Anwendung der Richtlinie 2009/12/EG sicherzustellen. Diese Behörde wird mit der Benennung der Bundesministerin etabliert, die in einem Genehmigungsverfahren die tatsächliche Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2009/12/EG sicherstellen soll. Bezüglich dieses Verfahrens ist anzumerken, dass bereits gemäß den geltenden Bestimmungen (§ 74 LFG) ein Bewilligungsverfahren für „Flughafentarife“ – die mit Flughafenentgelten gemäß Richtlinie 2009/12/EG gleichzusetzen sind – vorgesehen ist. Das bedeutet, dass an Stelle eines bestehenden Verfahrens (Überprüfung von „Tarifordnungen“) die Überprüfung von Tarifordnungen/Flughafenentgelten nunmehr auf Grund von neuen bundesgesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen hat. Die Anzahl der Verwaltungsverfahren betreffend Flughafenentgelte wird sich daher nicht erhöhen, zumal gemäß der bisherigen Verwaltungspraxis eine jährliche Bewilligung der jeweiligen Tarifordnung Usus war. Es ist somit festzuhalten, dass die Benennung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Unabhängige Aufsichtsbehörde im Sinne der Richtlinie 2009/12/EG keine signifikanten Mehraufwendungen in deren Wirkungsbereich zur Folge haben wird, da die bestehende Verwaltungspraxis im Wesentlichen fortgeführt werden soll. Allfällige Zusatzkosten, die dem BMVIT als künftige unabhängige Aufsichtsbehörde entstehen könnten, sollen aus Ressortmitteln bedeckt werden.

Im Hinblick auf die Vollziehung der Strafbestimmung (§ 18) durch die Bezirksverwaltungsbehörden ist anzumerken, dass diese bereits als zuständige Strafbehörden im Hinblick auf die Bestimmungen des LFG fungieren (vgl. § 169 Abs. 1 LFG). Da der vorgelegte Entwurf auf eine Fortführung der bisherigen Praxis gemäß den Bestimmungen des LFG abzielt, ist nicht abzusehen, dass die Erlassung des vorgelegten Bundesgesetzes zusätzliche Strafverfahren und damit Mehraufwand auf Seiten der Bezirksverwaltungsbehörden zur Folge haben wird.

Es sind daher auf Grund des vorgeschlagenen Entwurfes keine nennenswerten finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften zu erwarten.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen

-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Wesentliche Zielsetzung des vorgeschlagenen Entwurfs ist die transparente Festsetzung von Flughafenentgeltregelungen. Bei Verwirklichung dieses Ziels ist längerfristig mit einer vorteilhaften Entwicklung bei der Ausgestaltung von Flughafenentgelten zu rechnen. Dadurch ist zu erwarten, dass die

Rahmenbedingungen für den Markteintritt neuer Luftfahrtunternehmen und die Ausweitung des Angebots bestehender Anbieter von Luftverkehrsdienstleistungen verbessert werden. Auf Grund des Zusammenhangs zwischen Entwicklung des Flugverkehrs und der Standortentwicklung im Einzugsgebiet des betreffenden Flughafens wird sich die vorgeschlagene Regelung positiv auf den Wirtschaftsstandort Österreich und die Beschäftigung auswirken.

- - **Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger und Unternehmen:**

Das vorgeschlagene Bundesgesetz wird hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 14a Bundeshaushaltsgesetz aufgrund neuer Informationsverpflichtungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen oder Bürger verursachen. Die für Unternehmen allenfalls entstehenden Kosten sind zur Gänze als Sowieso-Kosten zu qualifizieren. Es ist daher davon auszugehen, dass die Kosten für die Erfüllung der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Informationspflichten nicht die Bagatellgrenze (§ 5 Abs. 2 der Standardkostenmodell-Richtlinien) überschreiten.

- **Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:**

Der Entwurf sieht im § 4 ausdrücklich die Möglichkeit vor, Flughafenentgeltregelungen unter dem Aspekt des Umweltschutzes zu differenzieren. Von Bedeutung ist dies insbesondere hinsichtlich der von Luftfahrzeugen ausgehenden Geräusch- und Schadstoffemissionen. Die vom Flughafenleitungsorgan zu erstellende Flughafenentgeltregelung kann somit vorsehen, dass für die Verwendung von Luftfahrzeugen mit höheren Lärmemissionen oder mit höherem Treibstoffverbrauch auch höhere Flughafenentgelte zu entrichten sind. Der vorgeschlagene Entwurf bietet somit ökonomische Anreize zur Verwendung vergleichsweise umweltverträglicher Luftfahrzeugmuster.

- **Auswirkungen in konsumentenpolitischer sowie sozialer Hinsicht:**

Wesentliche Zielsetzung des vorgeschlagenen Entwurfs ist die transparente Festsetzung von Flughafenentgeltregelungen. Bei Verwirklichung dieser Ziele ist längerfristig mit einer vorteilhaften Entwicklung bei der Ausgestaltung von Flughafenentgelten zu rechnen. Auf Grund des herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen ist damit zu rechnen, dass eine verbesserte Kostenbasis für Luftfahrtunternehmen aus der Sicht der Nachfrager von Luftverkehrsdienstleistungen zu einer Vermehrung des Angebots sowie niedrigeren Preisen führt. Das Vorhaben wird sich aus konsumentenpolitischer Sicht somit positiv auswirken.

- **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit den vorgesehenen Regelungen soll die Richtlinie 2009/12/EG zur Gänze umgesetzt werden. Weitere nationale Rechtsakte sind nicht erforderlich.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Vorgeschichte zur Entstehung der Richtlinie 2009/12/EG:

Am 24. Jänner 2007 legte Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie über Flughafenentgelte vor. Die Europäische Kommission erläuterte in der Begründung für den Vorschlag, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedliche Regelungen für die Festlegung von Flughafenentgelten bestehen und viele dieser nationalen Regelungen nicht hinreichend begründet erscheinen. So würden die Nutzer nicht auf allen EU-Flughäfen systematisch konsultiert, bevor Entgelte festgelegt werden oder eine Entgeltregelung geändert wird. Flughafenutzer werden nach Meinung der Europäischen Kommission gewöhnlich nicht über künftige Investitionen auf Flughäfen informiert, was zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Flughäfen und Nutzern führt. Die EU-Flughäfen sind überwiegend noch in öffentlichem Eigentum, so dass die Behörden nach Meinung der Europäischen Kommission ein Interesse daran haben, die Gewinne aus dem Flughafenbetrieb zu maximieren. Die nationalen Behörden hätten aus dem gleichen Grund ein Interesse daran, Entgeltanhebungen auf Flughäfen, die vor der Privatisierung stehen, zu erleichtern, um möglichst hohe Erträge aus dem Verkauf eines Flughafens an private Investoren zu erzielen. Die Europäische Kommission hob hervor, dass die gesamte Lieferkette des Luftverkehrs so wettbewerbsfähig wie möglich werden sollte, um die fortdauernde Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union insgesamt zu gewährleisten. Flughafenentgelte wären dabei ein bedeutendes Glied dieser Kette, da sie zwischen 4 und 8 % der Betriebskosten der größeren EU-Luftfahrtunternehmen ausmachen. Die Europäische Kommission sah es daher auch unter Berufung entsprechender Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services) als notwendig an, Gemeinschaftsregelungen zu treffen. Diese sollten sicherstellen, dass auf allen bedeutenden Flughäfen der Gemeinschaft ein Mindeststandard an Regelungen bei der Festsetzung von Flughafenentgelten etabliert wird.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission beinhaltete insbesondere die Eckpunkte Nichtdiskriminierung und Transparenz. Die Transparenz sollte insbesondere durch Bereitstellung von Informationen und verpflichtende Konsultationen zwischen Flughäfen und Nutzern sichergestellt werden. Die Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie sollte gemäß dem Vorschlag der Europäischen Kommission durch eine von den Mitgliedstaaten benannte Regulierungsbehörde erreicht werden.

