

03.04.89

VP - Fz**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug (FS-An/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)**A. Zielsetzung**

Die mittel- und langfristige Lösung der Probleme der Flugsicherung geht mit hohem Finanzbedarf einher. Die Flugsicherung beim An- und Abflug an den großen Verkehrsflughäfen kann daher nicht länger unentgeltlich geleistet werden. In diesem Bereich werden die betriebswirtschaftlichen Kosten der Bundesanstalt für Flugsicherung für das Jahr 1990 auf 211,5 Mio DM geschätzt; sie müssen zukünftig über Benutzergebühren gedeckt werden.

Auch bei den Überlegungen, die Probleme der Flugsicherung, insbesondere im Investitions- und Personalbereich, besser und schneller durch eine neue Organisationsform zu lösen, ist die volle Deckung der betriebswirtschaftlichen Kosten der Flugsicherung wesentliche Voraussetzung.

B. Lösung

Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Bundesanstalt für Flugsicherung im An- und Abflugbereich an den internationalen Verkehrsflughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart sollen kostendeckende Gebühren erhoben werden. Die Gebühren sollen

von der Bundesanstalt für Flugsicherung eingezogen werden, die sich dabei der Organisation EUROCONTROL bedient. Die Organisation EUROCONTROL braucht eine Vorlaufzeit von 14 Monaten. Die Verordnung soll daher am 1. Juli 1990 in Kraft treten.

C. Alternativen

Keine ohne Mindereinnahmen.

Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages erwartet zum Thema der vollen Deckung der Kosten der Flugsicherung bis zum 31. Mai 1989 einen Bericht der Bundesregierung (Kurzprotokoll der 43. Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 7. Dezember 1988).

D. Kosten

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen keine Kosten.

Die Erhebung von An- und Abfluggebühren wird sich auf die Flugpreise auswirken. Bei voller Kostendeckung wird sich der Flugpreis pro Person bei einem Sitzladefaktor von 60 % voraussichtlich um etwa 5.00 - 12.00 DM erhöhen.

Bundesrat

Drucksache 173/89

03.04.89

VP - Fz

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruch-
nahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An-
und Abflug (FS-An/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
121 (323) - 952 01 - F1 28/89

Bonn, den 3. April 1989

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
zu erlassende

Verordnung über die Erhebung von Gebühren für
die Inanspruchnahme von Diensten und Einrich-
tungen der Flugsicherung beim An- und Abflug
(FS-An/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Arti-
kels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Dr. Schäuble)

**Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die
Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen
der Flugsicherung beim An- und Abflug
(FS-An-/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)**

Auf Grund des § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 14 und Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 2. Februar 1984 (BGBl. II S. 69), wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft verordnet:

§ 1

(1) Für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Luftfahrzeuge beim An- und Abflug an den Flughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart werden Kosten erhoben.

(2) An- und Abflug sowie wiederholte Durchstartanflüge gelten als eine einzige Inanspruchnahme. Zähleinheit ist der Abflug.

§ 2

(1) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme durch ein Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse ($G_{\max}$) von mehr als 2 000 kg wird berechnet nach der Formel

$$R = t \cdot p$$

(R = Gebühr, t = Gebührensatz, p = Gewichtungsfaktor des Luftfahrzeuges).

Der Gewichtungsfaktor des Luftfahrzeuges ist die Quadratwurzel aus der durch fünfzig geteilten zulässigen Starthöchstmasse des Luftfahrzeuges, ausgedrückt in Tonnen, ($\sqrt{\frac{G_{\max}}{50}}$); die Zahl wird auf zwei Stellen hinter dem Komma begrenzt.

Besitzt ein Luftfahrzeughalter mehrere Luftfahrzeuge des gleichen Baumusters, aber unterschiedlicher Baureihen, wird für die Bestimmung des Gewichtungsfaktors auf Antrag die durchschnittliche zulässige Starthöchstmasse aller von ihm gehaltenen Luftfahrzeuge dieses Baumusters verwendet; dieser Faktor kann ohne neue Antragstellung längstens für die Dauer eines Jahres zugrunde gelegt werden.

