

Verordnung des UVEK über die Emissionen von Luftfahrzeugen (VEL)

748.215.3

vom 26. Juni 2009 (Stand am 15. Juli 2015)

*Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK),*

gestützt auf Artikel 58 Absatz 2 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948¹,
verordnet:

1. Abschnitt: Emissionsgrenzwerte und Lärmzeugnisse für im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene Luftfahrzeuge

Art. 1 Geltungsbereich und anwendbares Recht

¹ Dieser Abschnitt regelt die Grenzwerte für Lärm- und Schadstoffemissionen für Luftfahrzeuge mit motorischem Antrieb, die im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind oder eingetragen werden sollen.

² Er gilt jedoch nur für diejenigen Luftfahrzeuge, für die nicht eine der nachstehenden Regelungen gilt:

- a.² die Verordnung (EG) Nr. 216/2008³ in Verbindung mit den Durchführungsbestimmungen in der Verordnung (EG) Nr. 748/2012⁴ in der für die Schweiz jeweils verbindlichen Fassung gemäss Anhang Ziffer 3 zum Abkommen vom 21. Juni 1999⁵ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr (Luftverkehrsabkommen);

AS 2009 3513

¹ SR 748.0

² Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 29. Juli 2013, in Kraft seit 1. Sept. 2013 (AS 2013 2647).

³ Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Febr. 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

⁴ Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. Aug. 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

⁵ SR 0.748.127.192.68

- b. der Anhang 16 zum Übereinkommen vom 7. Dezember 1944⁶ über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicago-Übereinkommen); vorbehalten bleiben die von der Schweiz nach Artikel 38 des Übereinkommens gemeldeten Abweichungen⁷.

Art. 2 Ausnahmen

¹ Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann im Einzelfall Abweichungen von den in Artikel 1 Absatz 2 aufgeführten Bestimmungen über die Emissionsgrenzwerte bewilligen für:

- a. Luftfahrzeuge, die ausschliesslich für die Brandbekämpfung eingesetzt werden;
- b. Luftfahrzeuge, die eigens für den Kunstflug gebaut wurden und nur für den Kunstflug eingesetzt werden;
- c. Luftfahrzeuge, die eigens für landwirtschaftliche Arbeitsflüge gebaut wurden und nur für solche Flüge eingesetzt werden;
- d. historische Luftfahrzeuge.

² Es bewilligt den Betrieb solcher Luftfahrzeuge mit Auflagen, insbesondere indem es ihre Verwendung im Wesentlichen auf den besonderen Zweck einschränkt.

Art. 3 Flugzeuge der Klasse Ecolight

¹ Für Flugzeuge der Klasse Ecolight ist das Messverfahren von Band I Kapitel 10 Ziffern 10.2–10.6 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen⁸ anwendbar.

² Der Schallpegel dieser Flugzeuge darf, in Abweichung von Band I Kapitel 10 Ziffer 10.4 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen, 65 dB(A) nicht übersteigen.

³ Ihre Motorenleistung, gemessen am eingebauten Motor im betreffenden Flugzeug (installierte Motorenleistung, Wellenleistung), darf unter Normalatmosphäre-Bedingungen (International Standard Atmosphere; ISA) 90 kW (121 PS) nicht überschreiten.

⁴ Sind sie mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet, so müssen diese mit einem bleifreien Treibstoff gemäss Anhang 5 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985⁹ betrieben werden können.

⁶ SR 0.748.0. Der Text dieses Anhangs wird in der AS nicht veröffentlicht. Er kann beim BAZL eingesehen, bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Organisation de l'aviation civile internationale, Groupe de la vente des documents, 999, rue de l'Université, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7) oder über www.icao.int bezogen werden.

⁷ Die von der Schweiz gemeldeten Abweichungen können beim BAZL eingesehen werden.

⁸ SR 0.748.0

⁹ SR 814.318.142.1

Art. 3a¹⁰ In der Sonderkategorie zugelassene Tragschrauber

¹ Für die in der Sonderkategorie zugelassenen Tragschrauber ist das Messverfahren von Band I Kapitel 10 Ziffern 10.2–10.6 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen¹¹ anwendbar.

² Der Schallpegel dieser Luftfahrzeuge darf, in Abweichung von Band I Kapitel 10 Ziffer 10.4 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen, 65 dB(A) nicht übersteigen.

³ Sind sie mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet, so darf die Motorenleistung, gemessen am eingebauten Motor (installierte Motorenleistung, Wellenleistung), unter Normalatmosphäre-Bedingungen (International Standard Atmosphere; ISA) 90 kW (121 PS) nicht überschreiten.

