



Licht und Schatten bei Luftfahrtgesetz-Revision

Die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes bildet ein wichtiges Element in der gesetzgeberischen Umsetzung des **Luftfahrtpolitischen Berichtes** des Bundesrates. Durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen beabsichtigt die Landesregierung eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Zivilluftfahrt. Mit dem kürzlich vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzesentwurf wird dieses Ziel nur teilweise erreicht. In der parlamentarischen Beratung muss das Gesetz dringend nachgebessert werden.

Mit der temporären Übernahme der nicht gedeckten Kosten von **Skyguide** (für die im benachbarten Ausland erbrachten, aber nicht abgegoltenen Leistungen) beseitigt die Landesregierung einen politisch bedingten Wettbewerbsnachteil und setzt damit ein deutliches Zeichen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz. Dadurch leistet der Bund einen wichtigen Beitrag zur Dämpfung der, im europäischen Vergleich, sehr hohen Gebühren von Skyguide.

Völlig im Widerspruch zu den luftfahrtpolitischen Zielen des Bundesrates steht die vorgesehene Einführung einer **Aufsichtsabgabe**. Mit seinem Nichteintretensentscheid zum Bundesgesetz über Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK hat das Parlament bereits vor drei Jahren deutlich gemacht, dass es die Luftfahrt nicht mit zusätzlichen Abgaben belasten will. Grundsätzlich ist die Aufsichtstätigkeit über die Luftfahrt eine hoheitliche Aufgabe des Staates. Sie muss deshalb – wie bei anderen Verkehrsträgern – aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden. Es ist nicht einzusehen, warum ausgerechnet das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) von den Beaufsichtigten zu finanzieren ist. Das BAZL erhebt bereits jetzt für seine Aufsichtstätigkeit Gebühren. Diese sind 2008, mit der Revision der Gebührenverordnung des BAZL, teilweise bis 300 Prozent erhöht und deren Anwendungsbereich stark erweitert worden. Die neue Aufsichtsabgabe ist eine neue Einnahmequelle, mit welcher ein Teil der **allgemeinen Verwaltungstätigkeit** des BAZL mitfinanziert werden soll. Die Aufsichtsabgabe soll nicht aufgrund der effektiven Kosten, welche von einem bestimmten Beaufsichtigten verursacht werden, sondern einerseits als Grundabgabe und andererseits als variable Abgabe nach wirtschaftlichen Leistungskriterien erhoben werden. Damit verstösst die Aufsichtsabgabe gegen das Äquivalenzprinzip und hat den Charakter einer **Steuer**. Sie würde die Schweizer Luftfahrtunternehmen mittel- und langfristig mit bis zu 20 Millionen Franken pro Jahr zusätzlich belasten. Auch wenn der Bundesrat die Abgabe in den ersten Jahren etwas reduziert hat, ist diese Aufsichtsabgabe dennoch entschieden abzulehnen, weil der Gesetzgeber mit dieser Bestimmung der Luftfahrt zusätzliche Kosten verursacht und der Zulässigkeit einer Aufsichtsabgabe im Grundsatz zustimmen würde.

Anstelle der gestrichenen Bestimmung betreffend der Schweizerischen Luftverkehrsschule fehlt, entgegen der Absicht des Bundesrates im Luftfahrtbericht, ein allgemeiner **Förderartikel zur Aus- und Weiterbildung** in der Luftfahrt.

Paul Kurus, Präsident der Aerosuisse