Nach einem etwa dreijährigen legislativen Prozess, in welchem insbesondere von den betroffenen Flughäfen auf der einen und den Nutzern auf der anderen Seite hinsichtlich der Notwendigkeit und des Umfangs der nötigen Regulierung divergierende Standpunkte vertreten wurden, wurde die Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Flughafenentgelte am 11. März 2009 beschlossen. Im Vergleich zum ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission beinhaltete die beschlossene Richtlinie kein Abgehen von den wesentlichen Eckpunkten des Kommissionsvorschlags. In Details gab es jedoch einige Änderungen. So umfasst die von Parlament und Rat beschlossene Richtlinie 2009/12/EG beispielsweise keine Regelungen zu Sicherheitsentgelten wie noch im Richtlinienvorschlag vorgesehen. Weitere Änderungen betrafen die Einführung des Begriffs „Unabhängige Aufsichtsbehörde“ (statt „Regulierungsbehörde“), Alternativen zum Streitbelegungsverfahren („opt-out“) sowie eine Anhebung des Schwellenwertes hinsichtlich des Anwendungsbereiches der Richtlinie 2009/12/EG.

Zum Inhalt der Richtlinie:

Zusammengefasst können folgende drei Regelungsbereiche unterschieden werden:

- materielle Anforderungen an Flughafenentgelte,
- Sicherstellung der Transparenz durch Formalisierung der Beziehungen zwischen Flughäfen und Flughafenutzern und Festlegung von Informationsverpflichtungen,
- tatsächliche Umsetzung der gemäß der Richtlinie 2009/12/EG erforderlichen Maßnahmen; behördliche Aufsicht.

Im Hinblick auf materielle Anforderungen für die Gestaltung von Flughafenentgelten legt die Richtlinie 2009/12/EG in Art. 3 mit dem Diskriminierungsverbot das grundlegende Prinzip fest. Demnach dürfen Flughafenentgeltregelungen keine Diskriminierung zwischen Flughafenutzern beinhalten. Differenzierungen zwischen Nutzern müssen im öffentlichen oder allgemeinen Interesse sein und durch geeignete, objektive und transparente Kriterien begründet werden. Artikel 10 der Richtlinie 2009/12/EG fordert Nichtdiskriminierung auch für den Fall der Differenzierung der Qualität und Umfang bestimmter Flughafenendienstleistungen.

Abgesehen vom Prinzip der Nichtdiskriminierung überlässt die Richtlinie die Ausgestaltung der materiellen Regeln für die Gestaltung von Flughafenentgelten den Mitgliedstaaten. So enthält die Richtlinie 2009/12/EG etwa keine Bestimmungen zu Berechnungsmethoden für Entgelte, die von jedem Mitgliedstaat angewendet werden sollen. In Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG wird auf diese Gestaltungsfreiheit ausdrücklich Bezug genommen. Genannte Bestimmung behält den Mitgliedstaaten „weitere Regulierungsmaßnahmen“ ausdrücklich vor und nennt als Beispiele für solche Maßnahmen die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe, einschließlich anreizorientierter Entgeltregelungen sowie die Festlegung von Preisobergrenzen.

Wesentlich detaillierter als bei den materiellen Vorgaben an Flughafenentgelte sind die Regelungen der Richtlinie 2009/12/EG hinsichtlich der verfahrensmäßigen Ausgestaltung der Beziehungen zwischen Flughäfen und Nutzern. Wesentlicher Eckpunkt dabei ist das Prinzip der Transparenz. Als Mittel zur Verwirklichung dieses Grundsatzes sieht Art. 6 der Richtlinie 2009/12/EG verpflichtende Konsultationen zwischen Flughäfen und Nutzern vor. Für diese Konsultationen definiert Art. 7 („Transparenz“) jene Informationen, die von Flughäfen und Nutzern zur Verfügung gestellt werden sollen. Art. 8 enthält die ausdrückliche Verpflichtung, dass die Nutzer im Hinblick auf Investitionsvorhaben auf Flughäfen angehört werden. Schließlich soll gemäß Art. 9 die Möglichkeit geschaffen werden, dass zwischen Flughäfen und Nutzern Vereinbarungen über die Qualität der von Flughäfen erbrachten Dienstleistungen erfolgen („Qualitätsstandards“).

Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten, eine Unabhängige Aufsichtsbehörde einzurichten, um die ordnungsgemäße Anwendung der zur Umsetzung dieser Richtlinie 2009/12/EG ergriffenen Maßnahmen zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten müssen die Unabhängigkeit der unabhängigen Aufsichtsbehörde gewährleisten, indem sie deren rechtliche Trennung von und funktionale Unabhängigkeit gegenüber Flughäfen und Nutzern sicherstellen. Weiters muss sichergestellt werden, dass die Behörde unabhängig und transparent agiert. Diese Behörde kann dieselbe sein, die mit der Anwendung der „zusätzlichen Regulierungsmaßnahmen“ nach Artikel 1 Absatz 5 betraut ist, einschließlich der Genehmigung der Flughafenentgeltregelung und/oder Flughafenentgelthöhe, sofern sie die Anforderungen von Absatz 3 des Art. 11 erfüllt sind.

Die Bestimmung des Art. 11 verpflichtet die Mitgliedstaaten in allgemeiner Form dazu, mittels der unabhängigen Aufsichtsbehörde die ordnungsgemäße Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie gewährleisten. Die Art und Weise, wie die Umsetzung erfolgt, überlässt die Richtlinie 2009/12/EG den Mitgliedstaaten. Nur in einem Fall sieht die Richtlinie 2009/12/EG eine konkrete Aufgabe für die nationale Unabhängige Aufsichtsbehörde vor: Gemäß Art. 6 Abs. 3 haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass bei Uneinigkeit über eine Entscheidung des Flughafenleitungsorgans zu Flughafenentgelten jede Partei die unabhängige Aufsichtsbehörde gemäß Artikel 11 anrufen kann („Rechtsbehelf“). Art. 6 Abs. 5 gibt jedoch auch hier den Mitgliedstaaten eine alternative Option in Form eines „Opt-out“. Diesfalls ist von den Mitgliedstaaten ein Genehmigungsverfahren vorzusehen.

Die Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG waren gemäß Art. 13 bis zum 15. März 2011 in nationales Recht umzusetzen.

Geltende Regelung in Österreich:

Regelungen im geltenden österreichischen Recht zu Flughafenentgelten im Sinne der Richtlinie 2009/12/EG enthält § 74 Luftfahrtgesetz (LFG). Gemäß Abs. 1 dieser Bestimmung ist der Betrieb von Zivilflugplätzen sowie das Verhalten auf diesen unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu regeln (Zivilflugplatz-Betriebsordnung; ZFBO). Nach § 74 Abs. 2 LFG sind für einen öffentlichen Flugplatz auf Grund der in Abs. 1 bezeichneten Verordnung vom Flugplatzhalter Benützungsbewilligungen aufzustellen (Zivilflugplatz-Benützungsbewilligungen). Hierbei sind die Bedingungen festzulegen, unter denen der öffentliche Zivilflugplatz von allen Teilnehmern am Luftverkehr benützt werden kann. Gemäß § 74 Abs. 3 LFG bedürfen die Zivilflugplatz-Benützungsbewilligungen der Genehmigung durch die zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde. Diese Genehmigung ist zu erteilen, wenn ein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb des Zivilflugplatzes gewährleistet ist. Vor dieser Genehmigung darf die Betriebsaufnahmegenehmigung nicht erteilt werden. Zuständige Behörde für die Bewilligung der Zivilflugplatz-Betriebsordnung ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie.

§ 16 ZFBO regelt den notwendigen Inhalt der Zivilflugplatz-Benützungsbewilligungen, welcher gemäß § 16 lit. b auch eine Entgeltregelung zu beinhalten hat. Diese wird in der ZFBO als Tarifordnung bezeichnet. § 20 ZFBO benennt diverse Entgeltarten, die inhaltlich im Wesentlichen dem Flughafenentgeltbegriff der Richtlinie 2009/12/EG entsprechen. § 20 Abs. 2 und 3 sehen vor, dass Differenzierung der Tarifhöhe bzw. Nachlässe und Ermäßigungen nach objektiven Kriterien zu erfolgen haben.

Die Praxis der vergangenen Jahre war die Bewilligung von Tarifordnungen auf Grund eines so genannten „Price Cap“, d.h. die Berechnung einer Höchstgrenze für Flughafenentgelt erfolgte auf Basis der bisherigen Tarife unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und Inflation.

