

## 79 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

1. 12. 1971

### Regierungsvorlage

#### Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX betreffend statistische Erhebungen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt (Zivilluftfahrt- Statistikgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Das Österreichische Statistische Zentralamt hat statistische Erhebungen über den Stand, die Entwicklung und die Leistungen der Zivilluftfahrt nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz 1965, BGBl. Nr. 91, durchzuführen.

§ 2. Gegenstand der Erhebungen sind:

- a) die Verkehrs- und Transportleistungen im Bereiche des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs (§ 102 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957) sowie der Allgemeinen Luftfahrt;
- b) die für die Beurteilung der verkehrswirtschaftlichen Struktur erforderlichen Bestandsdaten sowie die Erfolgsdaten der Zivilluftfahrt;
- c) die Nutzung von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (§ 26 des Luftfahrtgesetzes) und von Flugschülerausweisen (§ 51 des Luftfahrtgesetzes).

§ 3. Als Erhebungsmerkmale können erfragt werden:

(1) Bei den Erhebungen gemäß § 2 lit. a im Bereiche des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs:

- a) das Verkehrsvolumen;
- b) die Flugbewegungen;
- c) die angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität;
- d) die für die Berechnung der Fluggast- bzw. Luftfrachtströme erforderlichen Angaben.

(2) Bei den Erhebungen gemäß § 2 lit. a im Bereiche der Allgemeinen Luftfahrt:

- a) die Flugbewegungen;
- b) die Art und der Zweck der durchgeführten Flüge;
- c) die Zahl der Flugstunden.

(3) Bei den Erhebungen gemäß § 2 lit. b:

- a) der Bestand an Zivilluftfahrzeugen gegliedert nach Type und Baujahr sowie nach Verwendungsarten und Kapazität und weiters die Flugzeiten;
- b) die Personalstände und die Arbeitsstunden;
- c) die Umsätze;
- d) die Lohn- und Gehaltssummen;
- e) die Zahl und die Kategorie der beförderten Fluggäste.

(4) Bei den Erhebungen gemäß § 2 lit. c:

- a) die Art der Zivilluftfahrt-Personalausweise;
- b) die Zahl der Starts und der Flugstunden;
- c) die Art und der Zweck der durchgeführten Flüge;
- d) das Alter, das Geschlecht und der Beruf des zivilen Luftfahrtpersonals.

§ 4. Die Erhebungen nach § 2 sind hinsichtlich der Verkehrs- und Transportleistungen des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs für jeden Flug, hinsichtlich der verbleibenden Erhebungsgegenstände als periodisch wiederkehrende durchzuführen.

§ 5. Der Bundesminister für Verkehr hat durch Verordnung Anordnungen zu treffen über:

- a) den Erhebungsgegenstand;
- b) die Erhebungsmerkmale im Rahmen der §§ 2 und 3;
- c) den Berichtszeitraum und den Stichtag;
- d) den Kreis der Auskunftspflichtigen;
- e) die Form der Durchführung der Erhebungen.

§ 6. Zur Auskunftserteilung bei statistischen Erhebungen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind verpflichtet:

- a) die ausländischen Luftbeförderungsunternehmen, denen in Österreich Flugverkehrsrechte eingeräumt sind;
- b) die österreichischen Luftbeförderungsunternehmen (§ 101 lit. a des Luftfahrtgesetzes);
- c) die Halter österreichischer Zivilluftplätze (§ 60 des Luftfahrtgesetzes);
- d) die österreichischen Zivilluftfahrerschulen (§ 42 des Luftfahrtgesetzes);

- e) die Halter österreichischer Zivilluftfahrzeuge (§ 13 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes) und Personen, die im Berichtszeitraum Halter eines im Luftfahrzeugregister (§ 16 des Luftfahrtgesetzes) gelöschten Zivilluftfahrzeuges waren;
- f) die Inhaber gültiger österreichischer Zivilluftfahrt-Personalausweise, Anerkennungsscheine und Flugschülerausweise.

§ 7. (1) Die Flughafenbetriebsgesellschaften werden bei den Erhebungen gemäß § 2 lit. a als Anmeldestellen tätig. Sie üben diese Tätigkeit als ein zur Mitwirkung bei den Erhebungen berufenes Organ des Österreichischen Statistischen Zentralamtes aus (§ 4 Abs. 2 des Bundesstatistikgesetzes 1965).