Der Gebührensatz beträgt 387,30 DM.

(2) Die Gebühr für eine Inanspruchnahme durch ein Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse bis zu 2 000 kg beträgt 23,30 DM.

§ 3

Kostenschuldner ist der Halter des Luftfahrzeuges zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme. Ist der Halter nicht bekannt, haftet der Eigentümer des Luftfahrzeuges.

§ 4

Für folgende Inanspruchnahmen werden keine Kosten erhoben:

- a) durch militärische Luftfahrzeuge der NATO-Mitgliedstaaten;
- b) durch militärische Luftfahrzeuge anderer als NATO-Mitgliedstaaten, wenn auch von dem betreffenden Staat für Flüge militärischer Luftfahrzeuge der Bundesrepublik Deutschland eine entsprechende Kostenbefreiung gewährt wird.

§ 5

Die Kosten werden von der Bundesanstalt für Flugsicherung erhoben.

- 3 -

§ 6

Die Verordnung tritt am 1. Juli 1990 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den Der Bundesminister für Verkehr

B e g r ü n d u n g**A. Allgemeines**

1. Mit der vorliegenden Verordnung soll die Erhebung von Kosten (Gebühren und Auslagen) für An- und Abflüge an den Verkehrsflughäfen Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln-Bonn, München, Münster-Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart eingeführt werden.

Diese Absicht ist bekannt, ihre Verwirklichung seit Jahren geplant; sie entspricht dem Nutznießerprinzip: Nutzer haben die Kosten für öffentliche Leistungen zu tragen. Ihm folgt die Erhebung von Flugsicherungsgebühren. In der Vergangenheit haben der Bundesrechnungshof und der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages mehrfach auf die Einführung von An- und Abfluggebühren zur vollen Deckung der Flugsicherungskosten gedrängt. Der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat am 7. Dezember 1988 im Zusammenhang mit der Beratung des Berichtes der Bundesregierung über "Wege zur Lösung der aktuellen Probleme der Flugsicherung" seine Forderung, solche Gebühren einzuführen, mit Nachdruck erneuert.

Die mittel- und langfristige Lösung der Probleme der Flugsicherung geht einher mit hohem Finanzbedarf; ihre Leistungen können nicht mehr unentgeltlich erfolgen. Dem ist im Streckenbereich bereits seit langem Rechnung getragen: im Jahre 1990 werden aus dem EUROCONTROL-Streckengebührensysteem Einnahmen in Höhe von 327,9 Mio DM erwartet. Im An- und Abflugbereich werden die betriebswirtschaftlichen Kosten für 1990 auf 211,5 Mio DM geschätzt, sie sollen jetzt gleichfalls durch Gebühren gedeckt werden.

Gegenwärtig wird untersucht, ob die Probleme der Flugsicherung, insbesondere im Investitions- und Perso-

nalbereich, besser und schneller gelöst werden können, wenn die Flugsicherung in einer neuen Organisationsform durchgeführt wird und dazu beispielsweise einer handelsrechtlich organisierten Institution übertragen wird. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die volle Deckung der betriebswirtschaftlichen Kosten.

2. Die betriebswirtschaftlichen Kosten der Bundesanstalt für Flugsicherung werden für das Jahr 1990 im An- und Abflugbereich auf 211,5 Mio DM geschätzt. Diese Kosten sollen - von Befreiungen abgesehen - voll gedeckt werden.

Der Gebührensatz für das Jahr 1990 wird 387,30 DM betragen; er entspricht gleichzeitig der Gebühr für eine Inanspruchnahme durch ein Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse von 50 t. Für Inanspruchnahmen durch Luftfahrzeuge mit einer anderen zulässigen Starthöchstmasse wird die Gebühr in ähnlicher Weise berechnet wie im EUROCONTROL-Streckengebührensysteem.

Für Inanspruchnahmen durch Luftfahrzeuge mit einer zulässigen Starthöchstmasse bis zu 2 000 kg wird eine Einheitsgebühr erhoben werden. Sie wird im Jahr 1990 23,30 DM betragen.