Erforderliche Anpassung der österreichischen Rechtsvorschriften:

Ein Vergleich der geltenden Rechtsbestimmungen in Österreich mit jenen der umzusetzenden Richtlinie 2009/12/EG zeigt, dass Ergänzungen bzw. Anpassungen in mehrfacher Hinsicht erforderlich sind.

§ 74 LFG normiert als einziges materielles Kriterium für die Bewilligung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen einschließlich der Tarifordnung die Gewährleistung eines sicheren und wirtschaftlichen Betriebes des Flugplatzes. Die materiellen Vorgaben der Richtlinie 2009/12/EG gehen darüber hinaus. Es sind daher zusätzliche materielle Anforderungen für Flughafenentgelte in die bundesgesetzlichen Bestimmungen aufzunehmen. Zu nennen ist hier vor allem das Diskriminierungsverbot (vgl. § 4 des Entwurfs). Weiters soll in Anknüpfung an Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG eine Rechtsgrundlage für die in der Praxis bereits angewendeten Preisobergrenzen geschaffen werden (vgl. zu beiden Aspekten § 8 und die Anlage des Entwurfs). Letzteres war in den vergangenen Jahren Vollzugspraxis, jedoch ohne ausdrückliche Regelung durch Gesetz oder Verordnung.

Der Großteil der Regelungen der Richtlinie 2009/12/EG befasst sich mit der Verwirklichung des Grundsatzes der Transparenz im Verhältnis zwischen Flughäfen und Nutzern. Die Transparenz soll gemäß den Regelungen in der Richtlinie 2009/12/EG durch einen verpflichtenden Konsultationsmechanismus und durch Informationsaustausch verwirklicht werden. Die österreichischen Vorschriften enthalten bisher keinerlei Regelungen für einen verpflichtenden Konsultationsmechanismus und Informationsaustausch zwischen Flughäfen und Nutzern, auch wenn de facto Konsultationen zwischen Flughäfen und Nutzern auf informeller Basis regelmäßig auch zum Thema Flughafenentgelte erfolgen. Es wurden daher sämtliche diesbezügliche Vorgaben der Richtlinie in den vorgeschlagenen Entwurf aufgenommen (vgl. dazu insbesondere die §§ 9 Abs. 2 und Abs. 3 sowie die §§ 12 und 13 des Entwurfs). Als institutioneller Rahmen für derartige Konsultationen wird im Entwurf in Anlehnung an vergleichbare Regelungen im Bereich der Flughafenbodenabfertigung und der Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen („Slots“) die Einrichtung eines Nutzerausschusses vorgesehen (vgl. § 7 des Entwurfs).

Auf Grund von Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG müssen vom nationalen Gesetzgeber die notwendigen Regelungen getroffen werden, damit die gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG erforderlichen Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Die Richtlinie 2009/12/EG gibt hier im Wesentlichen Vorgaben organisatorischer Natur, nämlich in Form der verpflichtenden Einrichtung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde. Die Aufgaben der unabhängigen Aufsichtsbehörde sollen gemäß dem vorgeschlagenen Entwurf der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zukommen. Diese erfüllt die in der Richtlinie 2009/12/EG vorgesehenen Anforderungen, nämlich die rechtliche Trennung und funktionale Unabhängigkeit von Flughafenleitungsorganen und Luftfahrtunternehmen.

Die Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG sehen keine konkreten Maßnahmen für den Fall der Nichteinhaltung einer Konsultations- und Informationsverpflichtung vor. Das bedeutet, dass den Mitgliedstaaten die Entscheidung darüber überlassen bleibt, wie die Nichteinhaltung dieser Verpflichtungen zu sanktionieren ist. Gemäß den Bestimmungen des Entwurfs soll die Einhaltung der Konsultationsverpflichtung dadurch sichergestellt werden, dass die Durchführung eines ordnungsgemäßen Konsultationsverfahrens explizit als Genehmigungsvoraussetzung für die Flughafenentgeltregelung normiert wird (vgl. § 9 Abs. 1 des Entwurfs). Die Verletzung der Informationsverpflichtung der Nutzer wird dadurch sanktioniert, dass die Nichtvorlage der erforderlichen Informationen notwendigerweise mit entsprechenden nachteiligen Folgen im Genehmigungsverfahren gemäß § 9 verbunden ist.

Bezüglich der im Entwurf enthaltenen materiellen Anforderungen für Flughafenentgelte ist zudem darauf hinzuweisen, dass deren Nichtbeachtung auf Grund der anzuwendenden Bestimmungen des Zivilrechts (vgl. vor allem die §§ 879 Abs. 1, 917a ABGB) zur Unwirksamkeit entsprechender rechtsgeschäftlicher Verfügungen führt. Gleiches gilt für die Vereinbarung von Flughafenentgelten, die von einer geltenden Flughafenentgeltregelung abweichen. Neben dieser zivilrechtlichen „Drittwirkung“ der vorgeschlagenen Regelungen soll explizit mit § 18 Z 2 ein derartiges Verhalten unter Strafe gestellt werden.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung sollen auch die Entgelte gemäß § 10 Abs. 2 des Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes (Infrastrukturtarife), die von Nutzern an das Flughafenleitungsorgan zu entrichten sind, den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes unterworfen werden.

Die Übergangsbestimmungen im § 22 sollen einerseits die Weitergeltung bestehender Tarifordnungen im Rahmen von Flughafen-Benützungsbedingungen sicherstellen und andererseits eine angemessene Frist bestimmen, binnen derer Flughafenentgeltregelungen gemäß den neuen Grundsätzen des Flughafenentgelte-Gesetzes zu erstellen sind.

Die große Mehrzahl der auf Grund der Vorgaben der Richtlinie 2009/12/EG zu treffenden Regelungen haben auf Grund von Art. 18 B-VG jedenfalls durch Bundesgesetz zu erfolgen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der besseren Nachverfolgbarkeit der Richtlinienumsetzung soll dies durch die Erlassung eines eigenen Bundesgesetzes erfolgen.

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen des Vorhabens ist anzumerken, dass der Großteil der Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG Verpflichtungen im Verhältnis zwischen Flughäfen und Nutzern regelt. Bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen zwischen privaten Unternehmen kommt die Involvierung staatlicher Stellen und somit deren finanzielle Inanspruchnahme nicht in Betracht. Lediglich Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten zu behördlichen Aufsichtsmaßnahmen. Diese Bestimmung enthält die konkrete Vorgabe an die Mitgliedstaaten, eine „Unabhängige Aufsichtsbehörde“, die Flughafenentgeltregelungen zu überprüfen und sonstige Aufsichtsmaßnahmen zu setzen hat, einzurichten. Diese Behörde wird mit der Benennung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie etabliert; diese soll in einem Genehmigungsverfahren die tatsächliche Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie sicherstellen. Bezüglich dieses Verfahrens ist anzumerken, dass bereits gemäß den geltenden Bestimmungen (§ 74 LFG) ein Bewilligungsverfahren für „Flughafentarife“ – die mit Flughafenentgelten gemäß Richtlinie 2009/12/EG gleichzusetzen sind – vorgesehen ist. Das bedeutet, dass an Stelle eines bestehenden Verfahrens (Überprüfung von „Tarifordnungen“) die Überprüfung von Tarifordnungen/Flughafenentgelten nunmehr auf Grund von neuen bundesgesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen hat. § 11 des Entwurfs stellt diesbezüglich klar, dass nach Durchführung eines Verfahrens zur Festlegung von Flughafenentgelten keine weitere Bewilligung gemäß § 74 LFG erforderlich ist. Die Anzahl der Verwaltungsverfahren betreffend Flughafenentgelte wird sich daher nicht erhöhen, zumal gemäß der bisherigen Verwaltungspraxis eine jährliche Bewilligung der jeweiligen Tarifordnung Usus war. Im vorgelegten Entwurf wird den Flughafenleitungsorganen die Möglichkeit eingeräumt, die Flughafenentgeltregelung auf bis zu drei Jahre zu befristen und damit die Anzahl der Verwaltungsverfahren zu reduzieren. Anträge auf Grund der in den §§ 5 und 6 des Entwurfs vorgesehenen Bewilligungstatbestände sind in absehbarer Zukunft nicht zu erwarten. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die Benennung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Unabhängige Aufsichtsbehörde im Sinne der Richtlinie 2009/12/EG keine signifikanten Mehraufwendungen in deren Wirkungsbereich zur Folge haben wird, da die bestehende Verwaltungspraxis im Wesentlichen fortgeführt werden soll. Allfällige Zusatzkosten, die dem BMVIT als künftige unabhängige Aufsichtsbehörde entstehen könnten, sollen aus Ressortmitteln bedeckt werden.

