



---

## **Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL)**

### **Anhörung der Industrie - Bericht**

---

#### **Vorbemerkungen**

1. Von den insgesamt 42 im Rahmen der Anhörung eingeladenen Organisationen haben deren 12 dem BAZL eine Antwort zugehen lassen:

- Luftfahrt-Verbände: Aerosuisse, Aeroclub, SIAA, Schweizer Flugplatzverein, AOPA, Schweiz. Verband flugtechnischer Betriebe (SVFB) und SHVs
- Fluggesellschaften: Swiss und Hello AG
- Flughäfen und Regionalflugplätze: Unique und EAP
- Flugsicherungsunternehmung Skyguide
- Keiner der drei angeschriebenen Hersteller- und Unterhaltsbetriebe haben eine eigenständige Stellungnahme abgegeben
- Keine Stellungnahme wurde unter Bezugnahme auf die Publikation auf der Internet-Seite der Bundeskanzlei abgegeben.

2. Air-Zermatt AG hat an der Anhörung teilgenommen, ohne dazu persönlich eingeladen worden zu sein.

#### **Allgemeine Anmerkungen, die zum Entwurf geäußert wurden**

1. Die neuen Gebühren sind zu hoch. Sie dürfen nicht den Charakter einer Steuer haben.

2. Es kann nicht die Aufgabe der Luftfahrtindustrie sein, die finanziellen Konsequenzen zu tragen, die sich wegen Vergrößerungen der Verwaltungsstrukturen (insbesondere die 60 neuen Stellen) oder aufgrund des neuen FLAG-Status des BAZL ergeben.

3. Es ist nicht akzeptabel, höhere Gebühren zu bezahlen, ohne dafür zusätzliche Leistungen angeboten zu bekommen.

4. Es muss zwischen den hoheitlichen und übrigen Leistungen des BAZL differenziert werden. Die hoheitlichen Aufgaben müssen von der Eidgenossenschaft finanziert werden.

5. Das Äquivalenzprinzip ist verletzt. Das Verhältnis zwischen erbrachter Leistung und der zu bezahlenden Gebühr ist unausgeglichen.

6. Der Verordnungsentwurf ist mit den im LUPO festgelegten Grundsätzen nicht kompatibel, da er zu einem Verlust an Attraktivität der schweizerischen Luftfahrt führt und deren Wettbewerbsfähigkeit negativ belastet. Die Förderung und die Suche nach qualifizierten Nachwuchskräften werden dadurch negativ beeinträchtigt.

7. Das BAZL übt eine öffentliche Aufgabe aus. Man kann somit nicht von einer Dienstleistung sprechen. Sollte es sich um Dienstleistungen handeln, müssten die Gebühren nach marktüblichen Massstäben festgelegt werden und Wettbewerbsregeln müssten Anwendung finden.
8. Mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf umgeht oder missachtet das BAZL die vom Parlament beschlossene Ablehnung des Entwurfes eines Bundesgesetzes über die Erhebung von Gebühren und Abgaben im UVEK.
9. Die vorgesehenen Gebühren sind im Vergleich zu anderen Transportbereichen, insbesondere zum Landtransport, viel zu hoch (bspw. Gebühren für Lizenzen, Kosten für Inspektionen). Diese Differenz lässt sich nicht rechtfertigen.
10. Es ist zu befürchten, dass die Erhöhung der Gebühren Auswirkungen für die Benutzer der Zivilluftfahrt haben wird.
11. Die neue Verordnung darf keine Auswirkungen auf die Finanzierung der Flugsicherungsdienstleistungen haben.
12. Es ist die Aufgabe des BAZL seine Kosten zu kontrollieren, ganz nach dem Beispiel der Industrie.
13. Das System der Gebührenerhebung ist nicht transparent. Aufgrund der im Verordnungsentwurf vorgesehenen Spannweiten (Stundensatz und Gebührenrahmen) ist es äusserst schwierig, im Voraus die für eine Leistung zu bezahlende Gebühr zu berechnen.

#### **Anmerkungen zu den allgemeinen Bestimmungen (Art. 1 bis 13)**

1. Das Wegfallen von Art. 15 Abs. 3 der aktuellen Verordnung wird bedauert.
2. Art. 3: Die Anwendung von Gebühren muss sich auf diejenigen Personen beschränken, die vom BAZL effektiv eine Verfügung verlangen. Die nicht beantragten Verfügungen müssen gratis sein.
3. Art. 4: Der Verordnungsentwurf führt zu einer diskriminierenden Behandlung von schweizerischen Unternehmen. Dadurch erfahren diese gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten einen Nachteil.
4. Art. 5 Abs. 2: Der vorgesehene Stundensatz ist übertrieben und kann nicht gerechtfertigt werden. Es fehlt diesbezüglich an Transparenz.
5. Art. 5 Abs. 3: Dieser Absatz muss gestrichen werden, da er zu einer rechtlichen Unsicherheit führt, ein Willkür-Risiko in sich birgt und das Kostendeckungs- sowie das Äquivalenzprinzip verletzt.
6. Art. 6: Der Zuschlag kann nicht überzeugend gerechtfertigt werden. Anstelle von 50% müssen 20% vorgesehen werden.
7. Art. 11: Falls sich die Erhebung einer Gebühr als erforderlich erweist, muss der Antragsteller darüber vorgängig in Kenntnis gesetzt werden.

#### **Anmerkungen zum besonderen Teil (Art. 14 bis 52)**

1. Art. 15 Abs. 1 lit. c: Mehrmotorige Helikopter dürfen nicht dem gleichen Gebührenregime unterworfen werden wie Flugzeuge mit einem Gewicht von über 5700 kg.

2. Art. 30 bis 35, Art. 38 und 39: Die Beträge sind zu hoch.

3. Art. 35: Das öffentliche Interesse an der Funktion von Flugverkehrsleitern sollte zu einer Ausnahme von der Erhebung diesbezüglicher Gebühren führen.

4. Abschnitt 9: Die Beträge sind zu hoch. Der Gebührenrahmen erhöht sich in „phänomenaler“ Art und Weise. Vergleiche mit Infrastrukturen im Strassen- und Schienenverkehr zeigen, dass die Luftfahrt auf erhebliche und diskriminierende Weise belastet wird.

4. Art. 51: Der Antragsteller muss vor der Erhebung von Gebühren informiert werden.

#### **Anmerkungen zu Schlussbestimmungen (Art. 53 bis 55)**

Art. 54: Dieser Artikel führt zu einer nicht zugelassenen rückwirkende Anwendung der neuen Gebührenverordnung. Das ausschlaggebende Datum für die Gebührenberechnung nach der neuen Verordnung darf nicht der Zeitpunkt der Entscheidung des BAZL am Ende eines laufenden Verfahrens sein, da dieses sehr lange dauern kann.