

98 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom xxxxxxxx 1983 zur Erfüllung der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren (Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1983)

Der Nationalrat hat beschlossen: -

§ 1. (1) Der Inhalt von Beschlüssen der Erweiterten Kommission der Europäischen Organisation für Flugsicherung (EUROCONTROL) gemäß Art. 3 Abs. 2 lit. a bis f in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 lit. a der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren, BGBl. Nr. xx/1983, ist — soweit diese Beschlüsse in Österreich zur Anwendung kommen können — vom Bundesminister für Verkehr in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr hat durch Verordnung Abweichungen und Ausführungsbestimmungen auf Grund von Beschlüssen im Sinne des Abs. 1 festzulegen, soweit dies in diesen Beschlüssen vorgesehen ist, und diese Verordnungen in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

§ 2. (1) Die Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren gemäß den Art. 11 bis 19 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren hat in Österreich auf Ersuchen der EUROCONTROL von Amts wegen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Verwaltungswege zu erfolgen. Zum Zwecke der Einziehung gelten die Gebühren in Österreich als öffentlich-rechtliche Geldforderungen des Bundes.

(2) Auf das Verfahren zur Einziehung der Gebühren im Sinne des Abs. 1 finden das AVG 1950 und das VVG 1950 Anwendung. Die Verschreibung der Gebühren hat durch Zahlungsaufträge zu erfolgen, soweit nicht bereits gemäß den Art. 15 bis 19 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren anzuerkennende Entscheidungen vorliegen. Liegen solche Entscheidungen vor, so sind sie vom Bundesamt für Zivilluftfahrt durch Bescheid anzuerkennen.

(3) Über Berufungen gegen Bescheide des Bundesamtes für Zivilluftfahrt in Gebührenangelegenheiten entscheidet der Bundesminister für Verkehr.

§ 3. (1) Nach den Bestimmungen im § 2 sind auch Verzugszinsen und Rechtsverfolgungskosten einzuziehen.

(2) Soweit in Beschlüssen im Sinne des § 1 Abs. 1 nichts anderes bestimmt ist, sind

1. Verzugszinsen spätestens ab dem Zeitpunkt der Erlassung des Zahlungsauftrages durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in der Höhe von zehn Prozent pro Jahr zu entrichten, und
2. als Rechtsverfolgungskosten alle angemessenen Ausgaben zum Zwecke der Hereinbringung der Gebühren für zielführend erscheinende Maßnahmen anzusehen.

§ 4. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt kann von der zwangsweisen Einziehung von Gebühren, Verzugszinsen und Rechtsverfolgungskosten absehen, wenn die Einbringungskosten voraussichtlich die Forderungen übersteigen würden und wenn seitens der EUROCONTROL dagegen keine Einwendungen bestehen.

§ 5. Nach der Aufgabe eines Einziehungsverfahrens gemäß Art. 23 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt alle geeignet erscheinenden Maßnahmen zur Hereinbringung österreichischer Gebühren-, Verzugszinsen- und Rechtsverfolgungskostenanteile in sinngemäßer Anwendung der §§ 2 bis 4 zu treffen.

§ 6. (1) Dieses Bundesgesetz tritt gleichzeitig mit der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren, BGBl. Nr. xxx/1983, in Kraft. Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1973, BGBl. Nr. 505, außer Kraft. Für vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes durchgeführte Flüge sind die Gebühren jedoch nach den im Zeitpunkt der Flugdurchführung geltenden Vorschriften einzuziehen.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits vor seinem Inkrafttreten erlassen werden, treten jedoch frühestens mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in Kraft.

§ 7. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes wird der Bundesminister für Verkehr betraut.

VORBLATT

1. Problem:

Die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren durch die Europäische Organisation zu Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) wurde durch die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren auf eine neue Grundlage gestellt, um die seit nunmehr mehr als zehn Jahren praktizierte Einhebung von Flugsicherungs-Streckengebühren in Hinkunft besser abzusichern.

Die nationalen Regelungen zur Erfüllung dieser Mehrseitigen Vereinbarung können naturgemäß nicht genau den geltenden Vorschriften entsprechen: ohne wesentliche inhaltliche Änderung verschieben sich die Vorschrifteninhalte.

2. Problemlösung:

Das geltende Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1973 ist durch ein Erfüllungsgesetz zur neuen Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren zu ersetzen.

3. Alternativen:

Vernünftige Alternativen bestehen keine (verwiesen wird auf das Vorblatt zur Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren).

4. Kosten:

Aus der Neuregelung ergeben sich keinerlei finanzielle Belastungen des Bundes.

Im Gegenteil ist es Zweck der Flugsicherungsstreckengebührenregelungen, die Aufwendungen für die Bereitstellung von Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen und -diensten voll herbeizubringen. Die Einnahmen Österreichs aus Flugsicherungs-Streckengebühren betrugen zB im Haushaltsjahr 1982 US \$ 27 232 372,60; zahlungspflichtig für die österreichischen Gebührenanteile sind zu etwa 93 Prozent ausländische Luftfahrzeughalter.