Im Hinblick auf die Vollziehung der Strafbestimmung (§ 18) durch die Bezirksverwaltungsbehörden ist gleichfalls anzumerken, dass diese bereits als zuständige Strafbehörden im Hinblick auf die Bestimmungen des LFG fungieren (vgl. § 169 Abs. 1 LFG). Da der vorgelegte Entwurf auf eine Fortführung der bisherigen Praxis gemäß den Bestimmungen des LFG abzielt, ist nicht abzusehen, dass die Erlassung des vorgelegten Bundesgesetzes zusätzliche Strafverfahren und damit Mehraufwand auf Seiten der Bezirksverwaltungsbehörden zur Folge haben wird.

Es sind daher auf Grund des vorgeschlagenen Entwurfes keine nennenswerten finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften zu erwarten.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich und der Beschäftigung ist anzumerken, dass wesentliche Zielsetzung des vorgeschlagenen Entwurfs die transparente Festsetzung von Flughafenentgeltregelungen sowie die Schaffung von Anreizen für einen kosteneffizienten Betrieb von Flughäfen ist. Bei Verwirklichung dieser Ziele ist längerfristig mit einer vorteilhaften Entwicklung bei der Ausgestaltung von Flughafenentgelten zu rechnen, wodurch die Rahmenbedingungen für Markteintritt neuer Luftfahrtunternehmen und die Ausweitung des Angebots bestehender Anbieter von Luftverkehrsdienstleistungen verbessert würden. Auf Grund des Zusammenhangs zwischen Entwicklung des Flugverkehrs und der Standortentwicklung im Einzugsgebiet des betreffenden Flughafens wird sich die vorgeschlagene Regelung positiv auf den Wirtschaftsstandort Österreich und die Beschäftigung auswirken.

Betreffend die Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger oder Unternehmen wird festgehalten, dass das vorgeschlagene Bundesgesetz hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 14a Bundeshaushaltsgesetz aufgrund neuer Informationsverpflichtungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger oder Unternehmen verursachen wird.

Bezüglich der Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht sieht der Entwurf im § 4 ausdrücklich die Möglichkeit vor, Flughafenentgeltregelungen unter dem Aspekt des Umweltschutzes zu differenzieren. Von Bedeutung ist dies insbesondere hinsichtlich der von Luftfahrzeugen ausgehenden Geräusch- und Schadstoffemissionen. Die vom Flughafenleitungsorgan zu erstellende Flughafenentgeltregelung kann somit vorsehen, dass für die Verwendung von Luftfahrzeugen mit höheren Lärmemissionen auch höhere

Flughafenentgelte zu entrichten sind. Gleiches gilt für Luftfahrzeugmuster mit höherem Treibstoffverbrauch. Der vorgeschlagene Entwurf bietet somit ökonomische Anreize zur Verwendung vergleichsweise umweltverträglicher Luftfahrzeugmuster.

Zu den Auswirkungen in konsumentenpolitischer sowie sozialer Hinsicht ist auszuführen, dass wesentliche Zielsetzung des vorgeschlagenen Entwurfs die transparente Festsetzung von Flughafenentgeltregelungen sowie die Schaffung von Anreizen für einen kosteneffizienten Betrieb von Flughäfen ist. Bei Verwirklichung dieser Ziele ist längerfristig mit einer vorteilhaften Entwicklung bei der Ausgestaltung von Flughafenentgelten zu rechnen. Auf Grund des herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen ist damit zu rechnen, dass eine verbesserte Kostenbasis für Luftfahrtunternehmen aus der Sicht der Nachfrager von Luftverkehrsdienstleistungen zu einer Vermehrung des Angebots sowie niedrigeren Preisen führt. Das Vorhaben wird sich aus konsumentenpolitischer Sicht somit positiv auswirken.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Mit diesem Bundesgesetz soll die Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.3.2009, S. 11-16, CELEX-Nr. 32009L0012 vollständig umgesetzt werden. Weitere nationale legislative Schritte sind nicht erforderlich.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Mit § 1 soll der Anwendungsbereich des Bundesgesetzes umschrieben werden.

In Abs. 2 wird festgelegt, dass dieses Bundesgesetz auf sämtliche österreichische Flughäfen angewendet werden soll. Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2009/12/EG gibt Österreich die Möglichkeit, die in Frage kommenden Flughäfen Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Salzburg vom Anwendungsbereich der nationalen Umsetzungsbestimmungen auszunehmen, da sich deren Passagieraufkommen unter dem in Art. 1 Abs. 2 festgelegten Schwellenwert von 5 Millionen Fluggastbewegungen befindet. Es erscheint jedoch sachlich geboten, dass auf alle österreichischen Verkehrsflughäfen das gleiche Regelungsregime im Hinblick auf Flughafenentgelte zur Anwendung kommt, zumal die auf allen österreichischen Verkehrsflughäfen geübte bisherige Verwaltungspraxis im Wesentlichen fortgeführt werden soll. Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist hier auch, dass § 11 des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 (LSG 2011) hinsichtlich des Verfahrens zur Überprüfung von Sicherheitsentgelten auf Flughäfen auf die Umsetzungsbestimmungen zu Richtlinie 2009/12/EG (d.h. auf dieses Bundesgesetz) verweist. Das LSG 2011 ist ohne Ausnahme auf die genannten Verkehrsflughäfen anzuwenden. Würden bestimmte Flughäfen vom Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes ausgenommen, hätte dies unterschiedliche Regelungen für den Flughafen Wien auf der einen und den übrigen fünf österreichischen Verkehrsflughäfen auf der anderen Seite beziehungsweise Differenzierungen auf demselben Flughafen je nach Art des Entgelts (Flughafenentgelt im engeren Sinne oder Sicherheitsentgelt) zur Folge. Dies würde unzweifelhaft zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen, der mit der vorgeschlagenen einheitlichen Regelung vermieden wird.

Die Veröffentlichung gemäß Abs. 3 über den Anwendungsbereich der Richtlinie hat keine konstitutive Wirkung, sondern soll Informationszwecken dienen. Mit der Bestimmung wird der Vorgabe des Art. 1(3) der Richtlinie 2009/12/EG entsprochen.

Abs. 4 enthält einen expliziten Hinweis auf die Möglichkeit, dass in anderen Rechtsvorschriften auf Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes verwiesen werden kann. Dies erscheint grundsätzlich dort sinnvoll, wo mit der Erstellung von Flughafenentgelten im Sinne der Richtlinie 2009/12/EG vergleichbare Sachverhalte geregelt werden. Somit können vergleichbare Verfahren von einer Behörde betreut und ein einheitliches Verfahren angewendet werden. Ein Beispiel für einen solchen Verweis ist das im § 11 LSG geregelte Sicherheitsentgelt. § 11 LSG enthält bereits einen Verweis auf die Umsetzungsbestimmungen zur Richtlinie 2009/12/EG (d.h. auf dieses Bundesgesetz) und die gemäß diesen Bestimmungen einzurichtende Aufsichtsbehörde (d.h. die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie).

Zu § 2:

Mit dieser Bestimmung soll Art. 11 der Richtlinie 2009/12 umgesetzt und die dort geforderte unabhängige Aufsichtsbehörde eingerichtet werden. Als Unabhängige Aufsichtsbehörde wird die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmt. Diese erfüllt im Art. 11 der Richtlinie genannten Anforderungen, nämlich rechtliche Trennung und funktionale Unabhängigkeit von Flughafenleitungsorganen und Luftfahrtunternehmen. Art. 11 lässt es auch ausdrücklich zu, dass diese Behörde – wie im Entwurf im § 9 vorgesehen – mit jener ident ist, die mit der Genehmigung der Flughafenentgeltregelung betraut ist.

