

Regierung Fürstentum Liechtenstein
Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter
Peter-Kaiser-Platz 1
9490 Vaduz

Schaan, 21. Juli 2022

Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Dr. Graziella Marok-Wachter

Am 19. Mai 2022 haben wir Ihnen unseren Verzicht auf eine Stellungnahme zum Vernehmlassungsbericht betreffend die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes (LFG) mitgeteilt.

Gerne möchten wir nun aber noch folgende Anmerkungen zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Totalrevision des Luftfahrtgesetzes abgeben:

Art. 7 Abs. 3:

In den Erläuterungen zu Art. 7 Abs. 3 LFG wird festgehalten, dass die Ausstellung und Erteilung von Luftverkehrsbetreiberzeugnissen (AOC) und Betriebsbewilligungen (BB) nur noch insoweit erfolge, als dass die angestrebten Operationen aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Inland auch tatsächlich möglich sind. Dies führe dazu, so im Bericht weiter, dass es entsprechende Zeugnisse und Bewilligungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Inland nur für den Flugverkehr mit Helikoptern geben kann und nicht für sogenannte Flächenflugzeuge.

Unsere Landesverfassung hält in Art. 36 fest, dass Handel und Gewerbe innerhalb der gesetzlichen Schranken frei sind sowie die Zulässigkeit ausschliesslicher Handels- und Gewerbeprivilegien für eine bestimmte Zeit durch das Gesetz geregelt wird. So soll vor allem auch die freie privatwirtschaftliche Betätigung geschützt werden. Zu einer Einschränkung der Handels- und Gewerbebefreiheit müssen ein überwiegendes

öffentliches Interesse, der Grundsatz der Verhältnismässigkeit und die Kerngehaltsgarantie vorliegen.

Der vorliegende Vernehmlassungsbericht legt aber nicht klar dar, dass diese Voraussetzungen gegeben sind und schränkt gewisse liechtensteinische Unternehmen im Grundrecht der Handels- und Gewerbefreiheit ein, da eine Einschränkung mittels staatlicher Massnahmen der freien privatwirtschaftlichen Tätigkeiten stattfindet. Dies, da es wie erwähnt Zeugnisse und Bewilligungen für Luftfahrtunternehmen mit Sitz im Inland nur für den Flugverkehr mit Helikoptern geben kann und nicht für sogenannte „Flächenflugzeuge“. Einziger Grund hierfür, gemäss Vernehmlassungsbericht, sei, dass im Inland keine Infrastruktur vorhanden sei. Der Begriff der „Infrastruktur“, wird aber weder im Bericht noch im Gesetzesentwurf näher definiert und bedingt daher einer genaueren Begriffsbestimmung. Es stellt sich vor allem die Frage, ob es sich bei diesem Begriff um die Flughafeninfrastruktur oder um die Infrastruktur zur Unterbringung der Operation des Betreibers handelt.

Diese Frage ist dahingehend interessant, als dass mehrere Betreiber von Businessjets ihre NCC-Betriebsinfrastruktur in Vaduz haben und eine Unterscheidung zwischen diesen beiden Arten von Infrastruktur klar erfolgen sollte.

Weiter erstaunt diese Aussage insoweit, als das gemäss Liste der im Schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Luftfahrzeuge, Stand 18.07.2022, deren 8 Flugzeuge in Liechtenstein eingetragen sind. Im Weiteren wurde dieses Kriterium schon vor langer Zeit aus dem internationalen Luftrecht gestrichen. Es stellt sich daher die Frage, ob die Anmerkung im Vernehmlassungsbericht mit „grundsätzlich und insbesondere auch für den Bereich der Flächenflugzeuge nicht gefördert werden“, bedeutet, dass dennoch Betriebsbewilligungen und AOC auch für Flächenflugzeuge erhältlich sind oder, und wenn nein, weshalb hier Liechtenstein einen Sonderweg gehen will?

Im Vernehmlassungsbericht wird ausserdem ausgeführt, dass der rein strategische Entscheid bei der Wahl des Sitzes eines Luftfahrunternehmens im Inland, nur um Zugang zu Verkehrsrechten im europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz zu erlangen ohne überhaupt einen tatsächlichen Betrieb in Liechtenstein aufnehmen zu können, grundsätzlich und insbesondere auch für den Bereich der Flächenflugzeuge nicht gefördert werden solle. Auch wenn der Vergleich etwas hinkt, stellt sich die Frage, weshalb es in Liechtenstein aber Unternehmen gibt, die in Liechtenstein gemäss Handelsregisterauszug ihren statutarischen Sitz haben und ihr Personal an Schifffahrtsunternehmen in der Binnenschifffahrt Europas, insbesondere der Binnenschifffahrt auf dem Rhein verleihen, obwohl ein tatsächlicher Betrieb im Bereich der Schifffahrt in Liechtenstein ja auch nicht möglich ist.

Im Kontext der Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit stellen sich ausserdem folgende Fragen:

- Wie wird diese Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit im Zusammenhang mit einem genügenden überwiegenden öffentlichen Interesse, dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit und der Garantie des Kerngehalts begründet?
- Wie wird Liechtenstein vorgehen, wenn die Schweiz die Kabotagerechte für ihre Betreiber ohne die EU erhält und umgekehrt? Wird das Verbot sodann aufgehoben?
- Die Schweiz hat das Pariser Abkommen unterzeichnet und vergibt seit Jahrzehnten automatisch Verkehrsrechte an kommerzielle Betreiber aus der Hälfte der europäischen Länder gratis. Weshalb werden hier liechtensteinische Unternehmen massiv schlechter behandelt?
- Gilt die Einschränkung gemäss Art. 7 Abs. 3 LFG nur für Anträge auf eine neue AOC und Betriebsbewilligung oder auch für Anträge auf Erweiterung einer bestehenden AOC und Betriebsbewilligung?
- Wie soll diese Einschränkung in den Notenaustausch vom 27. Januar 2003 zwischen Liechtenstein und der Schweiz implementiert werden?

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahmen danken wir Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Wirtschaftskammer Liechtenstein
für Gewerbe, Handel und Dienstleistung



Jürgen Nigg
Geschäftsführer