(2) Die Mitwirkung bei den Erhebungen besteht in der Entgegennahme der Berichte und in der Prüfung derselben auf vollständige Ausfüllung sowie in der Einsendung der Erhebungspapiere an das Österreichische Statistische Zentralamt.

(3) Das Österreichische Statistische Zentralamt erläßt die für die Entgegennahme, Prüfung und

Übersendung der Erhebungspapiere notwendigen Weisungen (§ 4 Abs. 2 des Bundesstatistikgesetzes 1965).

(4) Die Flughafenbetriebsgesellschaften führen die ihnen übertragenen Aufgaben unentgeltlich aus und unterliegen den besonderen Bestimmungen über die Geheimhaltung von Einzelangaben, die im Zuge der Erhebungen und in Erfüllung der Mitwirkung bekanntwerden (§ 10 Abs. 2 des Bundesstatistikgesetzes 1965).

§ 8. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1972 in Kraft. Durchführungsverordnungen zu diesem Bundesgesetz können auch vor seinem Inkrafttreten erlassen werden, treten jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft.

§ 9. Im Anhang gemäß § 2 Abs. 2 (Katalog) des Bundesstatistikgesetzes 1965 ist im Abschnitt I/B Ziffer 16 nach dem Wort Kraftfahrzeugwesen ein Punkt zu setzen. Der folgende Inhalt dieser Ziffer entfällt.

§ 10. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr betraut.

## Erläuterungen

### A. Allgemeines

Eine ausgebauten Zivilluftfahrtstatistik ist sowohl unter innerstaatlichem als auch unter internationalem Gesichtspunkt notwendig. Für den innerstaatlichen Bereich gilt, daß eine brauchbare Zivilluftfahrtstatistik ein unbedingtes Erfordernis für eine sinnvolle Luftfahrtspolitik darstellt. Hinsichtlich des zwischenstaatlichen Bereiches muß festgehalten werden, daß die Zivilluftfahrt ihrem Wesen nach international ausgerichtet ist, weshalb auch die Zivilluftfahrtstatistik zu den Anliegen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gehört. Aus der Mitgliedschaft Österreichs bei dieser Organisation (insbesondere auf Grund der Art. 54 i und 67 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949) ergibt sich daher die internationale Verpflichtung, entsprechende innerstaatliche Maßnahmen zur Erfassung wichtiger luftfahrtstatistischer Daten zu ergreifen. Aus diesen beiden Gründen ist es geboten, die für die Fundierung und den Ausbau der Zivilluftfahrtstatistik erforderlichen nationalen Maßnahmen zu setzen.

Die österreichische Zivilluftfahrtstatistik beruhte bisher einerseits auf der im § 141 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, statuierten Verpflichtung der Unternehmer von Zivilluftfahrerschulen, der Halter von Zivilluftflugplätzen und der Luftverkehrsunternehmer, der Aufsichtsbehörde jede im Interesse der Luftverkehrsstatistik erforderliche Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen, und andererseits auf den Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 1965, BGBl. Nr. 91, insbesondere dem Abschnitt I/B Z. 16 des Anhanges gemäß § 2 Abs. 2 (Grundlagen für die Erhebungen über die nichtgewerbliche Zivilluftfahrt, das Alter, das Geschlecht und den Beruf des Zivilluftfahrpersonals, die Art und die Beschaffenheit der Zivilluftfahrzeuge und die Verkehrsleistungen), sowie auf der auf Grund des Bundesstatistikgesetzes 1965 erlassenen Zivilluftfahrtstatistikverordnung, BGBl. Nr. 12/1966. Diese Rechtsgrundlagen reichen jedoch (vor allem hinsichtlich der Auskunfts- und Mitwirkungspflichten) beson-

ders für den Bereich der gewerblichen Luftfahrt nicht aus. In formeller Hinsicht sind sie darüber hinaus als wenig sinnvolles Nebeneinander zusammengehörender Rechtsvorschriften anzusehen.

Ausgehend vom grundsätzlichen Charakter des geplanten Zivilluftfahrt-Statistikgesetzes ist die jeweilige Gestaltung des Erhebungsvorganges, des Erhebungsgegenstandes und der Erhebungsmerkmale im Verordnungswege (Verordnungen betreffend eine Zivilluftfahrt-Verkehrsstatistik, eine Zivilluftfahrt-Frachtstatistik, eine Zivilluftfahrt-Unternehmensstatistik und eine Zivilluftfahrt-Personalausweis-Statistik) vorgesehen. Damit ist eine den jeweiligen Notwendigkeiten und den jeweiligen technischen Möglichkeiten angepasste Vorgangsweise bei den statistischen Erhebungen und somit auch eine weitgehend abgesicherte rationalisierte Vorgangsweise garantiert.

