

Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
IV/L1 (Luftfahrtrecht und Flugsicherung)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich  
Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 0590900-4026 | F 0590900-243  
E Rp@wko.at  
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
GZ.BMVIT-58.555/0003-IV/L1  
28.11.2011

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 25517/02/11/VO/Sa  
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl  
4026

Datum  
19.12.2011

## **Novelle zur Austro Control-Gebührenverordnung (ACGV-Novelle 2011); Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfs der ACGV-Novelle 2011 und nehmen wie folgt Stellung:

### **Grundsätzliches**

Wie wir bereits wiederholt gefordert haben, müssen die Rahmenbedingungen am Luftfahrtstandort Österreich verbessert werden - durch alle Stakeholder und somit auch durch die Austro Control Gesellschaft. Das bestehende System der automatischen Indexanpassung ermöglicht es der ACG jedoch, das bisherige überhöhte Gebührenniveau beizubehalten. Die Austro Control-Gebühren wurden zuletzt mit Jahreswechsel 2009/2010 (BGBl. II Nr. 489/2009) und 2010/2011 (BGBl. II Nr. 466/2010) "angepasst", d.h. massiv erhöht. Diese Gebührenerhöhungen (vor allem jene zum Jahreswechsel 2009/2010) haben der ohnehin in Schwierigkeiten befindlichen Luftverkehrswirtschaft erheblichen Schaden zugefügt; eine neuerliche Erhöhung ist daher für die Luftverkehrswirtschaft nicht tragbar.

Das Vorblatt des Entwurfs verweist unter „Finanzielle Auswirkungen“ darauf, dass die vorgesehenen Anpassungen die beiden Ziele verfolgen, die Inflation abzudecken und der Austro Control Gesellschaft in etwa gleich bleibende Einnahmen zu garantieren. Unserer Ansicht nach sollte das Ziel jedoch nicht darin bestehen, nur Anpassungen vorzunehmen, um der ACG gleich bleibende Einnahmen zu ermöglichen. Vielmehr sollten durch Effizienzsteigerungen - und damit verbundenen niedrigeren Anpassungen als an die Inflationsrate - geringere Kosten für die Nutzer erreicht werden. Auch die Kombination von Gebührenverringerungen bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung würde in „keinen negativen finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt“ resultieren. Im Vorblatt wird außerdem darauf hingewiesen, dass der vorliegende Entwurf keine neuen Gebührentatbestände enthält, welche eine Barriere für expandierende bzw. neu gegründete Unternehmen darstellen könnte. Diese Aussage sollte jedoch auch für bereits bestehende und nicht expandierende Unternehmen gelten. In den letzten Jahren hat der Personalstand in der Luftfahrtagentur (d.h. in dem Teil der Austro Control GmbH, der mit den luftfahrtbehördlichen Aufgaben betraut ist) ständig zugenommen.

Diese Kosten können durch die Bestimmungen des ACG-Gesetzes an die Luftverkehrswirtschaft abgegeben werden, was dem Gedanken einer effizienten und sparsamen Verwaltung dezidiert widerspricht.

In den meisten Bereichen ist der Aufwand, der mit einer bestimmten behördlichen Tätigkeit verbunden ist, außerdem weit geringer als die damit verbundene Kostenbelastung (z.B. bei der Verlängerung einer SEP(=Single Engine Piston)-Berechtigung oder Streichung eines Luftfahrzeuges aus einem AOC). Eine unternehmerische Kostenrechnung, aufgegliedert nach Kostenstellen, scheint es nicht zu geben - zumindest wird diese nicht publik gemacht, wodurch es an Kostentransparenz mangelt.

Im europäischen Vergleich schneidet die österreichische Austro Control GmbH überdies schlecht ab: Eine Bestandsaufnahme der europäischen Luftfahrtbehörde Eurocontrol zeigt zwar, dass fast alle Länder Nachbesserungsbedarf haben; fünf Staaten, darunter auch Österreich, erreichen jedoch sogar weder die Kosteneffizienz- noch die Pünktlichkeitsvorgaben bis 2014 - und das, obwohl die österreichische Flugsicherung die achtteuerste Europas darstellt.

Die Kombination von

- zu Beginn 2010 massiv erhöhten ACG-Gebühren,
- der gesetzlichen Verpflichtung neben den Gebühren der ACGV auch noch (teilweise höhere) Gebühren nach dem GebG entrichten zu müssen,
- der Aushebelung der grundsätzlich vorgesehenen Umsatzsteuerfreiheit für Leistungen der ACG durch das UStG,
- der Flugabgabe gemäß dem Flugabgabegesetz (Budgetbegleitgesetz 2011),
- den ständig steigenden Treibstoffpreisen,
- der Einbindung der Luftverkehrswirtschaft in das ETS,
- und letztlich der ohnehin generell schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

verursacht massive Kosten, die auf der gesamten Luftverkehrswirtschaft (einschließlich General Aviation und Zivilluftfahrerausbildung) lasten. Statt die ACG jedoch zu einem sparsamen, wirtschaftlich effizienten Handeln aufzufordern (und dies durch entsprechende Aufsichtsmaßnahmen sicherzustellen), wird hier der Weg der Gebührenerhöhung gewählt, welchen wir dezidiert ablehnen. Wir ersuchen vielmehr eindringlich, durch verstärkte (wirtschaftliche) Aufsicht über die Austro Control Gesellschaft die auf die Stakeholder übergewälzte Kostenlawine unter Kontrolle zu halten und - zumindest für eine gewisse Zeit - Gebührenerhöhungen auszusetzen. Leider wurde diesem Wunsch, welcher bereits im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur letztjährigen ACGV-Novelle geäußert wurde, bis dato nicht Rechnung getragen.