Die Kostendeckung soll über eine Jahresabschlußrechnung mit entsprechendem Saldo Vortrag kontrolliert werden. Um jedoch eine laufende Kostendeckung sicherzustellen, müssen der Gebührensatz und die Einheitsgebühr der erwarteten Kostenentwicklung entsprechend eventuell jährlich durch eine Änderungsverordnung nachgeführt werden.

Kostenbefreiung soll nur insoweit gewährt werden, als sie gesetzlich vorgeschrieben ist (§ 8 Abs. 1 VwKostG) oder Kostenbefreiung für An- und Abflüge militärischer

Luftfahrzeuge anderer NATO-Staaten im öffentlichen Interesse liegt bzw. mit anderen Staaten eine Vereinbarung über die gegenseitige Kostenbefreiung für militärische Flüge getroffen ist (§ 6 VwKostG).

3. Zur Deckung der betriebswirtschaftlichen Kosten der Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) wird folgendes ausgeführt.

- 3.1 Für das Jahr 1990 werden die betriebswirtschaftlichen Kosten der BFS auf insgesamt 611,7 Mio DM geschätzt, die auf folgende Bereiche (Kostenträger) entfallen:

a) Streckenbereich (einschließlich EUROCONTROL)	346,6 Mio DM
b) An- und Abflugbereich (einschließlich des Sicherheitsprogramms Kontrolle von Sichtflügen und Fluginformationsdienst in Nahverkehrsbe- reichen)	211,5 Mio DM
c) Leistungen der BFS für die militä- rische Flugsicherung (Mitbenutzung von Anlagen und Einrichtungen, Dienst- leistungen)	53,6 Mio DM

- 3.2 Im Streckenbereich ist eine nominelle Kostendeckung von 100 % gegeben. Den geschätzten Kosten von 346,6 Mio DM stehen zunächst jedoch nur geschätzte Einnahmen aus dem EUROCONTROL-Streckengebührens-system in Höhe von 327,9 Mio DM gegenüber; de facto beträgt die Kosten-
deckung daher 94,6 %. Die Mindereinnahmen in Höhe von 18,7 Mio DM werden durch kostenbefreite Flüge verur-
sacht, an denen militärische Flüge einen Anteil von ca. 10,7 Mio DM haben.

- 3.3 Im An- und Abflugbereich sollen die Kosten in Höhe von 211,5 Mio DM durch An- und Abfluggebühren gedeckt werden, deren Einführung Gegenstand dieser Verordnung

ist. Die Kostendeckung wird de facto 95,5 % betragen. Mindereinnahmen in Höhe von ca. 3,2 Mio DM werden hier gleichfalls durch kostenbefreite An- und Abflüge verursacht, an denen militärische Luftfahrzeuge einen Anteil von 2,95 Mio DM haben.

- 3.4 Für die Gesamtdeckung der betriebswirtschaftlichen Kosten der Bundesanstalt für Flugsicherung (ohne Anrechnung der Leistungen für die militärische Flugsicherung) würde sich unter Berücksichtigung der Einführung von An- und Abfluggebühren und der durch Kostenbefreiungen verursachten Mindereinnahmen bezogen auf das Gesamtjahr 1990 folgendes Bild ergeben:

Kosten träger	Kosten Mio DM	abzügl. Kosten f. mil. Be- freiungen (Minderein- nahmen) Mio DM	Kosten für ziv. Flüge Mio DM	Einnah- men für ziv. Flüge Mio DM	Minder- einnah- men für ziv. be- freite Flüge Mio DM	Kosten deckung für ziv. Flüge %
Strecken- bereich	346,6	10,71	335,89	327,9	7,99	97,6
An- und Abflug- bereich	211,5	2,95	208,55	208,3	0,25	99,9

Über einen Ausgleich der durch gebührenbefreite militärische Flüge verursachten voraussichtlichen Mindereinnahmen in Höhe von 13,7 Mio DM (10,7 Mio DM im Streckenbereich, rd. 3,0 Mio DM im An- und Abflugbereich) sowie für Leistungen der Bundesanstalt für Flugsicherung für die militärische Flugsicherung in Höhe von 53,6 Mio DM (Nr. 3.1 c)), die in der o.a. Tabelle über Kosten, Einnahmen und Deckung nicht enthalten sind, wird von der Bundesregierung zu einem späteren Zeitpunkt zu befinden sein.

