

## Positionspapier 09.047 „Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes“

Beratung Nationalrat Frühlingsession 2010

---

### 1) Worum es geht

Mit der vorliegenden ersten Teilrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) will der Bund seine luftfahrtpolitischen Zielsetzungen, die er in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 (LUPO, 05.011) festgelegt hat, umsetzen.

Wichtigste Elemente dieses ersten Pakets der LFG-Teilrevision sind

- die Einführung einer neuen Aufsichtsabgabe (Artikel 6b (neu) EntLFG)
- die Festlegung von Grundsätzen für die Gebührenerhebung auf Flugplätzen (Artikel 39 (neu) EntLFG)
- neues Konzept für die Finanzierung der Flugsicherung: Aufhebung der Quersubventionierung zwischen Landesflughäfen und anderen Flugplätzen, Einteilung der Flugplätze in Kategorien (Artikel 49 (neu) EntLFG)
- Übernahme durch den Bund während einer Übergangszeit der Kosten für nicht entschädigte Dienstleistungen der Skyguide im benachbarten Ausland (Artikel 101b (neu) EntLFG)
- Aufhebung der Rechtsgrundlagen für die ehemalige Schweizerische Luftverkehrsschule (SLS) (Artikel 103a bis d geltLFG)
- Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Festlegung von Sicherheitsnormen, die über die anerkannten Regeln der Technik hinausgehen (Artikel 108a (neu) EntLFG)

### 2) Stand der Beratungen

Die Kommission des Erstrates, die KVF des Nationalrates (KVF-N), hat am 30. Juni 2009 eine erste Auslegeordnung zum vorliegenden Gesetzesentwurf gemacht. An den Sitzungen vom 24. August, 12. Oktober und 2. November 2009 wurden die Eintretensdebatte und die Detailberatung geführt.

### 3) Beurteilung durch die AEROSUISSE

Es ist zu begrüßen, dass der Bund luftfahrtpolitische Grundsätze im LFG verankern will. Die AEROSUISSE hat deshalb der KVF-N beantragt, auf die Vorlage einzutreten. Allerdings setzt der vorgelegte Entwurf die Ziele des LUPO - namentlich jenes der Erhaltung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz - nur teilweise um und bedarf deshalb **noch verschiedener Korrekturen durch das Parlament**. Eine wettbewerbsfähige Luftfahrt und ihre Infrastruktur sind ein entscheidender Faktor in der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz, insbesondere im Hinblick auf die starke Exportorientierung unserer Wirtschaft. Zudem ist die Linienluftfahrt ein wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs und finanziert ihre Infrastruktur bereits heute nach dem Verursacherprinzip.

**Die AEROSUISSE lehnt die Einführung einer Aufsichtsabgabe grundsätzlich ab.** Die Aufsichtsabgabe würde den Luftfahrtstandort zusätzlich mit bis zu 21 Millionen Franken pro Jahr belasten und damit dessen internationale Wettbewerbsfähigkeit schwächen. De facto würde die neue Aufsichtsabgabe dazu führen, dass die bestehenden Lasten massiv schwerer würden; bereits 2008 musste die Luftfahrt eine starke Erhöhung der Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) verkraften. Zudem wird in der Botschaft nicht erwähnt, dass auch die europäische Sicherheitsagentur (EASA) für ihre Tätigkeit Gebühren erhebt.

Es zeigt sich damit, dass die neue Aufsichtsabgabe nicht auf der Grundlage der effektiven Kosten erhoben wird, welche von einem bestimmten Beaufsichtigten bewirkt werden. Vielmehr handelt es sich dabei um eine neue Einnahmequelle, mit welcher ein Teil der allgemeinen Verwaltungstätigkeit des BAZL mitfinanziert werden soll. **Die neue Abgabe hat somit eindeutig den Charakter einer Steuer und belastet die Luftfahrtbranche im Vergleich mit den ausländischen Konkurrenten.** In zahlreichen Bereichen hat die schweizerische Luftfahrt höhere Kosten und Abgaben zu tragen als ihre ausländische Konkurrenz. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass das Parlament mit seinem seinerzeitigen (13. Dezember 2005) Nichteintretensentscheid zum Bundesgesetz über die Erhebung von Gebühren und Abgaben im Bereich des UVEK (03.065) zum Ausdruck gegeben hat, dass es der Luftfahrt keine neuen Abgaben anlasten will.

