



ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W I E N

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. <u>18</u>	-GE/19 <u>03</u>
Datum: 19. APR. 1993	
Verteilt 21. April 1993	

A. Kleininger

Betrifft: GZ ÖRAK 88/93 (GZ RAK-Wien 13/01 93/1803)
do GZ 5810/9-7/93

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Austro Control GesmbH; einer Novelle der Zivilluftfahrt-Personalverordnung; einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung; einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge

Zu dem mit do Note vom 4.3.1993 übermittelten Entwurf beehrt sich der österreichische Rechtsanwaltskammertag

S T E L L U N G

zu nehmen wie folgt:

I) Grundsätzliches:

Der österreichische Rechtsanwaltskammertag begrüßt grundsätzlich das mit dem Entwurf verfolgte Ziel, die wirtschaftliche Effizienz hochqualifizierter Einrichtungen des Bundes zu verbessern.

Aus rechtspolitischer und rechtsstaatlicher Sicht bedenklich erscheint dagegen, daß der gesamte Tätigkeitsbereich des Bundesamt für Zivilluftfahrt, das nicht zur Gänze eine "betriebsähnliche" Einrichtung ist, sondern lediglich mit Teilbereichen, wie dem Flugverkehrskontrolldienst oder den in § 19 LFG b und g angeführten Tätigkeiten, nicht jedoch mit den gemäß e, f, und h in § 119 angeführten Tätigkeiten, die zweifelsfrei als hoheitliche Tätigkeiten angesehen werden, an eine Gesellschaft des Handelsrechtes übertragen werden soll.

Dies gilt ebenfalls für die sonstigen Agenden, wie Zulassung von Luftfahrzeugen, Führung des Luftfahrzeugsregisters, Ausstellung und Verlängerung von Pilotenscheinen, etc.

Wenn im folgenden einzelne Bestimmungen des Entwurfes ebenfalls einer kritischen Überprüfung unterzogen werden, so in erster Linie unter dem Gesichtspunkt einer eventuell noch möglichen legislativen Verfeinerung.

II) Kritik einzelner Bestimmungen:

Zu § 2 Abs. 3:

Wenn hier generell "technische Kontrollen" übertragen werden können, ist nicht erkennbar, um welche Kontrollen es sich hier handeln soll, da ja die in der ZLLV vorgesehenen Aufgaben des Bundesamtes nach § 2 Abs. 1 von Austro Control ohnehin wahrgenommen werden müßten.

Ebenfalls scheinen die Begründungen zu § 2 Abs. 3 und Abs. 4 in den Erläuterungen verwechselt.

Zu § 3:

Die Tätigkeit der Austro Control erfolgt in behördlichen Angelegenheiten (das wären durch den Bezug auf § 2 Abs. 1 und 2 alle bisher dem Bundesamt übertragenen Aufgaben) unter Aufsicht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Nach dem vorliegenden Entwurf wäre eine derartige Aufsicht für die Tätigkeiten gemäß § 2 Abs. 2, 3 und 4 nicht gegeben.

Unklar bleibt, ob die in § 3 Abs. 2, 3 und 5 dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugedachten Rechte diesem als Behörde oder als Vertreter der Austro Control als Gesellschaft zustehen.

Zu § 3 Abs. 4:

Vorgesehen ist, daß der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Aufsichtsbehörde im Sinne des § 141 des Luftfahrtgesetzes ist.

Eine Änderung des § 141 des Luftfahrtgesetzes ist jedoch im Artikel II. nicht vorgesehen.

Zu Artikel II:

Die Änderung in § 95 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes läßt die Frage und Verpflichtung zur Kennzeichnung von bestehenden Luftfahrthindernissen, die bisher nicht bekannt und gekennzeichnet waren, und für die eine Auflage nicht erteilt werden konnte, unregelt.

Zu § 146 Abs. 1 sei darauf hingewiesen, daß hier ein für Strafverfahren in der Rechtsordnung sonst unübliches Eininstanzen-Verfahren ohne ordentliches Rechtsmittel festgelegt wird.