4. Kosten

4.1 Die BFS benötigt für die von ihr durchzuführenden Aufgaben folgende Mittel, die zum Bundeshaushalt 1990 angemeldet werden:

- Personal

1 Angestellte(r)	BAT IVa/III	76.400 - 82.500 DM
2 Angestellte	BAT IVb	135.000 DM
2 Angestellte	BAT VIb	105.000 DM

- Sachmittel

EDV-Gerät (Erweiterung)	600.000 DM
EDV-Programmierung	120.000 DM
Betriebskosten	50.000 DM

4.2 Für die Vorbereitung der zu übernehmenden Aufgaben benötigt die Organisation EUROCONTROL Mittel in Höhe von ca. 2,25 Mio DM. Davon entfallen auf das Jahr 1989 ca. 0,85 Mio DM, auf das Jahr 1990 ca. 1,4 Mio DM. Die für 1989 erforderlichen Mittel werden voraussichtlich aus den im Bundeshaushalt für 1989 veranschlagten Mitteln für den deutschen EUROCONTROL-Beitrag (Kapitel 1215, Tit. 68601) bestritten werden können. Die für 1990 erforderlichen Mittel werden zum Bundeshaushalt 1990 angemeldet werden.

Für den laufenden Betrieb (ab Mitte 1990) benötigt EUROCONTROL Mittel in Höhe von 2,174 Mio DM, die in die Kosten zur Errechnung des Gebührensatzes einbezogen werden (s. Nr. 3.1). Pro Dienstleistungseinheit werden die Kosten für die Dienstleistungen EUROCONTROL's dann 4,00 DM betragen.

4.3 Im übrigen tragen die Nutzer der Flugsicherung alle Kosten. Der gewerbliche Luftverkehr wird diese Kosten als Kalkulationsgröße in die Flugpreise einbeziehen; sie werden steigen. Bei einem Sitzladefaktor von 60 % wird sich durch die Erhebung von An- und Abfluggebühren der Flugpreis pro Passagier um etwa 5.00 - 12.00 DM verteuern.

B. Im einzelnen

1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die Verordnung ist § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 14 i.V.m. Satz 4 LuftVG. Das Verwaltungskostengesetz findet Anwendung nach Maßgabe der Bestimmungen seines § 1 Abs. 1. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Ermächtigungsgrundlage einen Tag (am 26. Juni 1970) vor dem Inkrafttreten des VwKostG (am 27. Juni 1970) in Kraft getreten ist.

Ebenso findet das Verwaltungsvollstreckungsgesetz Anwendung auf die Vollstreckung der Flugsicherungsgebühren als öffentlich-rechtliche Geldforderungen des Bundes.

2. Zu § 1

Die hier genannten Flughäfen sind ausschließlich die 11 internationalen Verkehrsflughäfen im Geltungsbereich dieser Verordnung. Alle anderen Flugplätze, an denen eine Flugsicherungskontrollstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung zwar besteht, aber nach § 9 Abs. 4 des BFS-Gesetzes vom jeweiligen Land oder Flugplatzunternehmer bezahlt wird, werden bis auf weiteres nicht in diesen Katalog aufgenommen.

3. Zu § 2 Abs. 1

- 3.1 Der Gebührensatz (t) wird in gleicher Weise wie im EUROCONTROL-Streckengebührensysteem berechnet, d.h. die Gesamtkosten (K) werden durch die Summe der über eine Wurzelfunktion gewogenen Abflüge (Dienstleistungseinheiten - DLE) geteilt:

$$t = K : \sum_{i=1}^n i \cdot \sqrt{\frac{G_{\max}}{50}}$$

$G_{\max}$ = zulässige Starthöchstmasse

i = Ereignis (Abflug)

Für das Jahr 1990 werden die betriebswirtschaftlichen Kosten (K) der Bundesanstalt für Flugsicherung im An- und Abflugbereich auf 211,5 Mio DM, die Kosten für die Dienstleistungen der Organisation EUROCONTROL (s. Nr. 7.2) auf rd. 2,2 Mio DM geschätzt. Die bei der Gebührenerhebung zu berücksichtigenden Gesamtkosten werden daher voraussichtlich 213,7 Mio DM betragen.