Die neue europäische Verordnung über den Single European Sky (SES) macht eine **Neuregelung der Finanzierung der Flugsicherung in der Schweiz** nötig. Der Grund liegt darin, dass die bisherige Quersubventionierung der Regionalflughäfen über die Anfluggebühren zulasten der Landesflughäfen nicht mehr erlaubt ist. In Artikel 49 des Revisionsentwurfs wird nun dem Bund die Kompetenz gegeben, Flugplätze in Kategorien einzuteilen. Absatz 4 verbietet inskünftig den Ausgleich von Kostenunterdeckungen im Bereich der Flugsicherung zwischen verschiedenen Kategorien von Flugplätzen; solche Ausgleiche sind nur noch innerhalb ein und derselben Kategorie möglich. Die Aufhebung dieser Quersubventionierung wird zu einer Senkung der (im europäischen Vergleich hohen) Anfluggebühren auf den Landesflughäfen führen, was die schweizerischen Linien- und Charterfluggesellschaften spürbar von Kosten entlastet und damit deren internationale Wettbewerbsfähigkeit stärkt.

Der Wegfall der Quersubventionierung bei den Anfluggebühren kann für die Regionalflugplätze mit einem Schlag die wirtschaftliche Existenz in Frage stellen, sofern nicht gleichzeitig Beiträge an deren ungedeckte Flugsicherungskosten aus der (am 29. November 2009 vom Souverän angenommenen) Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) geleistet werden. Artikel 49 Absatz 4 EntLFG darf deshalb nicht in Kraft treten, solange der Bundesbeschluss vom 3. Oktober 2008 zur Schaffung der SFLV sowie deren Ausführungsbestimmungen (noch zu schaffende Spezialgesetzgebung bzw. Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2)) noch nicht in Kraft sind.

Die Übernahme durch den Bund von **Ertragsausfällen der Skyguide durch ungedeckte Dienstleistungen im Ausland** liegt ebenfalls im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz und damit der gesamten Wirtschaft. Der Bund übernimmt gemäss dem Revisionsentwurf (Artikel 101b (neu) EntLFG) diese Kosten während einer Übergangszeit, bis mit den betroffenen Staaten Entschädigungsvereinbarungen abgeschlossen sind. Diese neue Regelung ist aus der Sicht der AEROSUISSE zu begrüßen.

Wegen der Auflösung der SLS will der Bundesrat die Artikel 103b bis d ersatzlos aufheben. Als Ersatz dafür muss aber eine **Rechtsgrundlage für eine Verpflichtung des Bundes zur Unterstützung der Ausbildung in der Luftfahrt** geschaffen werden. Leider hat der Bundesrat entgegen seinem ursprünglichen Vorhaben und seinen luftfahrtpolitischen Zielen darauf verzichtet, in die Revisionsvorlage einen allgemeinen Förderartikel zugunsten der Berufsausbildung in der Luftfahrt als Ersatz für die gestrichene Bestimmung über die SLS (Artikel 103b geltLFG) aufzunehmen. Aus diesem Grund schlägt eine Minderheit der KVF-N vor, Artikel 103a bis d des LFG in diesem Sinne neu zu formulieren.

#### 4) **Antrag der AEROSUISSE**

Es ist den Anträgen der KVF-N oder der Mehrheit der KVF-N zu folgen, ausser bei den Artikeln 49 (neu) EntLFG, Absatz 2 (hier: gemäss Minderheit KVF-N), und 103a bis d geltLFG (Förderung der fliegerischen Aus- und Weiterbildung, hier gemäss Minderheit KVF-N).