Besonders muß betont werden, daß die finanziellen und personellen Fragen demgemäß erst bei Erlassung der einzelnen Verordnungen zu berücksichtigen sein werden. Damit ist die Möglichkeit gegeben, den Umfang der Erhebungen und die Auswahl der Erhebungstechnik den jeweils vorhandenen budgetären Mitteln anzupassen.

Hinsichtlich der ersten dieser Verordnungen, mit welcher statistische Erhebungen über die Verkehrs- und Transportleistungen des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs sowie der Allgemeinen Luftfahrt angeordnet werden (§ 2 lit. a des Zivilluftfahrt-Statistikgesetzes) und die gleichzeitig mit dem Zivilluftfahrt-Statistikgesetz in Kraft treten soll, muß hervorgehoben werden, daß sie bezüglich des Erhebungsgegenstandes und der Erhebungsmerkmale sowie hinsichtlich des Kreises der Auskunftspflichtigen und der Art der Durchführung der Erhebungen im wesentlichen der bestehenden Rechtslage (Zivilluftfahrtstatistik-Verordnung, BGBl. Nr. 12/1966) und der derzeit geübten Erhebungspraxis entspricht. Aus diesem Grund erfordert die Zivilluftfahrt-Verkehrsstatistikverordnung keinen personellen und finanziellen Mehraufwand.

Die personellen und finanziellen Mehrerfordernisse einer Zivilluftfahrt-Frachtstatistik werden wohl durch die Wünsche und Vorstellungen der an derartigen Daten interessierten Stellen bestimmt werden. Auf Grund der im Zuge von Vorbesprechungen bekanntgewordenen Zielsetzungen scheint sich die Mehrbelastung in personeller Hinsicht jedoch in der zusätzlichen Bereitstellung eines „c-“ und eines „d-Postens“ zu erschöpfen.

Die weiteren statistischen Erhebungen auf Grund dieses Bundesgesetzes sind zwar methodisch kompliziert, umfänglich jedoch weniger aufwendig und von vielen sekundär-statistischen Elementen bestimmt. Es ist daher hier nicht mit personellen Mehrerfordernissen zu rechnen, und der sonstige finanzielle Aufwand wird sich in dem für die Anschaffung von Fragebogen, für allfällige Schulungen usw. bisher üblichen Rahmen halten.

Die Kompetenz des Bundes zur Erlassung eines dem vorliegenden Entwurf entsprechenden Bundesgesetzes ergibt sich aus dem Art. 10 Abs. 1 Z. 13 B-VG (... sowie sonstige Statistik, soweit sie nicht nur den Interessen eines einzelnen Landes dient;) in Verbindung mit Z. 9 (Verkehrswesen bezüglich der ... Luftfahrt).

#### B. Zu den einzelnen Bestimmungen

##### Zu § 1:

Da die gegenständlichen Erhebungen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt im Sinne des Bundesstatistikgesetzes 1965 eindeutig als Bundesstatistik zu deklarieren sind, ist gemäß § 4 des Bundesstatistikgesetzes 1965 das Österreichische Statistische Zentralamt zur Besorgung dieser Statistik berufen.

Eine weitere Modifizierung des im § 1 enthaltenen Auftrages an das Österreichische Statistische Zentralamt, insbesondere dadurch, daß bereits in diesem Paragraphen ausgesprochen wird, daß der Bundesminister für Verkehr zur Vollziehung dieses Bundesgesetzes (zur Erlassung von Durchführungsverordnungen) berufen ist und daß beim Österreichischen Statistischen Zentralamt nur die Besorgung der vom Bundesminister für Verkehr derart angeordneten Erhebungen obliegt, scheint im Hinblick auf die ohnedies im § 5 (vgl. auch § 10) enthaltene Verordnungsermächtigung und auf die bei Statistikgesetz übliche Vorgangsweise nicht erforderlich. Die generelle Formulierung „Das Österreichische Statistische Zentralamt hat ...“ entspricht dem § 4 des Bundesstatistikgesetzes 1965.