Zu § 3:

Sämtliche Begriffsbestimmungen des Art. 2 der Richtlinie 2009/12/EG wurden im § 3 übernommen. Z 2 stellt im Hinblick auf die Definition des Begriffs „Flughafen“ den Bezug zu den geltenden österreichischen Rechtsvorschriften her. Mit dem Schwellenwert in Z 1 (100.000 Passagiere) soll sichergestellt werden, dass auf Kleinflughäfen das Verfahren gemäß diesem Bundesgesetz nicht zur Anwendung kommen muss. Weiters erscheint es zweckmäßig, die Begriffe „Flughafenentgeltregelung“, „Drittstaat“ und „Verkehrseinheit“ zu definieren.

Der Wortlaut der Definition des Begriffs „Flughafenentgelt“ in Z 4 entspricht jenem der Richtlinie 2009/12/EG. Zusätzlich wird jedoch klargestellt, dass auch Infrastrukturtarife gemäß § 10 Abs. 2 Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz (FBG) und Sicherheitsentgelte gemäß § 11 LSG unter den Begriff Flughafenentgelt zu subsumieren sind. Der Infrastrukturtarif und das Sicherheitsentgelt sind dabei als Unterbegriffe zum Flughafenentgelt zu verstehen. Im Hinblick auf das Sicherheitsentgelt ist diese Klarstellung folgerichtig, weil das LSG bereits einen Verweis auf die Bestimmungen des vorgeschlagenen Bundesgesetzes enthält (vgl. § 11 Abs. 1 und Abs. 2 LSG). Hinsichtlich des Infrastrukturtarifs gemäß § 10 Abs. 2 FBG ist festzuhalten, dass die Bestimmungen des vorgeschlagenen Bundesgesetzes dann zur Anwendung kommen sollen, wenn das entsprechende Entgelt von Flughafenutzern an das Flughafenleitungsorgan zu entrichten ist. Die Bestimmungen des vorgeschlagenen FEG sind insofern als Spezialregelung im Verhältnis zum FBG anzusehen.

Die Definition des Begriffs „Flughafenentgeltregelung“ in Z 5 soll klarstellen, dass diese als Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 LFG zu betrachten ist. Die Definition stellt zudem klar, dass die Flughafenentgelthöhe im Rahmen der Flughafenentgeltregelung zu regeln ist, d.h. die Flughafenentgeltregelung enthält die Flughafenentgelthöhe sowie sonstige damit im Zusammenhang stehende Bestimmungen.

Die Definition zum Begriff „Drittstaat“ hat auf Grund der im § 16 angeführten Regelung zur Gegenseitigkeit zu erfolgen. Als Unionsmitgliedern gleichgestellte Staaten sind Island, Norwegen und die Schweiz zu betrachten.

Der Begriff „Verkehrseinheit“ muss vor allem deshalb klar definiert werden, weil sich der Stimmenanteil im Nutzeroausschuss (§ 7) nach den Verkehrsanteilen auf dem betreffenden Flughafen richtet.

Zu § 4:

Mit dem im § 4 normierten Diskriminierungsverbot soll die wichtigste materiell-rechtliche Vorgabe der Richtlinie 2009/12/EG in das nationale österreichische Recht ausdrücklich übernommen werden. Bisher war eine derartige Regelung in den auf die Regelung von Flughafentarifen anzuwendenden österreichischen Rechtsvorschriften LFG (§ 74) und ZFBO (§§ 16 und 20) nicht enthalten. Ein Diskriminierungsverbot konnte bisher grundsätzlich schon aus den Bestimmungen des unionsrechtlichen Primärrechts (und zwar aus den Grundfreiheiten Dienstleistungsfreiheit und Warenverkehrsfreiheit) abgeleitet werden. Doch auch im Vergleich zum unionsrechtlichen Primärrecht erweitert die Richtlinie 2009/12/EG das Diskriminierungsverbot, da gemäß Art. 3 Diskriminierungen auch ohne grenzüberschreitenden Sachverhalt wie auch Diskriminierungen zwischen inländischen Unternehmen nicht mehr zulässig sein sollen. Eine explizite bundesgesetzliche Regelung ist daher erforderlich.

Zu § 5:

In dieser Bestimmung soll in Umsetzung des Art. 4 der Richtlinie 2009/12/EG die Möglichkeit der Anerkennung eines Flughafennetzes geschaffen werden. Durch die Bildung eines Flughafennetzes soll es mehreren Flughäfen mit demselben Flughafenleitungsorgan ermöglicht werden, eine gemeinsame Entgeltregelung festzusetzen. Auf Grund der bestehenden Organisationsstruktur der österreichischen Verkehrsflughäfen ist es als unwahrscheinlich anzusehen, dass diese Bestimmung in absehbarer Zukunft praktische Bedeutung erlangt.

Zu § 6:

Im § 6 soll in Umsetzung des Art. 5 der Richtlinie 2009/12/EG die Möglichkeit der Genehmigung einer gemeinsamen Entgeltregelung für Flughäfen im selben Ballungsraum geschaffen werden. Ähnlich wie im Hinblick auf § 5 erscheint angesichts der geographischen Lage der bestehenden österreichischen Verkehrsflughäfen und der Tatsache, dass in absehbarer Zukunft die Errichtung eines neuen Flughafens nicht zu erwarten ist, die Erteilung einer derartigen Genehmigung als nicht wahrscheinlich.

Zu § 7:

Mit dem gemäß § 7 einzurichtenden Nutzeroausschuss soll in Umsetzung des Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 2009/12/EG der institutionelle Rahmen für die Durchführung von Konsultationen zwischen Flughafenleitungsorganen und Nutzern geschaffen werden. Bisher war ein vergleichbarer Rahmen bereits im § 11 des

Flughafen-Bodenabfertigungsgesetzes sowie gemäß § 3 der Slotkoordinationsverordnung (SlotKV; Koordinierungsausschuss) vorgesehen. Für den Bereich der Flughafenentgelte im engeren Sinne gab es bisher hingegen keine Regelungen für ein entsprechendes Gremium, auch wenn Konsultationen zwischen Flughäfen und Nutzern auch in diesem Bereich – auf informeller Basis – regelmäßig erfolgen. Die vorgeschlagenen Regelungen betreffend Konstituierung und Verfahren des Nutzausschusses lehnen sich bewusst an jene des FBG und der SlotKV an, da sich diese in der Praxis bewährt haben und für alle Bereiche angesichts des sich überschneidenden Teilnehmerkreises ein möglichst einheitliches Verfahren sichergestellt werden soll. Die Sitzungen des Nutzausschusses haben gemäß Abs. 4 wenigstens einmal jährlich stattzufinden. Die tatsächliche Umsetzung der Bestimmung ist durch die Befristung der Flughafenentgeltregelung auf höchstens ein Jahr und die zwingende Konsultationsverpflichtung gemäß § 9 gewährleistet. Dabei eröffnen die vorgeschlagenen Regelungen die Möglichkeit, alle gemäß diesem Bundesgesetz erforderlichen Informationen bzw. Konsultationen (v.a. gemäß den §§ 7, 9, 12, 13 und 14) im Rahmen einer jährlichen Sitzung zu verbinden.

Zu § 8 und der Anlage:

In dieser Bestimmung sollen die materiellen Erfordernisse für Flughafenentgeltregelungen spezifiziert werden.

Im Abs. 1 wird festgeschrieben, dass Flughafenentgeltregelungen für höchstens ein Jahr gelten können. Damit soll sichergestellt werden, dass Flughafenentgeltregelungen in regelmäßigen Abständen einen Genehmigungsverfahren unterzogen werden. Mit der einjährigen Gültigkeitsdauer wird (in Verbindung mit den Bestimmungen im § 10, die Säumnisfolgen vorsehen) auch die tatsächliche Umsetzung der Transparenzerfordernisse sichergestellt, da die Erfüllung der Konsultationsverpflichtung ein Genehmigungserfordernis für die Flughafenentgeltregelung darstellt (vgl. § 9 Abs. 1 Z 2 des Entwurfs).

Abs. 2 stellt einen ausdrücklichen Bezug zum Diskriminierungsverbot gemäß § 4 her, welches als wesentliches materielles Kriterium bei der Festsetzung von Flughafenentgeltregelungen zu berücksichtigen ist.