Erläuterungen

A. Allgemeines

1. Die Neuordnung der Flugsicherungsstrecken- gebührenangelegenheiten geht vom internationalen Rechtsbereich aus. Sie beinhaltet keine erheblichen Änderungen, sondern lediglich formelle Umgrup- pierungen von Bestimmungen der einzelnen Flugsi- cherungsstreckengebührevorschriften und als ein- zige erhebliche Ergänzung die Erleichterung der zwangsweisen Einbringung der Gebühren auf Grund der neuen „Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren“:

1.1 Die geltenden Flugsicherungsstreckengebüh- renregelungen sind im Flugsicherungsstreckenge- bührengesetz 1973, BGBl. Nr. 505, der auf Grund dieses Gesetzes ergangenen Flugsicherungsstrek- kengebührenverordnung 1973, BGBl. Nr. 515, in der Fassung der Verordnungen BGBl. Nr. 537/1975 und 179/1983 sowie im bilateralen Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Europäischen Organisation zu Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) über die Einhebung von Flugsicherungsstreckengebühren, BGBl. Nr. 56/1972 in der Fassung BGBl. Nr. 504/1973 ent- halten.

Die Gebührenpflicht ist im Flugsicherungsstrek- kengebührengesetz 1973 (§ 1 Abs. 2 und § 2) sta- tuirt. Das Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1973 enthält weiters die Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren, wobei gewisse Feststel- lungen formell dem Verordnungsgeber überlassen sind, so vor allem die Feststellung der jeweiligen Gebührenerhebungsgrundlage, des jeweiligen Kostendeckungssatzes und Gebührensatzes (§ 1 Abs. 2 bis 8) sowie Verordnungsdeterminanten für Gebührenbefreiungen, Gebührenermäßigungen und Gebührenpauschalierungen (§ 3), Zahlungs- bedingungen einschließlich Verzugszinsenregelungen (§ 4), Bestimmungen über die zwangsweise Einzie- hung der Gebühren (§ 5) und schließlich die übli- chen Schlußbestimmungen. Damit ist auch der Inhalt der Flugsicherungsstreckengebührenver- ordnung 1973 umschrieben.

Im bilateralen Vertrag mit der EUROCON- TROL über die Einhebung von Flugsicherungs- Streckengebühren hatte sich die Republik Öster- reich zur Festsetzung von Flugsicherungs-Strecken- gebühren (Art. 1) entsprechend dem System der

EUROCONTROL-Mitgliedstaaten (Art. 3 lit. a) verpflichtet und die EUROCONTROL mit der Gebühreneinzahlung beauftragt (Art. 2) — und zwar unter gewissen Voraussetzungen und Bedin- gungen (Art. 3 lit. b bis d und Art. 4). Der bilaterale Vertrag enthält weiters Vereinbarungen über die Gebührenabfuhr (Art. 5), über Rechnungslegung und Kontrollen (Art. 6), über die Regelung von Streitigkeiten (Art. 7) sowie über das Inkrafttreten und Außerkrafttreten beziehungsweise die Ausset- zung der Verträge (Art. 8 und 9).

1.2 Nach diesen geltenden Flugsicherungsstrek- kengebührenregelungen sind einige Bestimmungen nur rein formell dem jeweiligen Vorschriftengeber zuzurechnen. Gemäß dem bilateralen Vertrag mit EUROCONTROL beruhen wichtige Bestimmun- gen auf bindenden Beschlüssen der Ständigen Kommission der EUROCONTROL (das ist das aus den Verkehrsministern der Teilnehmerstaaten bestehende, oberste Organ der EUROCONTROL; dieses Organ wird in Flugsicherungsstreckengebüh- renangelegenheiten um die Verkehrsminister der teilnehmenden Nichtmitgliedstaaten erweitert, ohne daß diese Erweiterung bisher vertraglich gere- gelt wäre). Es sind dies vor allem die Bestimmun- gen über die Berechnung der Gebühren einschließ- lich der jeweils anzuwendenden Gebührenerhe- bungsgrundlagen, des jeweiligen Kostendeckungs- satzes und Gebührensatzes. Praktisch das gleiche gilt für Gebührenermäßigungen, Gebührenpau- schalierungen, Zahlungsbedingungen, Gebührenbe- freiungen, Verzugszinsenregelungen und die zwangsweise Einziehung. Der einzelstaatlichen Rechtsetzung ist hier ein — regelmäßig sehr kleiner — Spielraum gegeben.

1.3 Künftig werden die Flugsicherungsstrecken- gebührenregelungen unmittelbar größtenteils in der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs- Streckengebühren und den unmittelbar verbindli- chen, nicht mehr zu transformierenden, sondern national nur kundzumachenden Beschlüssen der Erweiterten Kommission der EUROCONTROL, die in der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsi- cherungs-Streckengebühren verankert ist (und in die alle am Gebührensystem teilnehmenden Staaten Vertreter entsenden), enthalten sein. Das künftige Flugsicherungsstreckengebührengesetz (1983) kann auf ein den tatsächlichen Verhältnissen entspre-

chendes, kurzes „Erfüllungsgesetz“ zur Mehrseitigen Vereinbarung reduziert werden.

2. Zur Bedeutung der Flugsicherungsstreckengebührenregelungen ist in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage des Bundesgesetzes betreffend Flugsicherungs-Streckengebühren, BGBl. Nr. 57/1972 (39 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates, XIII. GP), und in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage des geltenden Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973, BGBl. Nr. 505 (765 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates, XIII. GP), ua. bereits ausgeführt worden:

2.1 Mit dem Vertrag zwischen der Republik Österreich und der EUROCONTROL über die Einhebung von Flugsicherungs-Streckengebühren, BGBl. Nr. 56/1972 (in der Fassung BGBl. Nr. 504/1973), und dem (den) Flugsicherungsstreckengebührengesetz(en) „soll der Anfang einer klaren Wegekostenrechnung in der Luftfahrt gemacht werden ... Von den Flugsicherungskosten sollen zunächst nur die Aufwendungen für Streckennavigationseinrichtungen und -dienste erfaßt werden (von der Flugstrecke werden je 20 km für den Abflug und für den Anflug abgezogen); ... Außer Betracht kann in diesem Zusammenhang die Frage bleiben, wer die Flugsicherungskosten wirtschaftlich aufbringen wird (zu bemerken ist jedoch, daß bei einer allfälligen Überwälzung auf die Tarife sich nur minimale Erhöhungen ergäben ...). Die geplante Regelung kann für sich allein nur zur Klarheit beitragen. Sie ist in diesem Sinne vielleicht als ein Beginn auf dem Wege zur richtigen Zurechnung der Kosten im Verkehr überhaupt anzusehen. Die angestrebte Klarheit ist aber zunächst lediglich eine notwendige Voraussetzung für die Möglichkeit vertretbarer verkehrswirtschaftlicher Entscheidungen.“

2.2 „Zu betonen ist, daß es sich bei den Flugsicherungs-Streckengebühren um — in einem gewissen Sinne pauschalierte — Vergütungen für Flugsicherungsaufwendungen handelt (vgl. ... VfGH 27. Juli 1969, G 31—33/68, V 83/68, betreffend Fernmeldegebühren). Die Gebühr soll nicht nur für die tatsächliche Inanspruchnahme von Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen und -diensten, sondern — soweit im folgenden nichts anderes bestimmt wird — für alle Flüge in jenen Teilen des österreichischen Luftraumes zu entrichten sein, für welche Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen betrieben oder für welche Flugsicherungsstreckennavigationsdienste geleistet werden; dies einerseits schon, um Beweisschwierigkeiten bezüglich der tatsächlichen Inanspruchnahme im konkreten Falle zu vermeiden, andererseits — und vor allem — weil die bloße Bereitstellung (auch in Fällen, in denen die Einrichtungen und Dienste tatsächlich nicht in Anspruch genommen werden) gleichfalls als eine echte Leistung

anzusehen ist, für welche eine Beteiligung an der Kostentragung gerechtfertigt erscheint.“

3. Im übrigen kann zur Bedeutung und zum Wesen der Flugsicherungs-Streckengebühren auf den allgemeinen Teil der Erläuterungen zur Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren, besonders in den Punkten 1.3 und 1.4, hingewiesen werden.

4. Die Kompetenz des Bundes zur Erlassung eines dem vorliegenden Entwurf entsprechenden Gesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der ... Luftfahrt“); vgl. hiezu auch VfGH 27. Juli 1969, G 31—33/68, V 83/68.

5. Das geplante Gesetz bringt keinerlei finanzielle Mehraufwendungen des Bundes mit sich. Vielmehr sollen ja mit den Flugsicherungs-Streckengebühren die Aufwendungen des Bundes für Flugsicherungsstreckennavigationseinrichtungen und Flugsicherungsstreckendienste — und zwar nach dem Grundsatz der Kostendeckung zur Gänze — hergebracht werden.

5.1 Die Gesamteinnahmen der Republik Österreich aus Flugsicherungs-Streckengebühren (bis einschließlich dem Jahre 1982) betrugen US \$ 131 821 360,46 (bei einem Kostendeckungssatz von 100 Prozent erst seit 1981), nach dem (letztverfügbaren) Jahresrechnungsabschluß 1982 (zum 31. Dezember 1982) beispielsweise in diesem Jahr US \$ 27 232 372,60. Nach Einbeziehung der Aufwendungen für die Automatisierung der Bezirkskontrolle in Österreich in Milliardenhöhe werden sich die jährlichen Einnahmen noch erheblich erhöhen.

5.2 Zahlungspflichtig sind hinsichtlich der österreichischen Gebühren beziehungsweise Gebührenanteile zu mehr als 90 Prozent ausländische Unternehmen beziehungsweise Halter ausländischer Luftfahrzeuge. So hat eine Berechnung auf Grund statistischer Daten im Jahre 1977 ergeben, daß österreichische Benützer etwa 7 Prozent der österreichischen Streckengebühren bezahlt haben, dagegen mehr als 92 Prozent der Gebühreneinnahmen der Republik Österreich von ausländischen Luftraumbenützern getragen wurden.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Beschlüsse der Erweiterten Kommission der EUROCONTROL im Sinne des Abs. 1 sind im wesentlichen (soweit dies auf Grund der bisherigen Praktiken übersehen werden kann, kommen keine anderen Beschlüsse in Betracht) die grundsätzlichen Beschlüsse über die Anwendungsbedingungen des Systems und über die Zahlungsbedingungen sowie die mindestens einmal jährlich zu fassenden Beschlüsse über die jeweiligen Deckungssätze,

Gebührensätze, Tarife sowie deren Erhebungszeiträume. Diesen Erläuterungen sind die letzten Entwürfe für die grundsätzlichen Beschlüsse als Beilagen 1 (Anwendungsbedingungen des Systems) und 2 (Zahlungsbedingungen) angefügt.

Wie bereits im Allgemeinen Teil der Erläuterungen ausgeführt worden ist, sind die Beschlüsse der Erweiterten Kommission für die Vertragsstaaten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren unmittelbar verbindlich, dh. sie bedürfen keiner Transformation in das innerstaatliche Recht (derartige Transformationen waren auch nach den bisherigen Regelungen rein formelle Akte).