Die Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 1965 haben subsidiäre Geltung. Durch die Verwendung des Ausdruckes „in Verbindung mit“ wird eindeutig festgelegt, daß das Bundes-

statistikgesetz 1965 als „Rahmengesetz“ auch hier gilt und daß die in diesem enthaltenen Regeln als „Auslegungsmaxime“ für das vorgesehene Bundesgesetz anzusehen sind.

##### Zu § 2:

Die Erhebungsmaterie gliedert sich wie folgt:

- A Linienverkehr,
- B Bedarfsverkehr,
- C Allgemeine Luftfahrt.

Bis zum Inkrafttreten der Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Statistikgesetzes bzw. der nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu erlassenden Verordnungen müssen die unter „A“ und „B“ genannten Bereiche weiter auf der Basis des § 141 des Luftfahrtgesetzes erfaßt werden. Die unter „C“ angeführte Allgemeine Luftfahrt unterscheidet sich hingegen sowohl in der gesetzlichen Regelung als auch in der Erhebungstechnik selbst. In diesem Bereich sind seit mehreren Jahren zwei verschiedene Erhebungsvorgänge eingerichtet.

Diese sind:

1. der monatliche von den Flugplätzen über den gewerblichen Flugbetrieb im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt zu erstellende Bericht;
2. die jährlich angeforderte Betriebsstatistik (Zahl der Flüge, Zahl der Passagiere, Menge der beförderten Fracht und Zahl der Flugstunden).

Diese Erhebungen werden auf Grund verbindlicher Weisungen der Luftfahrt-Aufsichtsbehörden durchgeführt, wobei die Verbindlichkeiten zur Auskunftserteilung aus der mit der Betriebsgenehmigung bzw. der Konzessionserteilung verbundenen Verpflichtung zur grundsätzlichen Berichterstattung resultiert.

Die weitere statistische Erfassung im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt ist zweigeteilt:

1. Der Flugbetrieb im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt wird einschließlich des Segelflugbetriebes im Wege der Monatsberichte, die von den Haltern der Zivilluftplätze auszufüllen sind, erfaßt;
2. die in diesem Bereich geflogenen Flugstunden und die hiebei zum Einsatz gekommenen Zivilluftfahrzeuge werden darüber hinaus jeweils am 1. Jänner für das vorangegangene Berichtsjahr auf Grund der Zivilluftfahrtstatistik-Verordnung erfaßt. Auskunftspflichtig sind in diesem Fall die Luftfahrzeughalter.

Die Erhebungspraxis hat gezeigt, daß die in der bezeichneten Verordnung vorgeschriebene Erhebungsform nur bedingt verwirklicht werden kann.

Im § 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes werden nun die Erhebungsgegenstände nach dem sachlichen Gehalt und nicht nach dem Bereich, in welchem sie im Einzelfall anfallen, beschrieben. Die bisherigen Ausdrücke „Bestands- und Unternehmensstatistik“ sowie „Betriebsstatistik“ werden sachlich als „Verkehrs- und Transportleistungen“ und als „Bestands- und Erfolgsdaten“ abgegrenzt.

Der Begriff „Verkehrsleistung“ umfaßt unter anderem die Zahl der Flüge, der Starts, der Landungen und der Flugstunden, die Art und den Zweck der Flüge usw. Diese Angaben sollen jeweils mit Blickrichtung auf ihre gesamtwirtschaftliche Bedeutung erfragt werden.

Die Mischung der sogenannten Unternehmensstatistik mit Merkmalen, die aus der betrieblichen Führung stammen, und solchen, die zu persönlichen Merkmalen des zivilen Luftfahrtpersonals zuzuordnen sind, wird durch die selbständige Heraushebung des Erhebungsgegenstandes „Nutzung von Zivilluftfahrt-Personal ausweisen“ vermieden.