Die Dienstleistungseinheiten (DLE) für An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Starthöchstmasse von mehr als 2 000 kg werden auf 540.000 DLE, die für An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Starthöchstmasse bis zu 2 000 kg 28.425 DLE geschätzt. Von den letzteren sind jedoch nur 40 % in die Rechnung einzubeziehen, da bei An- und Abflügen mit Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Starthöchstmasse bis zu 2 000 kg in der Regel nur die Flugplatzkontrolle (Turmkontrolle) und nicht die An- und Abflug-Radarkontrolle in Anspruch genommen wird. Die Gesamtzahl der in die Rechnung einzubeziehenden DLE beträgt daher 540.400 DLE zuzüglich 11.370 DLE (40 % von 28.425 DLE) gleich 551.770 DLE.

Bei Einsetzung der vorstehend aufgeführten Werte in die o.a. Formel zur Errechnung des Gebührensatzes (t) ergibt sich die folgende Rechnung:

$$\begin{aligned} t &= K : DLE \\ t &= 213.700.000 \text{ DM} : 551.770 \text{ DLE} \\ t &= 387,30 \text{ DM} \end{aligned}$$

Der Gebührensatz von 387,30 DM entspricht gleichzeitig der Gebühr für eine Inanspruchnahme (An- und Abflug) durch ein Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse von 50 t.

3.2 Der Gewichtungsfaktor eines Luftfahrzeuges wird über eine Wurzelfunktion bestimmt. Dadurch wird der aus der Dienstleistung der Flugsicherung erwachsende wirtschaftliche Nutzen (§ 32 Abs. 1 Nr. 14 Satz 2 i.V.m. Nr. 13 Satz 3 LuftVG) mit degressiver Wirkung in die Berechnung der Gebühr eingeführt. Dies hat zur Folge, daß z.B. für einen An- und Abflug mit einem Luftfahrzeug vom Typ Boeing 747 (B 747) mit einer zulässigen Starthöchstmasse von 362,9 t eine fast 14fach höhere Gebühr (1.042 DM) als für einen An- und Abflug mit einem Luftfahrzeug mit einer zulässigen Starthöchstmasse von knapp über 2 t (77 DM) zu zahlen sein wird. Da die Leistung der Flugsicherung im Prinzip für jedes Luftfahrzeug - unabhängig von seiner zulässigen Starthöchstmasse und der Anzahl der beförderten Passagiere - gleich ist, wird diese Bewertung des aus der Leistung der Flugsicherung erwachsenden wirtschaftlichen Nutzens als angemessen angesehen.

Die Regelung, daß in dem Fall, wo Halter mehrere Luftfahrzeuge des gleichen Baumusters unterschiedlicher Baureihen betreiben, zur Bestimmung des Gewichtungsfaktors das Durchschnittsgewicht aller Luftfahrzeuge des gleichen Baumusters verwendet werden kann, bringt eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung mit sich. Voraussetzung ist jedoch ein entsprechender Antrag des Luftfahrzeughalters. Wie bei den FS-Streckengebühren werden mindestens einmal jährlich die Flottendaten bei dem Antragsteller abgefragt. Dieses System hat sich bereits hervorragend bewährt. Mit der Regelung ist gewährleistet, daß die Durchschnittsbildung zumindest einmal jährlich auf ihre Berechtigung überprüft wird. Dem Luftfahrzeughalter bleibt es unbenommen, bei Änderung seiner Flotte vor Verstreichen der Jahresfrist einen neuen Antrag zu stellen. Wird der Antrag nicht innerhalb eines Jahres wiederholt, finden die Sätze 1 und 2 Anwendung.