III) Zusammenfassung:

Am vorliegenden Gesetzesvorhaben erscheint die Zielsetzung und der der Novelle ablesbare Ansatz zur Verwirklichung dieser Ziele besonders begrüßenswert.

Der vorliegende Entwurf erweist sich aber aus der Sicht des Österreichischen Rechtsanwaltskammertages als ein zu sehr auf die Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz abzielendes Konzept, in dem die Aspekte der Rechtssicherheit und Rechtsstaatlichkeit nicht immer voll verwirklicht wurden.

Die Stellungnahme der Steiermärkischen Rechtsanwaltskammer ist angeschlossen.

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG
Wien, am 6. April 1993



Dr. Schuppich

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Generalsekretär



ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

An das
Bundesministerium für öffentl.
Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zl. 88/93

DVR: 0487864

PW/NC

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Austro Control GesmbH; einer Novelle der Zivilluftfahrt-Personalverordnung; einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung; einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge
GZ. 5810/9-7/93

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Nachhang zu unserer Stellungnahme vom 06. April 1993 dürfen wir Ihnen die Stellungnahme der Rechtsanwaltskammer für Kärnten zur gefälligen Verwendung und Kenntnisnahme übermitteln.

Wien, am 15. April 1993

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG



Dr. Schuppich

Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Generalsekretär

S t e l l u n g n a h m e

EINGEGANGEN

-2. April 1993

Erl.

der

R e c h t s a n w a l t s k a m m e r für Kärnten

zu nachstehenden Vorlagen:

- a) Entwurf eines Bundesgesetzes über die Austro Control Ges. mbH.
- b) Novelle der Zivilluftfahrt - Personalverordnung
- c) Verordnung über Festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung.
- d) Verordnung über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge.
- e) Novellierungsvorschlag zum Luftfahrtgesetz; Luftfahrt-hindernisse.

Zu den einzelnen Materien gibt die Rechtsanwaltskammer für Kärnten folgende Stellungnahme ab:

- a) B u n d e s g e s e t z über die Austro Control Ges. mbH, damit verbunden Änderung des Luftfahrtgesetzes:
- b) N o v e l l e der Zivilluftfahrt - Personalverordnung
- c) V e r o r d n u n g über Festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung.

1.) Allgemeine Bemerkungen und Überlegungen:

- 1 a) Die gesamte Luftfahrt, unabhängig davon, ob es sich um Linienluftfahrt, sonstige gewerbliche Luftfahrt oder die allgemeine Luftfahrt handelt, stellt heute für die Entwicklung eines jeden Staates einen so wichtigen

-2-

Faktor dar, daß jede damit im Zusammenhang stehende Materie, insbesondere jedoch eine solche, wie die vorliegende, welche gravierende Auswirkungen auf die gesamte Luftfahrt hat, nur äußerst überlegt behandelt werden sollte.

Die Luftfahrt trägt wesentlich zu ganz erheblichen Staatseinnahmen im Wege der Umwegsrentabilität bei; es wird in diesem Zusammenhang auf den wirtschaftlichen Standortvorteil von Regionen, welche auf Grund des Vorhandenseins von Flugplätzen oder Flughäfen die Möglichkeit der guten Erreichbarkeit und die Möglichkeit der Luftfracht bieten, verwiesen; weiters auf die nicht unerheblichen Einnahmen durch Touristen, wozu insbesondere darauf zu verweisen ist, daß Touristen, welche mit der Linienluftfahrt oder auch mit Privatflugzeugen ihr Ziel in Österreich erreichen, sicherlich mehr ausgeben, als andere.

1 b) Die Vorgangsweise im gegenständlichen Falle widerspricht bereits an sich der Wichtigkeit der Materie. Wohl überlegte und fundierte Stellungnahmen können nur bei ausreichender Frist zur Befassung mit der Materie durch die zuständigen Stellen abgegeben werden; auch nur unter der Voraussetzung der ausführlichen Erörterung der Materie kann ein wirklich sinnvolles und den Gegebenheiten entsprechendes, auch dauerhaftes Gesetz entstehen. Diese Grundsätze wurden im gegenständlichen Fall in keiner Weise beachtet. Es wird hiezu darauf verwiesen daß

- a) die Frist für die im Verteiler angeführten Institutionen zur Erstellung einer Stellungnahme lediglich ca. 14 Tage beträgt;
- b) der Luftfahrtbeirat, welcher mit entsprechenden Fachleuten besetzt ist und in diesem Zusammenhang das wichtigste Beratungsorgan darstellt, die Entwürfe und Vorlagen 3 bis 4 Tage vor der Sitzung am 15. 3. 1993 erhalten hat.