Die Beschlüsse der Erweiterten Kommission müssen jedoch von den Vertragsstaaten innerstaatlich kundgemacht werden, soweit sie inhaltlich Rechtsvorschriften darstellen. Mit diesen Beschlüssen soll aber nicht das Bundesgesetzblatt belastet werden. Dies einerseits, weil die weitaus überwiegende Anzahl der Normadressaten ihren Wohnsitz beziehungsweise Sitz nicht in Österreich hat, andererseits, weil die Beschlüsse innerhalb sehr kurzer Zeit kundgemacht werden müssen. Als sachentsprechend bietet sich die Kundmachung „in luftfahrtüblicher Weise“ an, dh. in Luftfahrtveröffentlichungen. Diese werden im Auftrag des Bundesministers für Verkehr vom Bundesamt für Zivilluftfahrt entsprechend den Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) herausgegeben. Sie sind international allen Luftfahrttreibern zugänglich. Die Kundmachung von Luftfahrtrechtsvorschriften auf diese Weise ist auch schon im geltenden Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957, und im Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. Nr. 393/1973, vorgesehen, wenn auch in einer anderen Umschreibung. Die dort verwendete — sprachlich durchaus korrekte — Umschreibung „Kundmachung in der in der Luftfahrt üblichen Weise“ führt regelmäßig zu Schreibfehlern und Rückfragen und soll daher auch in diesen Bundesgesetzen gelegentlich durch die unmißverständliche — wenn auch nicht ganz korrekte — Umschreibung „Kundmachung in luftfahrtüblicher Weise“ ersetzt werden.

Zu der weit scheinenden Verordnungsermächtigung im Abs. 2 ist zu bemerken, daß den Teilnehmerstaaten am Gebührensystem im Interesse der Einheitlichkeit des Gebührensystems nur ganz ausnahmsweise und engst begrenzte Abweichungsmöglichkeiten gelassen werden und auch Ausführungsbestimmungen nur ausnahmsweise und in engstem Rahmen in Betracht kommen können; auf Grund der Beschlüsse im Sinne des Abs. 1 ist daher eine äußerst genaue Determination gegeben. Auf Grund der bisherigen Praktiken ist auch in Hinblick (zunächst jedenfalls) nur eine einzige Ausnahmemöglichkeit vorgesehen, nämlich daß jeder Teilnehmerstaat darüber entscheiden kann, ob an sich gebührenpflichtige Flüge, die ausschließlich

und zur Gänze in seinem Luftraum durchgeführt werden, von Gebühren befreit sein sollen (weitere Ausnahmemöglichkeiten sind nicht zu erwarten). In Österreich waren bisher Inlandsflüge gebührenbefreit und sollen es bis auf weiteres auch bleiben. Die vorgesehene Ausnahmeregelung ist aus § 1 des diesen Erläuterungen als Beilage 3 angefügten Entwurfes einer Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1983 zu ersehen.

Für die Kundmachung von Verordnungen gemäß dem Abs. 2 gilt dasselbe wie für die Kundmachung von Beschlüssen der Erweiterten Kommission der EUROCONTROL gemäß Abs. 1.

Zu § 2:

Im Abs. 1 soll zunächst die gemäß Art. 12 Z 2 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren den Vertragsstaaten überlassene Entscheidung getroffen werden (vgl. auch Art. 12 Z 3 und Art. 13 ff. dieser Vereinbarung), ob die zwangsweise Gebühreneinzahlung auf dem Gerichts- oder auf dem Verwaltungswege durchgeführt werden soll. Im Entwurf ist eine den bisherigen Regelungen völlig entsprechende Regelung vorgesehen (vgl. § 5 des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973), nämlich die Einziehung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt im Verwaltungswege. Die zwangsweise Gebühreneinzahlung auf dem Verwaltungswege ist vorgesehen worden und soll weiter vorgesehen sein, weil dieses Verfahren wirkungsvoller erscheint und im Regelfall schnellere Ergebnisse verspricht als ein Klageverfahren.

Für das gemeinsame System der Festlegung und Einziehung von Flugsicherungs-Streckengebühren werden die auf einen Flug entfallenden nationalen Gebührenanteile als eine einheitliche Gebühr der EUROCONTROL angesehen (siehe Art. 8 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren). Zum Zwecke der Einziehung in Österreich sollen die gesamten EUROCONTROL-Forderungen gemäß § 2 Abs. 1 des Entwurfes ausdrücklich den Rechtscharakter einer öffentlich-rechtlichen Forderung des Bundes erhalten. Damit erübrigen sich auch etwa besondere Vorschriften über Verjährung, Verwaltungsabgaben, Stempelgebühren und dergleichen.

Zu den Abs. 2 und 3 ist auf die entsprechenden Bestimmungen im § 5 Abs. 2 und 3 des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1973 hinzuweisen. Die Entscheidung über die Gebührenpflicht beziehungsweise — bei Vorliegen einer gemäß Art. 15 bis 19 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren anzuerkennenden Entscheidung — über die Anerkennung soll dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (in zweiter und letzter Instanz dem Bundesminister für Verkehr als sachlich in Betracht kommende Oberbehörde) obliegen. Dem Bundesamt für Zivilluftfahrt ist die Entscheidung schon in den bisherigen Regelungen deshalb

übertragen worden, weil es als Flugsicherungsbehörde, die der EUROCONTROL auch alle Unterlagen über die Gebührenrechnungen zu liefern hat, diese Arbeit mit dem geringsten Aufwand erledigen kann.

Der Zahlungsauftrag (dieser Ausdruck wurde schon bisher mit Rücksicht auf die tarifmäßig feststehenden Verpflichtungen gewählt) und der Anerkennungsbescheid sind Exekutionstitel im Sinne des § 1 der Exekutionsordnung (vgl. § 3 VVG 1950). Besonders ist darauf hinzuweisen, daß für Zahlungsaufträge im Sinne des § 2 Abs. 2 auch die Bestimmungen des § 57 AVG 1950 gelten sollen.