Die Verbindung der Erhebung der Bestandsdaten mit dem Zweck erscheint, im Hinblick darauf, daß erst beide Elemente zusammen eine verlässliche Beurteilung der verkehrswirtschaftlichen Struktur (§ 2 lit. b des gegenständlichen Gesetzentwurfes) ermöglichen, sinnvoll. Gerade in diesem Bereich werden in Zukunft Erhebungen notwendig werden, deren Details, insbesondere in der Begrenzung des „Detailgrades“ der Bestandsdaten, derzeit nicht abgesehen werden können. Es ist jedoch in diesem Zusammenhang nicht daran gedacht — etwa von den Flughafenbetriebsgesellschaften —, die Bekanntgabe von Einzelbilanzdaten zu verlangen. Bei den Erhebungen — diese sind frühestens nach Erlassung einer Zivilluftfahrt-Unternehmensstatistikverordnung möglich — sollen lediglich globalwirtschaftlich relevante Daten und nicht Einzeldaten aus der Buchhaltung erfragt werden können. Etwasige Befürchtungen hinsichtlich der Offenlegung bekanntgegebener nicht für die Öffentlichkeit bestimmter Fakten sind — abgesehen davon, daß ohnedies keine Einzelbilanzdaten erfragt werden sollen — schon deshalb völlig unbegründet, weil die Geheimhaltungsbestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 1965 eine ausreichende Garantie dafür bieten, daß die Informationen einer ausschließlich statistischen Verwendung dienen. Die im Bundesstatistikgesetz 1965 statuierte Veröffentlichungspflicht wird hinsichtlich der Daten aus dem Bereich der Luftfahrtunternehmen genauso gehandhabt werden, wie dies hinsichtlich der Informationen aus den verschiedensten Bereichen derzeit bereits ohne Verletzung der Geheimhaltungspflicht geschieht. Die Veröffentlichungspflicht wird eben durch die Geheimhaltungsbestimmungen so weit

eingeschränkt, daß die Bekanntgabe von nicht für die Öffentlichkeit bestimmten Fakten ausgeschlossen ist.

Die mögliche Erfassung der Erfolgsdaten der Zivilluftfahrt ist auf eine allgmeinwirtschaftliche bzw. betriebswirtschaftliche Untersuchungsmöglichkeit ausgerichtet.

### Zu § 3:

Mit den im § 3 vorgeschlagenen Bestimmungen werden die Erhebungsmerkmale in einer dem Gesetz angemessenen Konzentration eingebaut, sodaß die Verordnungsermächtigung nach § 5 ausreichend präzisiert erscheint.

Die im Abs. 1 angeführten Erhebungsmerkmale, welche im Verordnungswege noch näher auszuführen sein werden, sind grundsätzlich unabhängig von der Größe des Unternehmens sowohl bei Linien- als auch bei Bedarfsunternehmen zu erfragen. Für kleinere Bedarfsunternehmen (Rundflug, Taxi usw.) werden durch entsprechende Gestaltung der Formblätter und im Rahmen des Weisungsrechtes des Österreichischen Statistischen Zentralamtes gegenüber den Flughafenbetriebsgesellschaften (§ 7 Abs. 3 dieses Bundesgesetzes) Erleichterungen geschaffen werden, soweit diese Unterlassung eines Teiles der Befragung nicht zur Verfälschung der Statistik führen kann.

Bei den gemäß Abs. 1 lit. c durchzuführenden Erhebungen der angebotenen Sitzplatz- und Nutzlastkapazität handelt es sich nicht um die Erfragung von Durchschnittswerten, sondern hinsichtlich der angebotenen Sitzplatzkapazität um die Erfassung der Anzahl der fest eingebauten Sitze, die zur Personenbeförderung für den konkreten Flug, für welchen die Auskunft zu erteilen ist, zur Verfügung stehen. Hinsichtlich der angebotenen Nutzlastkapazität handelt es sich um die Erfragung der aus dem Load Sheet (den Ladepapieren) zu entnehmenden Ladekapazität für den konkreten Flug, für welchen die Auskunft zu erteilen ist, und zwar in Kilogramm (ohne das Gewicht der Besatzung, der Kraft- und Schmierstoffe, des Ballastes zur Austrimmung usw.). Wenn auch in der Erhebungspraxis fallweise nicht die genauen Zahlen eines bestimmten Fluges bekanntgegeben werden können, so ist es dem Österreichischen Statistischen Zentralamt unter Berücksichtigung anderer diesen Flug betreffenden Angaben doch in der Regel möglich, auf Grund der in langen Jahren gewonnenen Erfahrungswerte diese Daten genau zu berechnen. Erst nach Auswertung der jeweils auf einen bestimmten Flug bezogenen Angaben wird die Errechnung von Durchschnittswerten (durchschnittlich angebotene Sitzplatz- und Nutzlastkapazität) möglich sein. In diesem Sinne werden

Erhebungen, wie sie Abs. 1 lit. c vorsieht, schon seit 1955 durchgeführt, und diese Vorgangsweise hat sich in der Praxis bewährt.