3.3 Beispiele für die Höhe der Gebühr im Einzelfall (im Jahre 1990):

Flugzeug- typ	Gewichts- faktor $\sqrt{\frac{G_{\max}}{50}}$	Gebühr DM	Flugzeug- typ	Gewichts- faktor $\sqrt{\frac{G_{\max}}{50}}$	Gebühr DM
B 747	2,69	1.041,80	ATR 42	0,57	220,80
DC 10	2,24	867,60	METRO III	0,36	139,40
B 707	1,74	673,90	Do 228	0,34	131,70
A 300	1,64	635,20	Embraer	0,34	131,70
B 727	1,32	511,20	Piper Chey.	0,27	104,60
B 737	1,00	387,30	mehr als 2 t	0,20	77,50
20 t	0,63	244,00			

3.4 Zu § 2 Abs. 2

Die Einheitsgebühr wird errechnet, indem zunächst der Gebührensatz mit der Anzahl der auf die An- und Abflüge mit Luftfahrzeugen mit einer zulässigen Start-höchstmasse bis zu 2 000 kg entfallenden Dienstleistungseinheiten (DLE) multipliziert und das Produkt durch die jeweils geschätzte Anzahl der An- und Abflüge mit diesen Luftfahrzeugen geteilt wird:

$$387,30 \text{ DM} \cdot 11.370 \text{ DLE} : 189.500 = 23,24 \text{ DM}$$

$$\text{aufgerundet} = 23,30 \text{ DM}$$

4. Zu § 3

Die Bestimmung des Schuldners ist notwendig, weil das VwKostG im vorliegenden Fall eine eindeutige Schuldner-Bestimmung nicht zuläßt. Der Eigentümer des Luftfahrzeuges kann gegebenenfalls über die Luftfahrzeug-Register ermittelt werden.

5. Zu § 4

Es werden nur die Kostenbefreiungen aufgeführt, die nicht durch § 8 Abs. 1 VwKostG gedeckt sind. Sie lie-

gen entweder im öffentlichen Interesse oder beruhen auf Vereinbarungen des Bundesministers der Verteidigung mit Militärverwaltungen anderer Staaten über gegenseitige Kostenbefreiung für Flüge militärischer Luftfahrzeuge (§ 6 VwKostG).

Nach § 8 Abs.1 VwKostG sind befreit:

- Die Bundesrepublik Deutschland und die bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts, deren Ausgaben ganz oder teilweise auf Grund gesetzlicher Verpflichtung aus dem Haushalt des Bundes getragen werden. Hierzu gehören u.a. die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Bundesanstalt für Flugsicherung und das Luftfahrt-Bundesamt.
- Die Länder und die juristischen Personen des öffentlichen Rechts, die nach den Haushaltsplänen eines Landes für Rechnung eines Landes verwaltet werden. Hierzu gehört u.a. die Polizei der Länder.
- Die Gemeinden und Gemeindeverbände, sofern die Amtshandlungen nicht ihre wirtschaftlichen Unternehmen betreffen.

§ 8 Abs. 2 bis 4 VwKostG bleiben unberührt.

6. Zu § 5

Die BFS wird sich der Organisation EUROCONTROL bedienen; sie soll die BFS von allen Routinearbeiten entlasten. Hierbei soll insbesondere auf die großen Erfahrungen, welche die Organisation EUROCONTROL bei der Behandlung internationaler Luftverkehrsgesellschaften und sonstiger Nutzer im EUROCONTROL-Streckengebührens-system in 18 Jahren gewonnen hat, zurückgegriffen werden. Einzelheiten über die von EUROCONTROL durchzuführenden Aufgaben werden in einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung niedergelegt werden.

Zur Vorbereitung der Dienstleistungen benötigt die Organisation EUROCONTROL eine Vorlaufzeit von 14 Monaten.

Die Ständige Kommission EUROCONTROL (Ministerrat) hat einer solchen Unterstützung der Bundesrepublik Deutschland anlässlich ihrer am 22. Nov. 1988 abgehaltenen 74. Sitzung bereits grundsätzlich zugestimmt.