Praktische Bedeutung ist dem Verfahren bisher in Österreich kaum und wird ihm auch weiterhin regelmäßig keine zukommen, da die Zahlungspflichtigen nur in sehr seltenen Ausnahmefällen auf Aufforderung der EUROCONTROL ihrer Zahlungspflicht nicht nachkommen.

Zu § 3:

Die im § 3 des Entwurfes vorgesehenen Regelungen über Verzugszinsen und Rechtsverfolgungskosten erscheinen vorsorglich deshalb zweckmäßig, weil in die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren trotz wiederholter Hinweise auf die Notwendigkeit diesbezüglicher Regelungen keine diesbezüglichen Bestimmungen aufgenommen worden sind. Verzugszinsenregelungen sollen nunmehr in Beschlüssen der Erweiterten Kommission der EUROCONTROL getroffen werden.

Zu § 4:

Die im § 4 vorgesehenen Bestimmungen erläutern sich selbst. Eine diesbezügliche, ausdrückliche Regelung ist jedoch erforderlich, da anderenfalls die vernünftigerweise zu treffenden Entscheidungen über das Absehen von der Einziehung als ungesetzlich anzusehen wären. Eine Teilausführungsbestimmung zu § 4 des Entwurfes ist im § 2 des diesen Erläuterungen als Beilage 3 angefügten Entwurfes einer Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1983 formuliert.

Zu § 5:

Da es nicht der EUROCONTROL-Entscheidung überlassen sein kann, endgültig (auch) auf österreichische Gebührenanteile zu verzichten, ist im § 5 eine Regelung für den Fall der Aufgabe eines Einziehungsverfahrens gemäß Art. 23 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren vorgesehen, der aber nur theoretische Bedeutung zukommen wird.

Zu § 6:

Die Vertreter der Nicht-Mitgliedstaaten der EUROCONTROL haben bei den Beratungen über

die Mehrseitige Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren immer wieder Bedenken gegen jede — auch noch so unbedeutend erscheinende — Verknüpfung dieser Vereinbarung mit dem Internationalen Übereinkommen über Zusammenarbeit zur Sicherung der Luftfahrt „EUROCONTROL“ vom 13. Dezember 1960 (beziehungsweise dem Protokoll zur Änderung dieses Übereinkommens vom 12. Feber 1981) vorgebracht. Entgegen diesen Bedenken ist im Art. 27 der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren das Inkrafttreten dieser Vereinbarung allenfalls auch für Nicht-Mitgliedstaaten der EUROCONTROL vom Inkrafttreten des Änderungsprotokolles zum Übereinkommen „EUROCONTROL“ vom 12. Feber 1981 abhängig: nämlich dann, wenn ein Nicht-Mitgliedstaat seine Ratifikationsurkunde vor dem Inkrafttreten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren für die Mitgliedstaaten der EUROCONTROL hinterlegt.

Da verbindliche Beschlüsse der Ständigen Kommission erst nach dem Inkrafttreten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren gefaßt werden können, kann nicht abgesehen werden, ob diese Beschlüsse noch rechtzeitig kundgemacht werden können, um zeitlich unmittelbar an die außer Kraft tretenden nationalen Vorschriften anzuschließen. Es ist daher die Hinterlegung der österreichischen Ratifikationsurkunde erst für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Mehrseitigen Vereinbarung über Flugsicherungs-Streckengebühren für die Mitgliedstaaten der EUROCONTROL in Aussicht zu nehmen. Der Gesamtkomplex der neuen Regelungen tritt sodann für Österreich gemäß Art. 27 Z 4 am ersten Tag des zweiten Monates nach dem Tage der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die bisherigen Regelungen — einschließlich des bilateralen Abkommens mit der EUROCONTROL — in Kraft. Bis dahin von der Erweiterten Kommission gefaßte Beschlüsse werden durch den Hinterlegungsakt akzeptiert (tatsächlich, wenn auch nicht formalrechtlich, wird die Republik Österreich — wie bisher — in diesem obersten Organ der EUROCONTROL an den Beschlüssen ohnehin mitgewirkt haben).

Zu § 7:

§ 7 enthält die Vollzugsklausel, der im Hinblick auf die vorangegangenen Bestimmungen praktisch keine Bedeutung zukommt.

Beilagen

1. Anwendungsbedingungen des Systems (Entwurf)
2. Zahlungsbedingungen (Entwurf)
3. Entwurf einer Flugsicherungsstreckengebührenverordnung 1983

Beilage 1**Anwendungsbedingungen des Systems****Artikel 1**

1. Für jeden Flug, der nach den gemäß den Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten Verfahren im Luftraum der der Zuständigkeit der Vertragsstaaten unterliegenden, in Anlage 1 aufgeführten Fluginformationsgebiete durchgeführt wird, wird eine Gebühr erhoben.

2. Die Gebühr stellt die Vergütung der Kosten der Vertragsstaaten für Streckennavigationseinrichtungen und Streckennavigationsdienste und für den Betrieb des Systems sowie die Vergütung der Kosten EUROCONTROLS für den Betrieb des Systems dar.

3. Gebührensschuldner ist die Person, die zum Zeitpunkt der Durchführung des Flugs der Luftfahrzeughalter war. Ist der Luftfahrzeughalter nicht bekannt, so gilt der Eigentümer des Luftfahrzeugs so lange als der Luftfahrzeughalter, bis er den Nachweis erbracht hat, wer der Halter war.