Bezüglich etwaiger Bedenken betreffend die Veröffentlichung der auf Grund der Befragung gemäß Abs. 2 lit. b bis d bekanntgegebenen, nicht für die Öffentlichkeit bestimmten Fakten gilt das zu § 2 lit. b Gesagte.

Bei dem Erhebungsmerkmal „Kategorie der beförderten Fluggäste“ (Abs. 3 lit. e) ist an die Aufgliederung der Fluggäste in Freiflug-Passagiere, 1. Klasse-Passagiere, Touristenklasse-Passagiere usw. gedacht.

Bei den sowohl gemäß Abs. 2 lit. b als auch gemäß Abs. 4 lit. c vorgesehenen Erhebungen der Art und des Zweckes der durchgeführten Flüge ist einerseits an die Aufgliederung nach Sicht- und Instrumentenflügen im Sinne der Luftverkehrsregeln 1967 in der jeweils geltenden Fassung und andererseits an die Aufgliederung nach dem Zweck der Flüge, wie z. B. nach Rundflügen, Schädlingsbekämpfungsflügen, Gesundheitsflügen u. ä., gedacht. Wie weit mit dieser Aufgliederung bei den Erhebungen in der Praxis gegangen werden kann, wird davon abhängen, inwieweit die zu erlangenden Ergebnisse noch als zuverlässig angesehen werden können. Die Begriffe „Gesundheitsflug“, Schädlingsbekämpfungsflug“ usw. werden in einem Merkblatt zum Formular — den Erfordernissen der Statistik entsprechend — genau zu erläutern sein.

Die Erhebungen gemäß Abs. 4, deren Durchführung mit einer gesonderten Verordnung zu regeln ist (Zivilluftfahrt-Personalausweis-Statistikverordnung), weisen Erhebungsmerkmale auf, welche den gemäß Abs. 2 zu erfragenden Merkmalen sehr ähnlich sind. Der Unterschied zwischen den Befragungen liegt darin, daß diese auf Zivilluftfahrzeuge bezogen sind, während bei jenen der einzelne Zivilluftfahrt-Personalausweis-Inhaber (Inhaber eines Flugschülerausweises) die Auskünfte zu erteilen hat. Gemäß Abs. 2 soll erfragt werden, welche Verkehrs- und Transportleistungen (gesamtwirtschaftliche Bedeutung) im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt mit Zivilluftfahrzeugen erbracht worden sind (wie viele Flugstunden, wie viele Flüge, welchen Zweck die Flüge hatten usw.). Gemäß Abs. 4 soll hingegen ergründet werden, wie die Inhaber von Zivilluftfahrt-Personalausweisen (Flugschülerausweisen) ihre Berechtigungen ausnützen (wie viele Stunden sie geflogen sind, wie oft und zu welchem Zweck sie geflogen sind usw.). Dieser Unterschied bedingt verschiedene Vorgangsweisen bei der Durchführung der Erhebungen.

#### Zu § 4:

Die Teilung der Erhebungen in „laufende“ statistische Erhebungen einerseits und in perio-

disch wiederkehrende andererseits ist deshalb notwendig, weil die Erhebungstechniken in diesen beiden Bereichen verschieden sind.

#### Zu § 5:

Mit dieser Bestimmung wird der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, den Berichtszeitraum, den Stichtag, die Erhebungsgegenstände (§ 2) und die Erhebungsmerkmale sowie den Kreis der im einzelnen Auskunftspflichtigen und die Form der Durchführung der Erhebungen im Verordnungswege festzulegen.

Hiezu ist zu betonen, daß die Verordnungsermächtigung nicht nur durch die Bestimmungen der §§ 1, 2, 6 und 7 sowie durch die konzentrierte Aufzählung der Erhebungsmerkmale im § 3, sondern auch durch die Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes 1965 determiniert ist.

Voraussichtlich werden vier Verordnungen zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erforderlich sein, nämlich eine Zivilluftfahrt-Verkehrsstatistikverordnung, eine Zivilluftfahrt-Frachtstatistikverordnung, eine Zivilluftfahrt-Unternehmensstatistikverordnung und eine Zivilluftfahrt-Personalausweis-Statistikverordnung.

Die erste Durchführungsverordnung, welche gleichzeitig mit diesem Bundesgesetz in Kraft treten soll, hat die Erhebung der Verkehrs- und Transportleistungen im Bereich des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs sowie im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt zum Gegenstand (§ 2 lit. a). Diese Zivilluftfahrt-Verkehrsstatistikverordnung wird aus den im allgemeinen Teil dieser Erläuterungen angeführten Gründen keine Mehrkosten verursachen.