Diese Fristen können für eine eingehende Beratung und Befassung mit der Materie nicht ausreichend sein.

Was bei einer übereilten Inkraftsetzung eines Gesetzes hervorkommt, kann am ehesten an der Novelle des LFG, BGBl Nr. 452/1992 ersehen werden. Diese Novelle ist bereits nach einem halben Jahr nicht mehr haltbar und steht bereits die Novellierung mehrerer Materien an.

Damit nicht auch die gegenständliche Vorlage ein ähnliches Schicksal erleidet wäre es empfehlenswert, die Materie tatsächlich erst nach ausführlicher

-3-

Beratung und Beleuchtung aller Aspekte und Auswirkungen dem Nationalrat zuzuleiten. Die gegenständliche Vorgangsweise, welche den Eindruck erweckt, daß auf Grund von Zeitdruck eine ausführliche Befassung der zuständigen Stellen mit der Materie verhindert werden soll, erscheint jedenfalls nicht zielführend.

Auf Grund des Zeitdruckes kann die Stellungnahme der Rechtsanwaltskammer für Kärnten sicherlich nicht als vollständig betrachtet werden.

1 c) Der Sinn der "Privatisierung" des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sollte sicherlich darin liegen

a) eine Kostendeckung für die angebotenen Dienste zu erzielen, sowie

b) eine sparsamere und wirtschaftlichere, effizienter arbeitende Organisation zu erreichen.

Zur Kostendeckung erhebt sich die Frage, ob eine solche volle Kostendeckung im gegenständlichen Fall gerechtfertigt ist. Es wird in diesem Zusammenhang auf die oben bereits dargestellte Umwegsrentabilität, welche hiebei nicht berücksichtigt ist, verwiesen. Es ist weiters darauf zu verweisen, daß bereits bisher eine ca. 60 %ige Kostendeckung gegeben ist. Weiters wird zumindest teilweise auf Flugtreibstoffe eine für den Straßenverkehr zweckgebundene Mineralölsteuer eingehoben. Die diesbezüglichen Einnahmen aus Flugtreibstoffen müßten jedenfalls dem Budget des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zugerechnet werden. Alleine dadurch würde sich eine annähernd volle Kostendeckung bereits jetzt errechnen.

Eine Kostendeckung lediglich durch Einführung neuer Tarife und Erhöhung bestehender Tarife zu erreichen, ist keineswegs sinnvoll. Würde man z. B. bei der österreichischen Bundesbahn - welche für die Wirtschaft einen ähnlich wichtigen Faktor wie die Luftfahrt darstellt - die Tarife so anheben, daß ein Defizit der ÖBB nicht mehr gegeben ist, würden die Dienste der Bundesbahn sicherlich von niemandem mehr in Anspruch genommen.

1 d) Bei Betrachtung der Vorlage bekommt man den Eindruck, daß es sich lediglich um eine "Scheinprivatisierung" handelt, welche dazu dient, die Kosten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt - Gebäude, Einrichtungen, Personal etc - aus dem allgemeinen Budget auszugliedern. Durch die vorgesehene Konstruktion - Eigentümer der Bund, Weisungsrecht des Verkehrsministers, diverse Pflicht zur

-4-

Übernahme von Beamten bzw. bisherigen Dienstverträgen, Übernahme von Pensionsleistungen etc. - erscheint es unmöglich, irgend welche Einsparungen und ein wirtschaften auf privatwirtschaftlicher Basis zu ermöglichen; ganz im Gegenteil ist durch erhöhten Verwaltungsaufwand sowie dadurch, daß sich die Austro Control Ges. mbH sodann auch nicht mehr unter der Kontrolle des Budgets befindet, ein lawinenartiges Anwachsen der Kosten - und damit verbunden der zur Vorschreibung gelangenden Tarife und Gebühren - zu erwarten. Ansätze, welche einen Rationalisierungseffekt oder eine Kostenreduktion erwarten lassen, scheinen nicht auf.