Artikel 2

Für einen Flug im Luftraum mehrerer Fluginformationsgebiete, die der Zuständigkeit verschiedener Vertragsstaaten unterliegen, wird eine einzige Gebühr (R) in Höhe der Summe der Gebühren erhoben, die im Luftraum der der Zuständigkeit der einzelnen Staaten unterliegenden Fluginformationsgebiete angefallen sind: $R = \sum_n r_i$.

Die Einzelgebühr (r_i) für Flüge in dem der Zuständigkeit eines Vertragsstaates unterliegenden Luftraum errechnet sich nach den Bestimmungen von Art. 3.

Artikel 3

Für einen Flug im Luftraum der der Zuständigkeit eines gegebenen Vertragsstaates (i) unterliegenden Fluginformationsgebiete wird die Gebühr nach folgender Formel berechnet:

$$r_i = t_i \times N_i$$

Dabei bedeuten: r_i die Gebühr, t_i den Gebührensatz und N_i die Zahl der auf den betreffenden Flug entfallenden Dienstleistungseinheiten.

Artikel 4

Die im vorstehenden Artikel genannte, mit N_i bezeichnete Zahl der Dienstleistungseinheiten für einen gegebenen Flug wird nach folgender Formel ermittelt:

$$N_i = d_i \times p$$

Dabei bedeuten: d_i den Faktor „Flugstrecke“ für den Flug im Luftraum der der Zuständigkeit des

Vertragsstaates unterliegenden Fluginformationsgebiete und p den Faktor „Gewicht“ des betreffenden Luftfahrzeugs.

Artikel 5

1. Der Faktor „Flugstrecke“ (d) entspricht dem hundertsten Teil der Zahl, die die in Kilometern ausgedrückte Großkreisentfernung zwischen folgenden Punkten angibt:

- dem Startflugplatz innerhalb des Luftraums der der Zuständigkeit eines Vertragsstaates unterliegenden Fluginformationsgebiete oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug in diesen Luftraum einfliegt, und
- dem ersten Zielflugplatz innerhalb des besagten Luftraums oder der Stelle, an der das Luftfahrzeug diesen Luftraum verläßt.

Bei diesen Einflug- und Ausflugpunkten handelt es sich um die in den nationalen Luftfahrthandbüchern angegebenen Stellen, an denen die Flugstrecken die Seitengrenzen des besagten Luftraums kreuzen, wobei die meistbeflogene Strecke zwischen zwei Flugplätzen oder, falls diese nicht bestimmt werden kann, die kürzeste Strecke zugrunde gelegt wird.

Die meistbeflogenen Strecken werden alljährlich überprüft, um etwa eingetretenen Änderungen in den Streckenführungen oder in der Verkehrsstruktur Rechnung zu tragen.

2. Für jeden Start und jede Landung auf dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates werden jedoch von der zugrunde gelegten Strecke pauschal zwanzig Kilometer abgezogen.

Artikel 6

1. Der Faktor „Gewicht“ entspricht der Quadratwurzel der durch fünfzig geteilten Zahl, die das in metrischen Tonnen ausgedrückte zulässige Starthöchstgewicht des Luftfahrzeugs angibt:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Starthöchstgewicht}}{50}}$$

2. Hat ein Luftfahrzeughalter gegenüber EUROCONTROL erklärt, daß die ihm zur Verfügung stehende Luftfahrzeugflotte mehrere Flugzeuge umfaßt, bei denen es sich um verschiedene Ausführungen desselben Typs handelt, so wird der Faktor „Gewicht“ für jedes von dem Luftfahrzeughalter verwendete Luftfahrzeug dieses Typs auf der Grundlage des Durchschnitts der zulässigen Starthöchstgewichte aller seiner Luftfahrzeuge dieses Typs bestimmt. Die Berechnung dieses Faktors pro

Luftfahrzeug und Luftfahrzeughalter erfolgt mindestens einmal im Jahr.

Gibt der Luftfahrzeughalter eine solche Erklärung nicht ab, so wird der Faktor „Gewicht“ für jedes von ihm verwendete Luftfahrzeug desselben Typs unter Zugrundelegung des Starthöchstgewichts der schwersten Ausführung dieses Typs berechnet.

3. Für die Berechnung der Gebühr wird der Faktor „Gewicht“ durch eine Zahl mit zwei Dezimalstellen ausgedrückt.

Artikel 7

Der Gebührensatz (t) für die Flüge in den der Zuständigkeit der einzelnen Vertragsstaaten unterliegenden Fluginformationsgebieten wird in regelmäßigen Zeitabständen festgesetzt und gemäß Art. 11 veröffentlicht.

Artikel 8

1. Abweichend von den Bestimmungen des Art. 5 wird die Gebühr für Flüge, bei denen der Startflugplatz oder der erste Zielflugplatz in einer der in Anlage 2 aufgeführten Zonen liegt (Transatlantikflüge), an Hand von Tarifen berechnet, die nach gewogenen Durchschnittsentfernungen und nach Gebührensätzen festgelegt werden.

2. Die gewogenen Durchschnittsentfernungen werden an Hand von Verkehrsstatistiken ermittelt, die EUROCONTROL auf der Grundlage der von den zuständigen Flugverkehrs-Kontrollzentralen bereitgestellten Daten aufstellt.

Die Einflug- und Ausflugsunkte für den Luftraum über dem Atlantik sind die Überflugsunkte der Grenzen der der Zuständigkeit der betreffenden Vertragsstaaten unterliegenden Fluginformationsgebiete.