**Im Detail**

### ***Inflationsberechnung***

Die Verwendung des VPI anstelle des HVPI wäre wünschenswert. Bei Indexanpassungen in anderen Bereichen des österreichischen Rechts, wie dem Mietrecht, wird ebenfalls auf den VPI zurückgegriffen. Außerdem wird auch bei der Gebührenberechnung am Flughafen Wien der VPI verwendet. Diese Änderung wäre aufgrund der in Zukunft bei beiden Indizes jährlich durchgeführten Anpassung der Warenkörbe als neutral zu beurteilen, würde aber die Teuerung in Österreich besser abbilden.

### **Übernahme der bisher in § 19 ZLPV 2006 geregelten Prüfungstaxen in die ACGV**

Hinsichtlich der Prüfungstaxe für die Prüfung von Piloten soll auf die einzelne Prüfungsarbeit abgestellt werden, weswegen die Gebühr geringer als bisher angesetzt werden soll. Grundsätzlich begrüßen wir natürlich jede Gebührensenkung. Diese Absenkung ist jedoch eher kosmetischer Natur und hat geringe positive Auswirkungen. Die unter Tarifposten 3a angeführten Gebühren beziehen sich nur auf die auslaufenden nationalen Lizenzen.

### **Tarifposten 5b**

Die für 1.1.2012 angekündigte Novelle der ZLPV 2006 wurde den Nutzern bereits für das erste Halbjahr 2011 versprochen und hätte der österreichischen Luftfahrt alleine bis Ende 2011 ungerechtfertigte Mehrkosten in der Höhe von 500.000 € erspart. Mit dieser Novelle kommt es nun endlich zu einer Anpassung der österreichischen Vorgehensweise an den europäischen Standard. Laut JAR-FCL 1.025 ist die bloße handschriftliche Eintragung zur Verlängerung ausreichend. Die davon abweichende österreichische Regelung scheint einzig und allein dazu gedient zu haben, der ACG zur Budgetkonsolidierung zusätzliche Einnahmen in der Höhe von einer Million € p.a. auf Kosten der Nutzer zu ermöglichen - auch bestätigt durch die von 2009 auf 2010 vorgenommene Gebührenerhöhung von unglaublichen 840 %.

In diesen Zusammenhang sprechen wir uns dezidiert gegen eine Verkürzung der Lizenz-Gültigkeit aus, die bis dato für fünf Jahre besteht. Würde dieser Zeitraum gekürzt, käme es zu einer Neuausstellung, was wiederum zu ungerechtfertigten Mehrkosten für die Nutzer führen würde. Außerdem verwehren wir uns schon jetzt dagegen, dass im Rahmen der nächsten ACGV-Novelle zu einer Erhöhung bei anderen Gebühren kommt, um den durch die angekündigte ZLPV-Novelle bewirkten Einnahmenverlust der ACG zu kompensieren. Vielmehr sollten auch in anderen Bereichen die Nutzer durch eine Effizienzsteigerung der ACG entlastet werden.

### **Tarifposten 19a (Änderung eines Postholder)**

Wir regen folgende Regelung an: Diese Änderung in einer FTO (Flight Training Organisation) wird in Zukunft gemäß Tarifposten 19a mit € 252,- limitiert sein. Diese Limitierung erfolgt jedoch völlig unabhängig vom Umfang der Berechtigungen, welche von der jeweiligen FTO ausgeübt werden darf. Bei einem AOC-Betrieb sind die Kosten hingegen in Abhängigkeit zu den Berechtigungen eines Unternehmens gestellt. So lautet Tarifposten 23: „Genehmigung oder Änderung eines Operations Manuals gemäß EU-OPS 1 und JAR-OPS 3 bzw. eines Teiles davon jeweils ein Viertel der in TP 21 vorgeschriebenen Gebühr zuzüglich des Aufwands gemäß TP 92, sofern nicht...“

Dies bedeutet, dass ein Postholder-Wechsel im Betriebshandbuch bei einem reinen VFR-Betrieb (Sichtflugbetrieb) für Hubschrauber bis max. 3.175 kg etwa € 540,- kosten würde. Bei demselben Unternehmen mit IFR(Instrumentenflugbetrieb)-Zulassung würde der Postholder-Wechsel ca. € 1.818,75 kosten und bei Betreibern von Hubschraubern mit IFR-Betrieb und Hubschraubern über 3.175 kg gar € 2.338.50, wobei jeweils der Tarifposten 92 nicht vergessen werden darf. Unserer Meinung nach ist dieser Unterschied in den Kosten bei Änderung von Postholdern in Betriebshandbüchern nicht gerechtfertigt und sollte bereinigt werden.

### **Tarifposten 23**

Wie auch in den anderen Bereichen sind die Gebühren für Änderungen des Operations Manuals insgesamt unverhältnismäßig hoch und bergen das Risiko, dass die Unternehmen Änderungen so weit wie möglich vermeiden. Das kann im Sinne der Sicherheit und der sicherheitsfördernden Weiterentwicklung der Handbücher nicht als zielführend erachtet werden.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme!

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'RS', written in a cursive style.

Dr. Rosemarie Schön  
Abteilungsleiterin