Durch die Übertragung von bisherigen Rechten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an das Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Aufsichtspflicht für Zivilluftfahrerschulen etc) wird sich die Notwendigkeit zur Erhöhung des Personalstandes in Bundesministerium ergeben. Es kann sohin bereits jetzt gesagt werden, daß der grundsätzliche Sinn und Zweck einer Privatisierung und eben Schaffung einer Austro Control Ges. mbH durch die gegenständliche Vorlage keinesfalls erreicht werden kann und die Vorlage daher schon aus diesem Grunde abzulehnen ist.

- 1 e) Die im vorliegenden Entwurf einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Festlegung und Einziehung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Leistungen der Flugsicherung vorgesehenen Beträge belasten sowohl ganz erheblich die Linien - und Bedarfsluftfahrt, die Luftfracht als auch die allgemeine Luftfahrt. Bei derzeitigen Situation in der "Großluftfahrt" müßte jedenfalls darauf geachtet werden, daß die Gebühren möglichst niedrig gehalten werden, um ein Ausweichen dieser Luftfahrt auf andere Staaten und damit wirtschaftliche Nachteile für Österreich hintanzuhalten.

Bei der allgemeinen Luftfahrt, zumindest soweit es sich nicht um gewerbliche Luftfahrt handelt, ist die Situation so, daß durch die vorgesehenen Gebühren auch die **FLUGSICHERHEIT** beeinträchtigt werden dürfte. Es wird bei der allgemeinen Luftfahrt, insbesondere bei Sichtflügen, nicht nur ein Abwandern des Verkehrs von den sicheren und gut ausgebauten Flughäfen auf die Zivilflugplätze eintreten, sondern wird sicherlich soweit wie möglich versucht werden, gebührenpflichtige Dienste nicht in Anspruch zu nehmen. Auch die **AUS- und WEITERBILDUNG von Piloten** wird unter den anstehenden Gebühren leiden, da auch hier die Tendenz zur Kostenvermeidung eintreten wird. Es sollte jedoch die Flugsicherheit das oberste Gebot für alle Regelungen

-5-

sein.

Für die oben erwähnte allgemeine Luftfahrt gilt auch, daß diese zum überwiegenden Teil die Flugsicherungseinrichtungen in keiner Weise benötigt und auch nicht in Anspruch nehmen will. Die Inanspruchnahme dieser Einrichtungen erfolgt auf Grund von Vorschriften, welche insbesondere dem Schutz der gewerblichen und Großluftfahrt dienen. Es ist daher in keiner Weise einzusehen daß die allgemeine Luftfahrt solche Gebühren übernehmen soll. Es wird auch bei den Dienstzeiten der Flugsicherung in keiner Weise auf die allgemeine Luftfahrt bedacht genommen, sondern eben nur auf den Linienverkehr.

Beispiele aus anderen Ländern zeigen, daß Kosteneinsparungen sehr wohl möglich sind und auch die Umwegsrentabilität sehr wohl bedacht wird. In der Schweiz z. B. betragen Anfluggebühren samt Landegebühren einen Bruchteil der in der österreichischen Verordnung zu dieser Gesetzesvorlage angeführten Gebühren, für die allgemeine Luftfahrt unter 2 Tonnen Gesamtgewicht sollen derzeit probeweise sogar die Landegebühren abgeschafft werden! In Frankreich sind Flughäfen teilweise nur während An- und Abflügen von Linienflugzeugen mit einer Flugsicherung versehen, in der übrigen Zeit ist das Personal stark reduziert. In den USA werden nur auf Großflughäfen Landegebühren eingehoben, die übrigen Flugplätze werden im Sinne der Umwegsrentabilität meist von den Kommunen betrieben und funktioniert dort der Verkehr, obwohl er oft weitaus umfangreicher als auf jedem österreichischen Flughafen ist, auch ohne Flugsicherung - und damit verbundenen Kosten - reibungslos und sicher.