#### Zu § 6:

Mit der Statuierung der Auskunftspflicht in diesem Bundesgesetz wird eine eigene Norm für statistische Auskünfte geschaffen. Die bisherige Auskunftspflicht war beinahe im gesamten Bereich der Zivilluftfahrt als Auflage zu konkreten Verwaltungsakten statuiert und somit nicht hinreichend sanktioniert.

Die vorgesehene Regelung baut die Statistik der Zivilluftfahrt auch im Verhältnis gegenüber den Auskunftspflichtigen in das grundsätzliche Organisationsschema der amtlichen Bundesstatistik ein.

Hinsichtlich der ausländischen Luftbeförderungsunternehmen, denen in Österreich Flugverkehrsrechte eingeräumt sind, erscheint es zweckmäßig, in der Praxis die Befragung auf jene Merkmale zu beschränken, die in Österreich anfallen und für den österreichischen Teil des Unternehmens verfügbar sind. Umsatzerhebungen zum Beispiel sollen daher bei den ausländischen Luftfahrtgesellschaften nicht durchgeführt werden.

Die Tatsache, daß gemäß lit. a die Auskunftspflicht nur solche ausländischen Luftbeförderungsunternehmen trifft, denen in Österreich Flugverkehrsrechte eingeräumt sind, ist dadurch gerechtfertigt, daß die statistisch-fachliche Behandlung von Starts und Landungen, die nicht im Rahmen eingeräumter Flugverkehrsrechte, sondern z. B. auf Grund von Notfällen oder bei Leerflügen usw. erfolgen, von untergeordneter Bedeutung ist.

Gemäß lit. e erster Halbsatz ist der Halter eines österreichischen, d. h. eines in das österreichische Luftfahrzeugregister eingetragenen Zivilluftfahrzeuges auskunftspflichtig. Wird ein Zivilluftfahrzeug aber vor dem Erhebungszeitpunkt aus irgendeinem Grund (Zerstörung des Luftfahrzeuges, Verkauf ins Ausland usw.) aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht, so scheint die vor der Löschung als Halter eingetragen gewesene Person im Zeitpunkt der Erhebung nicht mehr als Halter auf und wäre (hinsichtlich des vor der Löschung liegenden Zeitraumes) nicht mehr auskunftspflichtig. Um daher eine Verfälschung der Statistik durch das Fehlen dieser Angaben zu vermeiden, ist es erforderlich, auch die bis zu der vor dem Erhebungszeitpunkt erfolgten Löschung als Halter eingetragen gewesene Person zur Auskunftserteilung zu verpflichten (lit. e zweiter Halbsatz).

Da sich nach der Löschung in der Regel die Bordpapiere und sonstigen Unterlagen nicht mehr beim ehemaligen Halter befinden und es für diesen daher dann sehr schwer ist, im Erhebungszeitpunkt die geforderten Angaben zu machen, wird es zweckmäßig sein, in der Praxis so vorzugehen, daß das Bundesamt für Zivilluftfahrt jedem Halter, der um Löschung seines Zivilluftfahrzeuges einkommt, ein entsprechendes Formblatt aushändigt und ihm anrät, das Formular auszufüllen, solange er die Papiere noch hat, und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt abzugeben.

Abschließend muß in diesem Zusammenhang ausdrücklich festgehalten werden, daß die Anführung der Auskunftspflichtigen noch nicht die Erhebung selbst charakterisiert. Die Verbindung zwischen dem konkret gegebenen Auskunftspflichtigen und dem Inhalt der gestellten Fragen (Konkretisierung der Gesetzesnorm) wird erst in den Verordnungen hergestellt.

