

## Interview mit Dieter W. Neupert, Präsident der EBAA Switzerland

# «Das Wachstum hält an»

**Dieter W. Neupert, Präsident der Schweizer Sektion der European Business Aviation Association (EBAA), ist überzeugt, dass das Wachstum der Schweizer Geschäftsluftfahrt weiterhin anhält. Wie er im Interview mit SkyNews.ch weiter ausführt, setzt sich die EBAA dafür ein, dass die Business Aviation in der Schweiz der Linien- und Charterfliegerei gleich gestellt wird.**

**Die Fragen stellten Manfred Brunner  
und Hansjörg Bürgi**

### **I Was bezweckt die EBAA Switzerland und wer gehört ihr an?**

Die EBAA Switzerland wurde 1998 als Schweizer Sektion der European Business Aviation Association Brüssel gegründet und vertritt die Interessen der Geschäftsluftfahrt (Corporate Aviation und gewerbsmässiger Bedarfsluftverkehr) gegenüber Behörden und Organisationen der Zivilluftfahrt. Die Mitglieder der EBAA Switzerland sind schweizerische Hersteller, Eigner (auch Teileigentümer) und Betreiber von Geschäftsflugzeugen und -hubschraubern, sowie Aircraft-Management-Firmen und Dienstleistungsunternehmen, wie Handling Agents und Versicherer. Zurzeit besitzen und/oder betreiben die Mitglieder der EBAA Switzerland rund 130 Businessjets.

### **I Welche Vorteile bringt eine Mitgliedschaft mit sich?**

Neben dem Zugang zu den Mitteilungen der Aerosuisse, des Dachverbandes der Schweizer Luftfahrt und der European Business Aviation Association in Brüssel vertritt die Vereinigung auch individuelle Anliegen der Mitglieder bei den zuständigen Behörden, so beispielsweise beim BAZL oder der Steuerverwaltung.

### **I Wie ist die EBAA Switzerland in die EBAA**

### **und die NBAA eingebunden?**

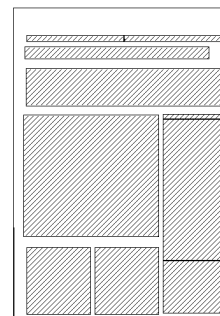
Die EBAA Switzerland ist im Vorstand der EBAA Brüssel mit zwei Delegierten vertreten und kann über diese schweizerische Anliegen direkt bei den europäischen Gesetzgebungsbehörden einbringen. Mit der amerikanischen NBAA bestehen ebenfalls enge Beziehungen, speziell im Hinblick auf die Zertifizierung von amerikanischen Businessjets nach JAA (EASA)-Normen.

### **I Was erwartet die EBAA Switzerland von der EBACE 2005?**

Die EBAA Switzerland ist am Gemeinschaftsstand der europäischen Länder-Sektionen vertreten und erhofft sich von dieser grössten europäischen Geschäftsflugzeug-Messe eine erhöhte Wahrnehmung des Wirtschaftsfaktors Business Aviation durch Behörden und Öffentlichkeit.

### **I Welches sind die derzeit grössten Herausforderungen für die Schweizer Business Aviation?**

Obschon der Bundesrat in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik eine Gleichstellung der Business Aviation mit dem Linien- und Charterverkehr postuliert, werden wir uns dafür einsetzen müssen, dass diesem Grundsatz bei der Slot-Zuteilung, bei Verkehrsrechten, sowie bei der mehrwertsteuerlichen Behandlung des Aircraft-



Managements und bei der Befreiung vom Treibstoffzuschlag bei Auslandsflügen auch wirklich nachgelebt wird.

### **I Was wird die EU-Osterweiterung für die Schweizer Business Aviation für Konsequenzen haben?**

Durch die Erweiterung des Anwendungsbereiches des am 1. Juni 2002 in Kraft getretenen Luftverkehrsabkommens mit der EU werden natürlich die vereinbarte Gewährung von Verkehrsrechten an schweizerische Luftfahrtunternehmen auch für die neuen EU-Mitgliedstaaten gelten. Wichtig werden in diesem Zusammenhang die für 2007 vorgesehenen Verhandlungen über Kabotage-Rechte sein, also das Recht auf Durchführung gewerbsmässiger Flüge mit schweizerischen Geschäftsflugzeugen innerhalb eines EU-Staates.

### **I Stimmen die Rahmenbedingungen für die Biz-Jet-Operators in der Schweiz?**

Aufgrund der zentralen Lage der Schweiz, der im europäischen Vergleich mässigen Steuerbelastung und nicht zuletzt aufgrund ihrer Neutralität, entschliessen sich immer mehr ausländische Eigner von Geschäftsflugzeugen, ihren Jet in der Schweiz zu registrieren. Dazu trägt sicher auch der schweizerische Import-Mehrwertsteuersatz von 7,6 Prozent bei, was im Vergleich zu den Mehrwertsteuersätzen in den Nachbarstaaten von 16 bis 20 Prozent – ein grösserer Businessjet kostet doch um die 40 Millionen US-Dollar – erheblich ins Gewicht fällt.