30.06.89

Beschluß

des Bundesrates

zur

Verordnung über die Erhebung von Gebühren für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung beim An- und Abflug
(FS-An/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)

- / Der Bundesrat hat in seiner 602. Sitzung am 30. Juni 1989 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.
- / Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
und
E n t s c h l i e ß u n g
zur
Verordnung über die Erhebung von Gebühren
für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen
der Flugsicherung beim An- und Abflug
(FS-An/Abflug-Gebühren-Verordnung - FsAAGV)

1. § 2

In § 2

a) ist in Absatz 1 Satz 4 wie folgt zu fassen:

"Der Gebührensatz beträgt ab 01. Juli 1990 200,00 DM
und ab 01. Juli 1991 387,30 DM.";

b) sind in Absatz 2 die Worte

"beträgt 23,30 DM"

durch die Worte

"beträgt ab 01. Juli 1990 12,00 DM und ab 01. Juli
1991 23,30 DM"

zu ersetzen.

Begründung:

Mit Rücksicht auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrsgesellschaften sollte die An-/Abfluggebühr in zwei Schritten eingeführt werden.

2. § 4 Buchstabe c - neu -

In § 4 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe c - neu - anzufügen:

"c) bis 30. Juni 1992 durch zivile Luftfahrzeuge des Fluglinienverkehrs bis 51 Sitzplätze;"

Als Folge ist

in § 4 Buchstabe b der Punkt durch ein Semikolon zu ersetzen.

Begründung:

Die Erhebung von An- und Abfluggebühren führt für den Regionalluftverkehr, der hauptsächlich Luftfahrzeuge bis 51 Sitzplätze einsetzt, zu einer besonderen Kostenbelastung. Zivile Luftfahrzeuge bis 51 Sitzplätze sollen daher erst ab 1. Juli 1992 mit der An- und Abfluggebühr belastet werden.

3. § 4 Buchstabe d - neu -

In § 4 ist nach Buchstabe c - neu - folgender Buchstabe d - neu - anzufügen:

"d) durch Luftfahrzeuge bei Ausbildungs- und Prüfungsflügen zum Erwerb und zur Erneuerung einer nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu erteilenden oder erteilten Erlaubnis oder Berechtigung für Luftfahrer, wenn bei diesen Flügen weder Fluggäste noch Fracht befördert werden."

Begründung:

Mit der generellen Einführung der An-/Abfluggebühr wird in bezug auf Schulflüge mit einer Abwanderung in das Ausland gerechnet. Dies ist im Interesse der Schulung insbesondere auf den Flughäfen zu verhindern, die bisher nicht ausgelastet sind und auf denen die deutschen Luftverkehrsgesellschaften noch ohne größere Koordinationsprobleme trainieren können. Ein Abwandern dieser Bewegungen könnte die derzeitige positive Wirtschaftsentwicklung dieser Flughäfen negativ beeinträchtigen.

EntschlieÙung

Der Bundesrat geht davon aus, daß die Bundesregierung auf der Grundlage einer entsprechenden Zusage des Bundesministers für Verkehr von dem Initiativrecht nach § 32 Abs. 1 Nr. 13 des Luftverkehrsgesetzes Gebrauch macht und daß zeitgleich mit der Einführung einer An-/Abfluggebühr eine Luftsicherheitsgebühr eingeführt wird.

Die Ausgestaltung des Kostentatbestandes sollte sich an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Der Kostentatbestand für eine Luftsicherheitsgebühr ist in die Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) aufzunehmen.
- Die Gebühr sollte erhoben werden für die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen oder deren Überprüfung in sonstiger Weise (§ 29c Abs. 2 LuftVG).
- Die Gebühr sollte kostendeckend und möglichst bundeseinheitlich sein.
- Kostenschuldner sollte das Luftfahrtunternehmen, in den übrigen Fällen der Luftfahrzeughalter sein, in dessen Luftfahrzeug der durchsuchte Fluggast befördert wird.
- Für das Luftfahrtunternehmen oder den Luftfahrzeughalter ist eine Auskunftspflicht über die Zahl der beförderten Fluggäste gegenüber der kostenerhebenden Behörde zu begründen. Die zuständigen Behörden sind zu ermächtigen, die Einzelheiten der Auskunftspflicht und die Zahlungsbedingungen festzulegen und den Kostenschuldner bekanntzugeben.