#### Zu § 7:

Der § 7 regelt die Mitwirkung der Flughafenbetriebsgesellschaften an der Vollziehung des Zivilluftfahrt-Statistikgesetzes. Er normiert von vornherein und für alle Fälle, daß die Flughafenbetriebsgesellschaften bei den Erhebungen im Sinne des § 2 lit. a dieses Bundesgesetzes Erfüllungsgehilfen (statistische Anmeldestellen) des Österreichischen Statistischen Zentralamtes

sind. Ihre Aufgabe ist es, die Berichte über die Verkehrs- und Transportleistungen im Bereich des Fluglinien- und Bedarfsverkehrs (Flugberichte) entgegenzunehmen („Bringschuld“ der Auskunftspflichtigen), auf Vollständigkeit zu überprüfen und an das Österreichische Statistische Zentralamt zu senden. Betont muß jedoch werden, daß die Prüfungstätigkeit der Flughafenbetriebsgesellschaften unter allen Umständen darauf beschränkt ist, die Vollständigkeit der Ausfüllung der Formulare festzustellen, und daß es ihnen keinesfalls zukommt, die Richtigkeit der gemachten Angaben zu überprüfen.

Durch die Zitierung des § 4 Abs. 2 des Bundesstatistikgesetzes 1965, der nur von „zur Mitwirkung berufenen öffentlichen Dienststellen“ spricht, soll zum Ausdruck gebracht werden, daß die Funktion der Flughafenbetriebsgesellschaften m. b. H. die gleiche ist wie die der nach dem Bundesstatistikgesetz 1965 zur Mitwirkung berufenen öffentlichen Dienststellen. Die Flughafenbetriebsgesellschaften m. b. H. sind demnach als beliebene Unternehmen im Sinne der Rechtsprechung und der Lehre anzusehen und haben ihre Sammel- und Überprüfungstätigkeit gemäß den Weisungen des Österreichischen Statistischen Zentralamtes (§ 7 Abs. 3) auszuüben.

Da es sich bei der Mitwirkung der Flughafenbetriebsgesellschaften bei den Erhebungen jedoch nichtsdestoweniger um eine Mithilfe von Privatunternehmen handelt, ist es notwendig, sowohl den Aufgabenbereich der Anmeldestellen als auch das Weisungsrecht des Österreichischen Statistischen Zentralamtes (betreffend die Details der Erhebungsdurchführung) diesen gegenüber ausdrücklich gesetzlich zu regeln. Dieser Auffassung entspricht auch die Anführung der statistischen Geheimhaltungspflicht.

Hinsichtlich des im § 7 Abs. 3 des vorliegenden Gesetzentwurfes normierten Weisungsrechtes des Österreichischen Statistischen Zentralamtes ist zu bemerken, daß diese Leitungsbefugnis eine harmonisierte Vorgangsweise bei der Erhebung und Aufbereitung der Daten garantieren soll. Es muß betont werden, daß es sich bei dieser Leitungsbefugnis nur um eine Anordnungsbefugnis nach Maßgabe des § 4 Abs. 2 des Bundesstatistikgesetzes 1965 und nicht um eine hierarchische Über- bzw. Unterordnung handelt.

Der Frage der Bezahlung eines Entgeltes an die Flughafenbetriebsgesellschaften für ihre Tätigkeit als Anmeldestellen (etwa in Anlehnung an die im Bundesstatistikgesetz 1965 vorgesehene Gemeindeentschädigung) war im vorliegenden Fall nicht näherzutreten, da die Befragungen auch im Eigeninteresse der Flughafenbetriebsgesellschaften liegen und überdies die Funktion als Entgegennahmestelle über ausdrücklichen Wunsch einiger Flughafenbetriebsgesellschaften in der im

Gesetzentwurf vorgesehenen Form konstruiert wurde. Im übrigen muß festgehalten werden, daß die Flughafenbetriebsgesellschaften schon bisher unentgeltlich bei Erhebungen mitgewirkt und auch für ihre zukünftige Tätigkeit keine Entschädigungsforderungen erhoben haben.

**Zu § 8:**

Das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes am 1. Jänner 1972 ist deshalb erforderlich, weil sich die statistischen Erhebungen jeweils über ein ganzes Kalenderjahr erstrecken und daher eine während des laufenden Berichtsjahres vorgenommene Umstellung der Befragung (den in diesem

Bundesgesetz enthaltenen Neuerungen, wie z. B. der Stellung der Flughafenbetriebsgesellschaften oder dem Weisungsrecht des Österreichischen Statistischen Zentralamtes entsprechend) zu erheblichen Schwierigkeiten bzw. überhaupt zu einer Unterbrechung der Erhebungen führen würde.

**Zu § 9:**

Die Aufnahme einer formellen Derogationsbestimmung hinsichtlich der im Bundesstatistikgesetz 1965 enthaltenen Verordnungsermächtigung ist im Interesse der Übersichtlichkeit und Rechtssicherheit geboten.