Anzuführen ist hinsichtlich der allgemeinen Luftfahrt noch, daß die meisten Flugsicherungseinrichtungen (Streckennavigations- und Anflughilfen etc) von der allgemeinen Luftfahrt weder gefordert noch benützt werden (können). Auch aus diesem Grunde ist eine Kostenüberwälzung auf die allgemeine Luftfahrt nicht gerechtfertigt.

Es ist hiezu anzuführen, daß offensichtlich aus ähnlichen Überlegungen auch von der Euro Control für Flugzeuge unter 2 Tonnen Gesamtgewicht Streckengebühren nicht eingehoben werden. Eine analoge Vorgangsweise bei den hier vorgesehenen Flugsicherungsgebühren wäre sicherlich zielführend.

1.f) Ohne näher darauf einzugehen ist auch festzuhalten, daß bei den gegenständlichen Vorlagen keine Rücksicht auf **EG-KONFORMITÄT** genommen wurde. Laut diesen Richtlinien dürfen GmbH keine Primate eingeräumt werden, d.h., daß

-6-

Monopole abgeschafft werden sollen. Dies würde übertragen auf Österreich sowohl die Flugsicherung als auch technische Kontrollen etc. betreffen, welche auch von privaten Gesellschaften und Sachverständigen in weiterer Folge durchgeführt werden könnten.

2. Zur rechtlichen Seite der Gesetzesvorlage:

Hier können auf Grund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit lediglich einige auffallende Aspekte herausgegriffen werden.

Zu § 1 (1):

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt stellt sicherlich nicht zur Gänze eine "betriebsähnliche Einrichtung" dar. Diese betriebsähnliche Einrichtung ist nur in Teilbereichen gegeben, wie eben den Flugverkehrskontrolldienst oder den in § 119 LFG b) und g) angeführten Tätigkeiten.

Die übrigen im § 119 angeführten Tätigkeiten können nur als hoheitliche Tätigkeiten angesehen werden. Eine Übertragung dieser Tätigkeiten an eine Gesellschaft des Handelsrechtes erscheint höchst bedenklich. Dies gilt noch mehr für die weiteren Aufgaben wie Zulassung von Luftfahrzeugen, Führung des Luftfahrzeugregisters, Ausstellung und Verlängerung von Pilotenscheinen etc.

In den Erläuterungen wird hiezu angeführt, daß die Austro Control Ges. mbH diese Tätigkeiten als beliehenes Unternehmen zu erfüllen hätte. Dies ist sicherlich nicht sinnvoll; es kommt auch niemand auf die Idee z. B. die Verkehrspolizei zu privatisieren.

Wenn im Vorblatt zum Gesetzesentwurf im Hinblick auf EG-Konformität angeführt wird, daß die Flugsicherung auch in der BRD und in der Schweiz von privatrechtlichen Gesellschaften wahrgenommen wird, so ist dies in diesem Sinne **unrichtig**. In diesen Ländern ist nur der Flugverkehrskontrolldienst und der Fernmeldeverkehr für Flugsicherungszwecke privatisiert. Die hoheitlichen Aufgaben - wie in Österreich vorgesehen (§ 119 LFG) - fallen keineswegs darunter.

Zu § 1 (2):

Für den Fall einer Kapitalerhöhung ist die Übernahme von Anteilen gemäß dieser Gesetzesstelle nur durch Flughafenbetriebsgesellschaften als zulässig vorgesehen. Die hierfür gegebene Begründung erscheint fraglich. Einerseits wird eine Kontrollbefugnis durch Luftbeförderungsunternehmungen als unzumutbar erklärt, andererseits wird im Wege der Aufsichtsratsmitgliedschaft eine Kontrollmöglichkeit gegeben. Es ist weiters zu überlegen, daß

-7-

der Luftverkehrsorganisationen und Luftverkehrsteilnehmer durchaus im Interesse einer wirtschaftlichen und an die Notwendigkeiten des Flugverkehrs orientierten Geschäftsführung und Investitionspolitik liegen würde.