3. Die Tarife gelten für Luftfahrzeuge mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von fünfzig metrischen Tonnen. Für die Ermittlung der Gebühr wird der entsprechende Tarif mit dem in Art. 6.1 definierten Faktor „Gewicht“ multipliziert.

4. Die Tarife werden für bestimmte Anwendungszeiträume festgelegt und gemäß den Bestimmungen des Art. 11 veröffentlicht.

5. Die Bestimmungen von Z 1, 2 und 4 gelten nicht für die in Z 1 genannten Flüge, wenn der Startflugplatz oder der erste Zielflugplatz nicht in Anlage 2 genannt ist.

Artikel 9

1. Folgende Flüge sind von der Entrichtung der Gebühr befreit:

- a) Flüge, die auf ihrem gesamten Streckenanteil nach Sichtflugregeln durchgeführt werden; gemischte VFR/IFR-Flüge sind nur im Luftraum der der Zuständigkeit des Vertragsstaates oder der Vertragsstaaten unterliegenden Fluginformationsgebiete gebührenfrei, in denen sie ausschließlich nach Sichtflugregeln durchgeführt werden;
- b) Flüge, bei denen das Luftfahrzeug ohne Zwischenlandung wieder zum Startflugplatz zurückkehrt (Rundflüge);
- c) Flüge von Luftfahrzeugen mit einem zulässigen Starthöchstgewicht von weniger als zwei metrischen Tonnen;
- d) Flüge von im Staatseigentum befindlichen Luftfahrzeugen, sofern diese Flüge nicht gewerblichen Zwecken dienen;
- e) von einem zuständigen Such- und Rettungsdienst zugelassene Such- und Rettungsflüge;
- f) Flüge zur Kontrolle oder Vermessung von Bodenausrüstungen, die als Flugnavigationshilfen verwendet werden oder verwendet werden sollten;
- g) Erprobungsflüge, die ausschließlich zum Zweck des Erwerbs, der Erneuerung oder der Aufrechterhaltung des Lufttüchtigkeitszeugnisses eines Luftfahrzeugs oder einer Ausrüstung durchgeführt werden.

2. Außerdem kann jeder Vertragsstaat hinsichtlich der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fluginformationsgebiete beschließen, folgende Flüge nicht der Gebührenpflicht zu unterwerfen:

- a) Flüge, die vollständig innerhalb des Luftraums der seiner Zuständigkeit unterliegenden Fluginformationsgebiete durchgeführt werden;
- b) Flüge von Militärluftfahrzeugen eines jeden beliebigen Staates.

Artikel 10

Der Gebührenbetrag ist gemäß den in Anlage 3 aufgeführten Zahlungsbedingungen am Sitz EUROCONTROLS zahlbar. Die verwendete Rechnungswährung ist der Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika.

Artikel 11

Die Anwendungsbedingungen des Systems sowie die Gebührensätze und Tarife werden von den Vertragsstaaten veröffentlicht.

Anlage 1zu Beilage 1**Fluginformationsgebiete****Vertragsstaaten**

Bundesrepublik Deutschland

Oberes Fluginformationsgebiet Hannover
 Oberes Fluginformationsgebiet Rhein
 Fluginformationsgebiet Bremen
 Fluginformationsgebiet Düsseldorf
 Fluginformationsgebiet Frankfurt
 Fluginformationsgebiet München

Republik Österreich

Fluginformationsgebiet Wien

Königreich Belgien

Großherzogtum Luxemburg

} Oberes Fluginformationsgebiet Bruxelles
 } Fluginformationsgebiet Bruxelles

Spanien

Oberes Fluginformationsgebiet Madrid
 Fluginformationsgebiet Madrid
 Oberes Fluginformationsgebiet Barcelona
 Fluginformationsgebiet Barcelona
 Oberes Fluginformationsgebiet Islas Canarias
 Fluginformationsgebiet Islas Canarias

Französische Republik

Oberes Fluginformationsgebiet France
 Fluginformationsgebiet Paris
 Fluginformationsgebiet Brest
 Fluginformationsgebiet Bordeaux
 Fluginformationsgebiet Marseille

Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland

Oberes Fluginformationsgebiet Scottish
 Fluginformationsgebiet Scottish
 Oberes Fluginformationsgebiet London
 Fluginformationsgebiet London

Irland

Oberes Fluginformationsgebiet Shannon
 Fluginformationsgebiet Shannon

Königreich der Niederlande

Fluginformationsgebiet Amsterdam

Republik Portugal

Oberes Fluginformationsgebiet Lisboa
 Fluginformationsgebiet Lisboa
 Fluginformationsgebiet Santa Maria

Schweizerische Eidgenossenschaft

Oberes Fluginformationsgebiet Genève
 Fluginformationsgebiet Genève
 Oberes Fluginformationsgebiet Zürich
 Fluginformationsgebiet Zürich

GEBÜHREN FÜR FLÜGE GEMÄSS ART. 12 DER TARIFE UND ANWENDUNGSBEDINGUN-
GEN FÜR LUFTFAHRZEUGE MIT DEM GEWICHTSFAKTOR EINS (50 metrische Tonnen)

Startflugplatz (oder erster Zielflug- platz) geographische Lage:	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	Betrag der Gebühr in US \$
1	2	3
ZONE I — zwischen 14° WL und 110° WL und nördlich von 55° NB ausgenommen Island		
ZONE II — zwischen 30° WL und 110° WL und zwischen 28° und 55° NB		