Abs. 3 und die Anlage zu diesem Bundesgesetz enthalten die konkreten materiellen Kriterien für die Bemessung der Höhe des Flughafenentgelts. Dazu ist zunächst zu bemerken, dass die Richtlinie 2009/12/EG zu diesem Aspekt keine ausdrückliche Regelung getroffen hat. Dieser dadurch den Mitgliedstaaten eingeräumte Gestaltungsspielraum wird insbesondere durch Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie verdeutlicht, welcher Maßnahmen der wirtschaftlichen Aufsicht wie beispielsweise die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe, einschließlich anreizorientierter Entgeltregelungen, oder die Festlegung von Preisobergrenzen ausdrücklich für zulässig erklärt.

Die geltenden österreichischen Vorschriften (§74 LFG) sehen vor, dass Flughafentarife auf Grund der Erfordernisse eines sicheren und wirtschaftlichen Betriebs des betreffenden Flughafens zu erstellen sind. In Anknüpfung an die geltende Regelung soll daher das Kriterium des „sicheren und wirtschaftlichen Betriebs“ in Abs. 3 aufgenommen werden. Weiters soll die – bisher rechtlich nicht zwingend verankerte, jedoch in der Vollzugspraxis etablierte – Bemessung der Tarife mittels einer Entgeltobergrenze („Preisdeckel“, „Price Cap“) in dieser Bestimmung berücksichtigt werden. Eine derartige Regelung wird wie bereits ausgeführt von Art. 1 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG ausdrücklich für zulässig erklärt. Mit dem „Price Cap“ wird das Flughafenleitungsorgan im Wesentlichen verpflichtet, die Flughafenentgelthöhe so festzulegen, dass diese eine bestimmte – berechnet durch die in der Anlage zu diesem Bundesgesetz enthaltene Formel – Höhe nicht überschreitet.

Die Regelungen betreffend die Preisobergrenzen sollen im Wesentlichen eine Weiterführung der bisherigen Vollzugspraxis in Bezug auf § 74 LFG und § 20 ZFBO bewirken, da diese sich in den vergangenen Jahren durchaus bewährt hat.

Die Details der Festlegung des „Price-Caps“ finden sich in der Anlage zu diesem Bundesgesetz, auf welche § 8 Abs. 3 verweist. Als Berechnungsgrundlage für die in der Anlage enthaltenen Formeln gelten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in Geltung befindlichen „Tarife“, die nach den Bestimmungen des LFG und der ZFBO bzw. LSG und FBG (zu letzteren vgl. noch die Ausführungen zu § 11) erstellt wurden. Diese Preisdeckel sind gemäß den in der Anlage festgelegten Formeln (hier wird zwischen großen und kleinen Flughäfen differenziert) unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Inflation fortzuentwickeln.

Um sich verändernden Rahmenbedingungen bzw. unerwarteten Ereignissen (z. B. eines massiven Einbruchs der Verkehrsaufkommens) Rechnung zu tragen, sind in der Anlage (vgl. Punkt 6. und 7.) weiters Ausnahmestimmungen vorgesehen. Zu einer Neuberechnung der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe können auch große Infrastrukturvorhaben führen; dies jedoch erst nach Abschluss des Vorhabens und unter Berücksichtigung genauer Vorgaben gemäß den Bestimmungen von Punkt 6. des Anhangs. Die Regelungen der Anlage sind auch so zu verstehen, dass gegebenenfalls der Entfall von bislang erbrachten

Leistungen des Flughafenleitungsorgans, die Bestandteil der Flughafenentgeltregelung gewesen sind, zu einer entsprechenden Reduktion des entsprechenden Entgelts führt. Dies wäre in nachfolgenden Genehmigungsverfahren von der Behörde zu berücksichtigen.

Die in der Anlage vorgesehene Formel für die Begrenzungsregelung stellt durch Zugrundelegung auf die bisherige Tariffhöhe und Berücksichtigung der Entwicklung des Verbraucherpreisindex sicher, dass die Flughafenleitungsorgane über ein gesichertes Niveau an Einnahmen verfügen und auf dieser Grundlage auch längerfristige Planungen durchführen können. Die Formel ermöglicht zudem, dass Nutzer von einer positiven Entwicklung des Verkehrsaufkommens profitieren, indem die Verkehrssteigerung multipliziert mit einem Faktor von 0,35 von der zulässigen Erhöhung in Abzug gebracht wird. Der Faktor von 0,35 ist so bemessen, dass den Luftfahrtunternehmen ein angemessener Anteil zukommt und gleichzeitig Anreize für kapazitätserweiternde Maßnahmen auf Seiten der Flughafenleitungsorgane bestehen bleiben.

Die Formeln sind somit derart konzipiert, dass Produktivitätszuwächse in einem bestimmten Ausmaß an die an die Nutzer weitergegeben werden sollen. Dies wird wie oben ausgeführt dadurch bewirkt, dass zur bestehenden Preisobergrenze jährlich nicht die gesamte Jahres-Inflation auf den Preisdeckel aufgeschlagen werden kann, sondern noch der Faktor $0.35 * T$ (T bezeichnet das Verkehrswachstum) abgezogen wird. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Nutzer bei Steigerung des Verkehrsvolumens und damit Erhöhung der Produktivität durch eine reale Verminderung der Preisobergrenze profitieren.

Durch den bei Flughafeninfrastrukturen üblicherweise sehr hohen Fixkostenanteil schlagen sich die bei Verkehrszuwächsen erzielten Umsatzzuwächse weitgehend in Ertragszuwächsen des Flughafens nieder und erhöhen tendenziell den Gewinn. Aufgrund der höheren Auslastung wird die Flughafeninfrastruktur besser genutzt, die Durchschnittskosten sinken, der Flughafen produziert effizienter (sog. economies of scale oder "Skalenerträge"). Auf Grund der im Entwurf vorgesehenen Preisregulierung hat der jeweilige Flughafen einen Teil dieses Effizienzgewinns an die Nutzer weiterzugeben und zwar aufgrund der gewählten Formel ein Drittel, während zwei Drittel dem Flughafen verbleiben. Damit werden Anreize für Flughäfen geschaffen, den Flughafenumsatz zu erhöhen und dienen damit dem verkehrspolitischen Ziel, die Luftanbindungen des Standortes Österreichs zu verbessern und auszubauen.

Zu § 9:

Art. 6 Abs. 2 bis 4 der Richtlinie 2009/12/EG enthalten Bestimmungen betreffend das Verfahren bei der Festsetzung und Überprüfung von Flughafenentgeltregelungen. Dieses Verfahren ist im Wesentlichen zweistufig konzipiert. Zunächst soll vom Flughafenleitungsorgan unter Einbindung der Nutzer eine Flughafenentgeltregelung erstellt werden. Falls Einigkeit zwischen Flughafen und Nutzern besteht, tritt die Regelung ohne Involvierung behördlicher Stellen in Kraft. Damit verbunden ist die Anforderung in Art. 6 Abs. 2, wonach die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben, dass „nach Möglichkeit“ die Festlegung von Flughafenentgeltregelung im Einvernehmen zwischen Flughafenleitungsorgan und Flughafenutzern erfolgt. Nur im Falle einer Uneinigkeit soll als zweite Verfahrensstufe eine behördliche Überprüfung der Flughafenentgeltregelung gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 durch die Unabhängige Aufsichtsbehörde erfolgen.

Art. 6 Abs. 5 der Richtlinie 2009/12/EG bietet den Mitgliedstaaten jedoch auch die Möglichkeit eines „opt-out“ in Bezug auf das Streitbeilegungsverfahren bei der Unabhängigen Aufsichtsbehörde. Dies soll gemäß der zitierten Richtlinienbestimmung möglich sein, falls die nationalen Vorschriften entweder ein obligatorisches Verfahren für die Bewilligung von Flughafenentgelten vorsehen oder regelmäßig behördlich überprüft wird, ob der betreffende Flughafen wirksamem Wettbewerb unterliegt. Die nationalen Verfahren müssen geeignet, objektiv, nichtdiskriminierend und transparent sein.