### **I Wie könnte der Luftfahrt-Standort Schweiz im Zeitalter von EASA und Wirtschaftsförderungsprogrammen in der EU noch attraktiver gemacht werden?**

Neben dem Beitritt der Schweiz zur EASA und einer Übernahme des Luftraumblocks Alps im

Rahmen des Single European Sky durch die Skyguide erwartet die EBAA die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die schweizerische Luftfahrt durch den Bund, insbesondere bei Gebühren, Lärmerschädigungen und Sicherheitsaufwendungen.

### **I Wie wird sich die Schweizer Business Aviation weiter entwickeln?**

Durch die vermehrte Ansiedlung internationaler Konzerne in der Schweiz ist mit einer Zunahme der Geschäftsflüge zu rechnen. Gleichzeitig werden auch durch Miteigentumsmodelle (Fractional Ownership) an Flugzeugen weitere Marktsegmente erschlossen werden.

### **I Hat Europa wirklich ein grösseres Potential in der Business Aviation als die USA? Wenn Ja: Wieso wächst die Business Aviation in Europa nicht? Wenn Nein: Was begrenzt den europäischen Markt?**

Gegenüber den USA ist die Geschäftsflugfahrt in Europa doch grösseren Einschränkungen unterworfen, denken wir doch nur an die Unmöglichkeit, Leerflüge nachts durchzuführen oder an das immer noch geltende Kabotage-Verbot: So wird beispielsweise der Flug eines schweizerischen Geschäftsflugzeuges, das von der Konzernzentrale in Zürich nach Paris fliegt, und dort die Geschäftsleitung der französischen Konzerngesellschaft nach Nizza mitnimmt, von den französischen Behörden als gewerbsmässiger Flug und damit als Verletzung des Kabotage-Verbot qualifiziert, was zu empfindlichen Bussen führen kann, währenddem aufgrund des grosszügigeren Konzeptes der Gewerbsmässigkeit im schweizerischen Luftrecht ein französisch immatrikuliertes Flugzeug ohne weiteres auf einem privaten Flug Passagiere von Genf nach Zürich mitnehmen darf. ☺

Foto Hansjörg Bürgi



Der Präsident der EBAA Switzerland, Dieter W. Neupert: «Wir vertreten auch individuelle Anliegen der Mitglieder bei den Behörden, so beispielsweise beim BAZL oder der Steuerverwaltung.»

ZUR PERSON

## Dieter W. Neupert

Der 1942 geborene Dieter W. Neupert ist verheiratet und zweifacher Vater. Als Doktor der Rechtswissenschaften wirkt er seit 1974 als Anwalt und ist heute Senior Partner der Anwaltskanzlei Neupert & Partners. Aufgrund seiner umfassenden Kenntnisse der Luftfahrt stammen auch viele seiner Kunden aus dieser Branche. Als ehemaliger Verwaltungsratspräsident der Zimex lernte er die Arbeits- und Businessfliegerei sehr genau kennen. In seiner Funktion als Direktmitglied bei der EBAA in Brüssel wurde auch die Idee zur EBAA Switzerland geboren. Zudem hat Dieter W. Neupert bei der Gründung von NetJets Europe massgeblich mitgewirkt. Er ist Vizepräsident der Aerosuisse, des Dachverbandes der Schweizer Luftfahrt und Mitglied der Eidgenössischen Luftfahrtkommission.

1972 hat er seine Privatpilotenlizenz für Flächenflugzeuge erworben, 1989 folgte die Heli-Lizenz. Mit rund 1000 Stunden Flugerfahrung fliegt Dieter W. Neupert heute nur noch Helikopter, am meisten EC120. Militärisch ist er als Oberst der Luftwaffe nach wie vor aktiv und als Chef Szenarien in der Militärstrategie im Stab des Chefs der Armee direkt Korpskommandant Keckeis unterstellt.

Argus Ref 19403659

STICHWORTE

**BAZL**

Wir freuen uns über die effiziente neue Struktur des BAZL und hoffen, dass die Eidgenössische Luftfahrtkommission als strategischer Gesprächspartner des BAZL erhalten bleibt.

**Swiss**

Eine schweizerische Fluggesellschaft ist auch wichtig für die Business Aviation, sind doch die Eigner von Geschäftsflugzeugen die besten Transatlantikkunden. Dies wird auch dadurch bestätigt, dass unser Mitglied PrivatAir Business-Flüge für die Swiss sowie Lufthansa durchführt und NetJets neu auch für Lufthansa fliegt.

**Flughafen Zürich**

Wir hoffen, dass bei den neuen Staatsvertragsverhandlungen über ein Lärmkorsett und nicht mehr über Bewegungszahlen gesprochen wird.

**Schweizer Luftwaffe**

Durch die Übernahme der VIP-Transport-Abteilung des Bundes ist die Luftwaffe auch in die Business Aviation eingestiegen.

**Aerosuisse**

Die Arbeit des Dachverbandes für den Luftfahrtstandort Schweiz ist von grösster Bedeutung, speziell durch die Möglichkeit des Informationsaustausches im Rahmen der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt.

**Mehrwertsteuer**

Es ist zu hoffen, dass die wettbewerbsverzerrende Mehrwertbesteuerung des Aircraft-Managements bald abgeschafft wird. Es kann doch nicht sein, dass einem schweizerischen Operator eines ausländischen Geschäftsflugzeuges auch das beispielsweise in Dubai getankte Kerosin mit der schweizerischen Mehrwertsteuer belastet wird.