98 der Beilagen

11

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage:	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	Betrag der Gebühr in US \$
1	2	3
ZONE II (Fortsetzung)		
ZONE III — westlich von 110° WL und zwischen 28° NB und 55° NB		

Startflugplatz (oder erster Zielflugplatz) geographische Lage:	Erster Zielflugplatz (oder Startflugplatz)	Betrag der Gebühr in US \$
1	2	3
ZONE IV — westlich von 30° WL und zwischen Äquator und 28° NB		

Beilage 2**Zahlungsbedingungen****Artikel 1**

1. Die in Rechnung gestellten Beträge sind am Sitz EUROCONTROLS in Brüssel zahlbar.

2. EUROCONTROL betrachtet jedoch Einzahlungen auf Konten, die sie in den Vertragsstaaten oder in den durch die zuständigen Organe des Gebührensystems bezeichneten Staaten bei den von ihr angegebenen Banken unterhält, als schuldfreiend.

3. Der Fälligkeitstermin für die Zahlung ist auf der Rechnung angegeben; er darf nicht früher als 30 Tage nach Versand der betreffenden Rechnung liegen.

Artikel 2

1. Außer im Falle von Z 2 dieses Artikels sind die Gebührenbeträge in Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika zu entrichten.

2. Benutzer, die Staatsangehörige eines Vertragsstaates sind, können die in Rechnung gestellten Gebührenbeträge in konvertibler Währung ihres Landes entrichten, wenn die Zahlung bei dem angegebenen, in ihrem Land befindlichen Bankinstitut erfolgt.

3. Wird von der in Z 2 genannten Möglichkeit Gebrauch gemacht, so erfolgt die Umrechnung der Dollar-Beträge in die Landeswährung zu dem am Tag und Ort der Zahlung für Handelsgeschäfte geltenden Tageskurs.

Artikel 3

1. Als Tag der Zahlung gilt der Tag, an dem der Gebührenbetrag von dem von EUROCONTROL angegebenen Bankinstitut gutgeschrieben wird.

2. Zahlungen per Scheck gelten — vorbehaltlich der Einlösung durch die Bank des Ausstellers — als am Tag des Eingangs des Schecks bei EUROCONTROL geleistet.

Artikel 4

1. Bei jeder Zahlung sind die Bezugsnummer, das Datum und der Betrag in Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika anzugeben, die in der beglichenen Rechnung bzw. in Abzug gebrachten Gutschrift aufgeführt sind. Die Angabe des Rech-

nungsbetrages in Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika ist auch dann erforderlich, wenn von der Möglichkeit der Zahlung in Landeswährung Gebrauch gemacht wird.

2. Bei Fehlen der in Z 1 bezeichneten Angaben kann EUROCONTROL den eingegangenen Betrag zwecks Zuordnung zu einer oder mehreren Rechnungen:

- zunächst auf die angefallenen Zinsen und
- sodann auf die ältesten unbezahlten Rechnungen anrechnen.

Artikel 5

1. Reklamationen in bezug auf Rechnungen sind spätestens 60 Tage nach Fälligkeit der Zahlung schriftlich an EUROCONTROL zu richten. Der letztmögliche Termin für die Einreichung einer Reklamation ist auf der Rechnung angegeben.

2. Als Datum der Einreichung einer Reklamation gilt der Tag ihres Eingangs bei EUROCONTROL.

3. Der Gegenstand der Reklamation muß deutlich angegeben sein; eine Begründung und entsprechende Belege sind beizufügen.

4. Die Einreichung einer Reklamation berechtigt den Benutzer nicht, den beanstandeten Betrag von der betreffenden Rechnung in Abzug zu bringen, sofern ihm dies nicht von EUROCONTROL gestattet wurde.

5. In Fällen, in denen EUROCONTROL und ein Benutzer gegenseitige Schulden und Forderungen haben, ist eine Aufrechnung ohne vorherige Zustimmung EUROCONTROLS ausgeschlossen.

Artikel 6

1. Auf alle Gebühren, die zum Fälligkeitstermin nicht bezahlt sind, können Verzugszinsen erhoben werden, deren Satz gemäß Art. 11 der Anwendungsbedingungen nach Beschluß durch die zuständigen Organe alljährlich veröffentlicht wird.

2. Der Zinsbetrag wird in Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika festgesetzt und in Rechnung gestellt.

Artikel 7

Zahlt der Schuldner nicht, so kann der geschuldete Betrag zwangsweise eingezogen werden.

Entwurf 1983 06

**Verordnung des Bundesministers für Verkehr
vom xxxxx 1983 betreffend Flugsicherungs-
Streckengebühren (Flugsicherungsstreckengebüh-
renverordnung 1983)**

Auf Grund des § 1 Abs. 2 und des § 4 des Flugsicherungsstreckengebührengesetzes 1983, BGBl. Nr. xx/xx, sowie des Beschlusses der Erweiterten Kommission der Europäischen Organisation für Flugsicherung (EUROCONTROL) über die Anwendungsbedingungen des Systems vom xxxxxxx 1983, ÖNfL xxxxxxxx, wird verordnet:

§ 1. Flüge, die vollständig innerhalb des Luftraumes des Fluginformationsgebietes Wien durchgeführt werden, unterliegen nicht der Gebührenpflicht.

§ 2. Über Forderungen gegen einen Schuldner in der Höhe von insgesamt weniger als zehn Dollar der Vereinigten Staaten von Amerika hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt keinen eigenen Zahlungsauftrag zu erlassen.

§ 3. Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Flugsicherungsstreckengebührengesetz 1983, BGBl. Nr. xxx, in Kraft.