Ob die vorgesehene Einschränkung nicht eine verfassungsrechtlich bedenkliche Gleichheitsverletzung darstellt, ist offen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird der Austro Control Ges. mbH aufgetragen, ihre Aufgaben - und zwar auch die hoheitsrechtlichen - auf privatwirtschaftlicher Basis nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten durchzuführen. Bisher hat sich die Tätigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt einzig und allein an den gesetzlichen Vorschriften orientiert und damit die Interessen aller Zweige der Luftfahrt berücksichtigt. Es sind sohin diesbezüglich Konflikte mit einzelnen Teilen der Zivilluftfahrt absehbar und vorprogrammiert. Die neue Gesellschaft soll z. B. auch Gutachten für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für die Durchführung luftfahrtrechtlicher Verwaltungsakte erstellen. Hier sind Interessenskonflikte zwischen betriebswirtschaftlicher und privatwirtschaftlicher Orientierung einerseits; luftfahrtpolitischer und hoheitsrechtlicher Aufgaben des Bundesministers andererseits in vielen Fällen zu erwarten.

Zu § 2 (3):

Hier wird generell von "technischen Kontrollen" gesprochen. Es ist nicht erkennbar, um welche Kontrollen es sich hier handeln soll, da ja die in der ZLLV vorgesehenen Aufgaben des Bundesamtes nach § 2 (1) von Austro Control ohnehin wahrgenommen werden müßten.

Zu § 2 (4):

Hier wäre zu klären, ob der Gesellschaft Wartungsarbeiten, Kontrollarbeiten, Ausbildung von Zivilluftfahrtpersonal etc. erlaubt werden soll, was auf Grund der Ausnahme von der Gewerbeordnung und Abgabebefreiung zu Lasten derer geht, die durch ihre Gebühren die wirtschaftliche Grundlage für die Gesellschaft außerhalb solcher Geschäfte sichern, und deshalb völlig unakzeptabel erscheint. Eine solche Wettbewerbsverzerrung ist sicherlich nicht tragbar.

Zu § 3 :

Hier wird normiert, daß die Tätigkeit der Austro Control in behördlichen Angelegenheiten - durch den Bezug auf § 2 Abs. 1 und 2 betrifft dies alle bisher den Bundesamt für Zivilluftfahrt übertragenen Aufgaben - unter Aufsicht des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erfolgt. Demnach ist diese Aufsicht für die Tätigkeiten

-8-

gemäß § 2 (2), (3) und (4) nicht gegeben.

Es bleibt unklar, ob die in § 3 (2) und (3) dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zugedachten Weisungs- und Auskunftsrechte, sowie die in (5) vorgesehene Berechtigung zur Bestellung oder Abberufung von Geschäftsführern dem Bundesminister als Behörde, oder als Gesellschaftsvertreter zustehen. Könnte der Bundesminister da zwei Herzen in seiner Brust tragen, wenn dem Geschäftsführer wegen seiner wirtschaftlich erfolgreichen Tätigkeit alle Anerkennung gebührt, aber Meinungsverschiedenheiten in luftverkehrspolitischer Hinsicht bestehen?

Ist es möglich, daß der Inhalt einer Weisung welche die Generalversammlung gibt von dem Inhalt einer Weisung des Bundesministers als Behörde abweicht?

Zu § 4:

Es besteht auf solchen Plätzen keine Flugsicherung sondern es werden lediglich Informationen erteilt. Darüberhinaus erfolgen An- und Abflüge oft auch außerhalb der Dienstzeit, wofür ebenfalls eine Gebühr nicht fällig werden könnte.

Die Erklärung, nach welchen Kriterien die Festlegung der Höhe der Gebühr erfolgte, ist nirgends gegeben.