Der vorgelegte Entwurf ist gemäß der zweiten Variante („Opt Out“) ausgestaltet, da das gemäß den geltenden Vorschriften für Flughafentarife vorgesehene Regime fortgeführt werden soll. Dieses sieht mit § 74 LFG in Verbindung mit den §§ 16 und 20 ZFBG eine behördliche Bewilligung von Flughafentarifen vor. Da die geltenden österreichischen Rechtsvorschriften den in der Richtlinie 2009/12/EG vorgegebenen Anforderungen „geeignet, objektiv, nichtdiskriminierend und transparent“ noch nicht vollständig genügen, sind jedoch zusätzliche Regelungen erforderlich. Diese sollen vor allem dadurch erfolgen, dass das Flughafenleitungsorgan zu einem Konsultationsverfahren verpflichtet wird, welches in Abs. 2 und Abs. 3 im Detail ausgeführt wird. Die Regelungen sind in Anlehnung an das Verfahren gemäß Art. 6 Abs. 2 bis 4 der Richtlinie 2009/12/EG ausgestaltet (Vorschlag durch das Flughafenleitungsorgan; Anhörung der Nutzer; begründete Entscheidung). Eine wirksame Umsetzung der von der Richtlinie 2009/12/EG vorgeschriebenen Transparenz- und Informationsverpflichtungen wird dadurch sichergestellt, dass die ordnungsgemäße Durchführung des Konsultationsverfahrens eine der Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung der Flughafenentgeltregelung darstellt. Damit werden die erforderlichen Informationen in einem Verfahren zusammengefasst und führt Nichteinhaltung von Verpflichtungen auch zu nachteiligen prozessualen Folgen für die säumigen Beteiligten. Die Vorlagefristen orientieren sich an der bisherigen Verwaltungspraxis (Inkrafttreten der neuen Entgeltregelung jeweils zu Jahresbeginn). Die

längere Frist im Falle von Neukalkulationen gemäß Punkt 6. und 7. Der Anlage ist durch den in solchen Fällen vergrößerten Verfahrensumfang begründet. Abs. 1 Z 1 stellt sicher, dass neben der Durchführung des erforderlichen Konsultationsverfahrens auch die Erfüllung der materiellen Anforderungen (§ 8) ein Genehmigungserfordernis für die beantragte Flughafenentgeltregelung darstellt.

Betrifft der Antrag das gemäß § 11 LSG das vom Flughafenleitungsorgan und den Bestimmungen des Flughafenentgeltgesetzes festzulegende Sicherheitsentgelt, soll gemäß Abs. 4 das Ergebnis des Genehmigungsverfahrens (welches gemeinsam mit dem Konsultationsverfahren im Nutzausschuss das im § 11 LSG vorgesehene Streitbeilegungsverfahren inkludiert) der Bundesministerin für Inneres mitgeteilt werden, da in solchen Fällen der Wirkungsbereich dieser Bundesministerin berührt wird.

Zu § 10:

Diese Bestimmung normiert jene Folgen, die das Flughafenleitungsorgan treffen sollen, wenn ein ordnungsgemäßer Antrag auf Genehmigung einer Flughafenentgeltregelung nicht rechtzeitig erfolgt. Die unabhängige Aufsichtsbehörde hat in diesem Fall mit Verfahrensordnung das Flughafenleitungsorgan aufzufordern, einen Antrag vorzulegen bzw. einen allenfalls gestellten Antrag zu verbessern. Für den Fall, dass dieser Aufforderung nicht nachgekommen wird, ist gemäß Abs. 2 eine ersatzweise Festlegung durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vorgesehen. Dabei wären die materiellen Vorgaben für Flughafenentgelte (§ 8) naturgemäß zu beachten. Um dem Transparenzgebot Rechnung zu tragen, sieht Abs. 3 im Falle einer ersatzweisen Festlegung eine Anhörung des Nutzausschusses vor. Die Berücksichtigung der Vorbringen des Flughafenleitungsorgans ist bereits dadurch sichergestellt, dass dieses in einem derartigen Verfahren über eine Parteistellung (§ 8 AVG) verfügt.

Zu § 11:

In dieser Bestimmung soll mit Abs. 1 der notwendige Bezug zu den bisher geltenden Vorschriften zu Flughafenentgelten hergestellt werden. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung wird vorgesehen, dass bei Änderungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erfolgen, keine weitere Bewilligung gemäß § 74 LFG mehr erforderlich ist, weil die betreffenden Teile der Zivilflugplatz-Benutzungsbedingungen nach Abschluss eines Verfahrens gemäß diesem Bundesgesetz als entsprechend abgeändert gelten.

Abs. 2 stellt klar, dass, sofern Infrastrukturtarife gemäß § 10 Abs. 2 FEG von Nutzern an das Flughafenleitungsorgan zu entrichten sind, die Bestimmungen des Flughafenentgeltgesetzes im Verhältnis zum FBG als Spezialregelung anzusehen sind. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung kann in solchen Fällen eine gesonderte Bewilligung bzw. amtswegige Festlegung des entsprechenden Infrastrukturtarifs gemäß FBG entfallen, da ein den Anforderungen im FBG entsprechendes Verfahren ohnehin gemäß den – im Verhältnis zum FBG als Spezialregelung anzusehenden – Bestimmungen des FEG durchzuführen ist.

Abs. 3 stellt das Verhältnis zu den Bestimmungen des LSG im Hinblick auf das Sicherheitsentgelt klar. Das Sicherheitsentgelt gilt (wie auch der Infrastrukturtarif) gemäß der Definition im § 3 Z 4 sowie Z 5 als Teil der Flughafenentgeltregelung und unterliegt damit denselben formalen (z.B. Konsultationsverpflichtung gemäß § 9) wie inhaltlichen (z.B. Diskriminierungsverbot) Anforderungen wie Flughafenentgelte im engeren Sinne (Passagier-, Lande- und Parktarif). Daraus folgt auch die Verpflichtung für das Flughafenleitungsorgan gemäß § 22 Abs. 3, mit der Flughafenentgeltregelung auch das erforderliche Sicherheitsentgelt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen. § 11 Abs. 3 trifft hier im Vergleich zu anderen Entgeltarten lediglich eine Differenzierung hinsichtlich der Entgelthöhe, nämlich in dem Sinne, dass für zwei Jahre (bis zum 30. Juni 2014) die Höhe gemäß den Anforderungen im § 11 LSG festzusetzen ist und nicht gemäß der Formel in Punkt 2. der Anlage. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um eine Vollkostenkalkulation, bei der sinngemäß die Punkte 6.4 bis 6.6 der Anlage angewendet werden können. Nach dem Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes sollen die Bestimmungen der Anlage vollständig (und somit auch die Entgeltbegrenzungsregelung mit Berechnungsbasis in Höhe der genehmigten Sicherheitsentgelte am 30. Juni 2014 gemäß Punkt 2. der Anlage) angewendet werden. Die vorgesehene zweijährige Übergangsregelung bis zur vollständigen Anwendung der Bestimmungen der Anlage einschließlich der Entgeltobergrenze ist deshalb erforderlich, weil für die erst mit 1. Jänner 2011 eingeführten Sicherheitsentgelte noch keine Evaluierung der Kosten im Sinne von § 11 Abs. 1 und Abs. 3 LSG stattgefunden hat (sondern es gilt bisher die Übergangsbestimmung des § 21 Abs. 1 LSG). Nachdem jedoch eine den Anforderungen des § 11 LSG entsprechende Entgelthöhe unter Anwendung des Vollkostendeckungs- und Effizienzprinzips etabliert wird, ab dem 1. Juli 2014 auch das Sicherheitsentgelt der Entgeltbegrenzungsregelung gemäß der Anlage zum vorgeschlagenen Bundesgesetz unterworfen werden und dadurch eine Verwaltungsvereinfachung erzielt werden.

Zu § 12:

Mit den in Abs. 1 und 2 enthaltenen Regelungen, die Art. 7 der Richtlinie 2009/12/EG umsetzen, sollen jene Informationen definiert werden, die anlässlich von Konsultationen im Nutzausschusses von Flughäfen und Luftfahrtunternehmen vorzulegen sind. Dabei haben sowohl Flughafenleitungsorgan als auch Nutzer jene Informationen bereitzustellen, die für die Erstellung von Flughafenentgeltregelungen von Bedeutung sind. Mit der einjährigen Befristung gemäß § 8 und der Genehmigungsvoraussetzung gemäß § 9 Abs. 1 Z 2 des Entwurfs wird gewährleistet, dass die Nichtvorlage von Informationen im Verfahren bei der unabhängigen Aufsichtsbehörde berücksichtigt wird.

Abs. 3 regelt die vertrauliche Behandlung schutzwürdiger Daten. Dabei obliegt es grundsätzlich der Stelle, welche die Information bereitstellt, diese als vertraulich einzustufen. Werden vertrauliche Informationen entgegen der Bestimmung im Abs. 3 unzulässigerweise weitergegeben, wäre dies datenschutzrechtlich bzw. zivilrechtlich zu sanktionieren. Abs. 3 stellt weiters klar, dass keine Informationsverpflichtung im Falle von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen vorliegt.

Zu § 13:

Mit dieser Bestimmung soll Art. 8 der Richtlinie 2009/12/EG umgesetzt werden. Wesentlich ist dabei, dass nur Infrastrukturvorhaben von Bedeutung (ab einem Investitionsvolumen von fünf Millionen Euro; bei größeren Flughäfen ab zehn Millionen Euro) eine Konsultationsverpflichtung nach sich ziehen sollen. Die Nichterfüllung dieser Konsultationsverpflichtung soll durch Berücksichtigung im Genehmigungsverfahren (vgl. § 9 Abs. 1 Z 2) sanktioniert werden, d.h. eine Erhöhung der Entgeltobergrenze gemäß Punkt 6. der Anlage darf nur genehmigt werden, wenn der Nutzausschuss ordnungsgemäß gemäß § 13 konsultiert wurde.

Zu § 14:

Mit Leistungsvereinbarungen über Qualitätsstandards soll sichergestellt werden, dass den entrichteten Entgelten auch eine entsprechende Qualität der vom Flughafen erbrachten Dienstleistung gegenübersteht. In Entsprechung mit den Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG (Art. 9) soll nur eine die Verpflichtung für das Flughafenleitungsorgan bestehen, entsprechende Verhandlungen durchzuführen. Behördliche Zwangsmaßnahmen, die auf einen Abschluss einer solchen Leistungsvereinbarung abzielen, sind hingegen nicht vorgesehen, zumal dies von den Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG nicht vorgeschrieben wird.

Zu § 15:

Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit zu einer Differenzierung von Dienstleistungen durch Flughafenleitungsorgane eingeräumt werden. Die Differenzierung von Qualität und Umfang von Dienstleistungen auf Flughäfen hat in den vergangenen Jahren vor allem auf Grund der Etablierung der „low-cost carrier“ zunehmende Bedeutung erlangt, weshalb der Richtliniengeber mit Art. 10 eine eigene Bestimmung dazu in die Richtlinie 2009/12/EG aufgenommen hat.

§ 4 normiert bereits das Prinzip der Nichtdiskriminierung einschließlich der Möglichkeit, sachliche Differenzierungen bei Leistungen und Entgelten vorzunehmen. Im Abs. 1 wird dieser Grundsatz im Hinblick auf die Differenzierung von Dienstleistungen nochmals verdeutlicht.

Mit Abs. 2 wird die Vorgabe in Art. 10 Abs. 2 erster Unterabsatz der Richtlinie 2009/12/EG verwirklicht, wonach allen Nutzern Zugang zu bedarfsgerechten Dienstleistungen bzw. besonders zugewiesenen Abfertigungsgebäuden zu ermöglichen ist. Da die für diesen Fall vom Flughafenleitungsorgan zu erstellenden Kriterien Teil als Teil der der Flughafenentgeltregelung einer Genehmigung unterliegen, ist auch in diesem Fall ein Entscheidung in einem objektiven und transparenten Verfahren sichergestellt.

Zu § 16:

Es ist evident, dass auf Grund der Richtlinie 2009/12/EG Nutzern Rechte gewährt werden, die Luftfahrtunternehmen der Union in bestimmten Drittstaaten nicht zustehen. Es ist daher ein Szenario denkbar, in welchem österreichische Unternehmen in einem Drittstaat einer diskriminierenden Vorgangsweise unterworfen werden, Unternehmen aus dem betreffenden Drittstaat jedoch ihre Rechte gemäß diesem Bundesgesetz ausüben. Um eine Schlechterstellung von Luftfahrtunternehmen der Union gegenüber Drittstaatunternehmen hintanzuhalten, soll daher der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit gegeben werden, gegenüber Unternehmen aus bestimmten Drittstaaten deren aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abzuleitenden Rechte mit Verordnung auszusetzen.

Zu § 17:

Mit § 17 soll Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 2009/12/EG, in welchem der Schutz vertraulicher Informationen behandelt wird, konkret umgesetzt werden. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technolo-

gie soll in einem bei ihr anhängigen Verfahren darüber entscheiden können, ob die Berufung auf ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis oder sonstige schützenswerte Informationen als gerechtfertigt anzusehen ist. Für den Fall, dass dies bejaht wird, sind negative Säumnisfolgen in einem Verfahren gemäß § 9 bzw. § 10 wegen Nichtvorlage von Informationen ausgeschlossen.

Zu § 18:

Mit der Strafbestimmung im § 18 werden Sanktionsmaßnahmen festgelegt, die – neben dem Genehmigungsverfahren nach § 9 – eine wirksame Umsetzung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes im Sinne von Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG gewährleisten sollen. Mit der Strafbestimmung soll verhindert werden, dass Anforderungen an Flughafenentgeltregelungen insbesondere materieller Natur (z.B. Nichtdiskriminierung) umgangen werden. In diesem Zusammenhang sei auch auf die zivilrechtlichen Folgen einer Nichteinhaltung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes hingewiesen, die auf der Grund der anzuwendenden privatrechtlichen Bestimmungen (vgl. vor allem die §§ 879 Abs. 1, 917a ABGB) zur Unwirksamkeit entsprechender rechtsgeschäftlicher Verfügungen führen kann. Eine Sanktionierung von nicht eingehaltenen Informationsverpflichtungen ist nicht erforderlich, da eine ordnungsgemäße Konsultation bereits einerseits für das Flughafenleitungsorgan eine zwingende Genehmigungsvoraussetzung im Verfahren gemäß § 9 darstellt und andererseits die Nichtvorlage von Informationen für Flughafen und Nutzer zu Verfahrensnachteilen im Verfahren gemäß § 9 bzw. § 10 führt.

Zu § 22:

Die Übergangsbestimmung im § 22 soll gewährleisten, dass bestehende Tarife gemäß anderen Rechtsvorschriften, die inhaltlich Flughafenentgelten gemäß dem Flughafenentgeltgesetz entsprechen (Lande-, Park- und Fluggasttarif sowie der Infrastrukturtarif gemäß FBG und das Sicherheitsentgelt gemäß LSG), nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes weiter in Geltung bleiben. Um die zeitgerechte Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sicherzustellen, soll eine angemessene Frist bis 1. November 2012 festgelegt werden, binnen derer das Flughafenleitungsorgan einen Vorschlag über eine neue Flughafenentgeltregelung zu erstellen hat, wodurch das Verfahren gemäß § 9 erstmals eingeleitet wird. Die vorgelegte Flughafenentgeltregelung hat dabei allen formalen und inhaltlichen Anforderungen des Flughafenentgeltgesetzes zu genügen, im Hinblick auf das Sicherheitsentgelt jedoch mit der Maßgabe, dass dessen Höhe zunächst (bis zum 30. Juni 2014) gemäß den Bestimmungen des § 11 LSG festzusetzen ist (vgl. die Ausführungen zu § 11 Abs. 3). Die Höhe der übrigen Flughafenentgelte (z.B. Infrastruktur-, Lande- oder Fluggasttarif) ist hingegen unter voller Anwendung der Bestimmungen der Anlage festzulegen (vgl. dazu v.a. Punkt 2. der Anlage). Für den Fall einer Säumnis des Flughafenleitungsorgans bei der Erstellung der ersten Flughafenentgeltregelung gemäß diesem Bundesgesetz soll gemäß § 22 Abs. 3 die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur deren amtswegigen Festsetzung unter Anwendung von § 10 Abs. 2 ermächtigt werden.