Zu § 7 :

Hier ist davon auszugehen, daß durch die zwingend vorgesehene Mitwirkung der Flugplatzhalter zur Einhebung der Gebühren ein hoher Verwaltungsaufwand beim Flugplatzhalter entsteht. Es ist anzunehmen, daß dieser Aufwand nicht in Relation zur vorgesehenen Abgeltung (3% der eingehobenen Gebühren) steht. Es wird dies sicherlich zu Schwierigkeiten bei den Abrechnungen und Forderungen der Flugplatzhalter führen.

Grundsätzlich hiezu ist noch festzuhalten, daß, wenn schon Gebühren eingeführt werden, eine einfache und rasche Abrechnung gewährleistet sein muß, da z. B. die Einhebung zahlreicher geringer Beträge (Allgemeine Luftfahrt!) erfahrungsgemäß einen weit höheren Verwaltungs- und sonstigen Spesenaufwand erfordert, als die Gebühr selbst beträgt. Dies kann am Beispiel Deutschland derzeit verfolgt werden, wo Monate nach der Inanspruchnahme der Dienste z. B. Gebühren in Höhe von DM 26,-- zur Vorschreibung gelangen. Der Verwaltungsaufwand zur Erfassung der Inanspruchnahme der Dienste, Weiterleitung der Meldungen, Erstellung der Rechnungen in mehrfacher Ausfertigung (samt Drucksorten), die Versendung der Rechnungen (Portogebühren und Zeitaufwand) die entstehenden Überweisungsspesen etc. übersteigen hier sicherlich die jeweiligen Beträge. Es ist also auch hier ein Argument für den Wegfall der Gebühren für Flugzeuge

-9-

unter 2 Tonnen jedenfalls gegeben.

4. Zusammenfassung der obigen Stellungnahme:

Aus oben genannten Gründen müssen die Entwürfe **abgelehnt werden**. Dies besonders bei einer Durchführung in der vorgesehenen Eile und in der vorgesehenen Form. Man könnte hier von einer "Geburt ohne Schwangerschaft" sprechen.

Grundsätzlich wäre sohin zu fordern:

- a) Sicherstellung aller Grundlagen und Kostenstellen, Berechnung der Kostenstellen vor Einführung solcher Gesetze und Verordnungen.
 - b) Sicherstellung der Möglichkeit der Austro Control Ges. mbH, möglichst sparsam und effizient zu arbeiten.
 - c) Befreiung aller Schulungsflüge, Segelflüge, Fallschirmabsetzflüge etc. von den An- und Abfluggebühren.
 - d) Befreiung der nichtgewerblichen Flüge der allgemeinen Luftfahrt mit Luftfahrzeugen mit einem Gesamtabfluggewicht unter 2 Tonnen von den An- und Abfluggebühren (insbesondere, da der Verwaltungsaufwand die Einnahmen überschreitet).
 - e) Es sollte als Vorbild für die Erstellung eines solchen Gesetzes die Schweiz herangezogen werden, wo nur die Flugverkehrsleitung und die Fernmeldetechnik, sohin nur die Flugsicherung im engsten Sinn privatisiert wurden und das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Hoheitsverwaltung bestehen blieb.
 - f) Im Sinne einer EG-Konformität sind zahlreiche Dienste (z. B. technische Überprüfungen, Schulungen etc.) auch außenstehenden Sachverständigen oder Experten zugänglich zu machen (Auflassung von Monopolen).
 - g) Insbesondere wäre es zu empfehlen, zunächst eine sachlich und fachlich fundierte Diskussion im Rahmen eines zu gründenden **Unterausschusses des Zivilluftfahrtbeirates** zu führen, auf Grund der Ergebnisse dieses Unterausschusses einen überarbeiteten Gesetzesentwurf zu erstellen, wobei sodann selbstverständlich ein **angemessener Zeitraum** für eine Stellungnahme durch alle betroffenen Stellen vorzusehen wäre.
5. d): Verordnung über die Ermächtigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Erteilung von Beförderungsbewilligungen für bestimmte Luftfahrzeuge und
- e), Novellierungsvorschlag zum Luftfahrtgesetz, Luftfahrt-hindernisse.

-10-

Zu diesen beiden Vorlagen erachtet die Rechtsanwaltskammer für Kärnten eine Stellungnahme für nicht erforderlich.