⁴ Sind sie mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet, so müssen diese mit einem bleifreien Treibstoff gemäss Anhang 5 der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985¹² betrieben werden können.

Art. 3b¹³ In der Sonderkategorie zugelassene Flugzeuge mit Elektroantrieb

¹ Für die in der Sonderkategorie zugelassenen Flugzeuge mit Elektroantrieb ist das Messverfahren von Band I Kapitel 10 Ziffern 10.2–10.6 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen¹⁴ anwendbar.

² Der Schallpegel dieser Flugzeuge darf, in Abweichung von Band I Kapitel 10 Ziffer 10.4 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen, 65 dB(A) nicht übersteigen.

Art. 4 Grundschul- und Schleppflugzeuge

¹ Für Grundschulungen und für Segelflug-Schleppflüge dürfen nur Flugzeuge verwendet werden, welche eine der folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a. Das Flugzeug verfügt über eine Lärmzulassung nach Band I Kapitel 6 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen¹⁵ und sein Schallpegel beträgt gemäss dem Messverfahren nach Kapitel 6 nicht mehr als 68 dB(A).
- b. Das Flugzeug verfügt über eine Lärmzulassung nach Band I Kapitel 10 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen und sein Schallpegel beträgt gemäss dem Messverfahren nach Kapitel 10 nicht mehr als 75 dB(A).

^{1bis} Mit Tragschraubern dürfen keine Grundschulungen durchgeführt werden.¹⁶

¹⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS 2015 2191).

¹¹ SR 0.748.0

¹² SR 814.318.142.1

¹³ Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS 2015 2191).

¹⁴ SR 0.748.0

¹⁵ SR 0.748.0

¹⁶ Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS 2015 2191).

² Das BAZL kann in begründeten Einzelfällen befristete Ausnahmen gestatten, insbesondere:

- a. für Segelflug-Grossanlässe, wenn mehr Schleppflugzeuge benötigt werden, als mit vernünftigem Aufwand beschafft werden können, oder wenn einzelne Flugzeuge technische Pannen haben;
- b. für die Grundschulung auf einem bestimmten Flugzeug, wenn die auszubildende Person glaubhaft macht, dass sie nach dem Abschluss der Ausbildung hauptsächlich mit diesem Flugzeug fliegen wird.

Art. 5 Lärmzeugnisse

Für Luftfahrzeuge, die kein Lärmzeugnis nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 748/2012¹⁷ oder von Anhang 16 Band I zum Chicago-Übereinkommen¹⁸ erhalten, stellt das BAZL die folgenden Lärmzeugnisse aus:¹⁹

- a. für Luftfahrzeuge der Klasse Ecolight: ein Lärmzeugnis, das die Einhaltung der in Artikel 3 festgelegten Emissionsgrenzwerte bescheinigt;
- abis,²⁰ für die in der Sonderkategorie zugelassenen Tragschrauber und Flugzeuge mit Elektroantrieb: ein Lärmzeugnis, das die Einhaltung der in Artikel 3a beziehungsweise 3b festgelegten Emissionsgrenzwerte bescheinigt;
- b. für Luftfahrzeuge der Klasse Eigenbau:
 1. bei Flächenflugzeugen: ein Lärmzeugnis nach den Vorgaben von Band I Kapitel 6 oder 10 (je nach Eingangsdatum der Bauanmeldung) des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen,
 2. bei Hubschraubern: ein Lärmzeugnis nach den Vorgaben von Band I Kapitel 11 des Anhangs 16 zum Chicago-Übereinkommen.

2. Abschnitt: Betriebseinschränkungen für nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene Luftfahrzeuge

Art. 6 Verbot zu lauter Flugzeuge

¹ Unterschallstrahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung, welche den Normen von Anhang 16 Band I Teil II Kapitel 3 des Chicago-Übereinkommens²¹ nicht entspricht, dürfen schweizerische Flugplätze nicht benützen.

² Das BAZL kann aus wichtigen Gründen Ausnahmen bewilligen, namentlich für:

¹⁷ Siehe Fussnote zu Art. 1 Abs. 2 Bst. a.

¹⁸ SR **0.748.0**

¹⁹ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 29. Juli 2013, in Kraft seit 1. Sept. 2013 (AS **2013** 2647).

²⁰ Eingefügt durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Juni 2015, in Kraft seit 15. Juli 2015 (AS **2015** 2191).

²¹ SR **0.748.0**

- a. Flugzeuge, die in Entwicklungsländern eingetragen sind;
- b. historische Flugzeuge;
- c. Flüge zu Instandhaltungszwecken.

³ Der Flugplatzhalter kann für Flüge oder Flugzeuge, für die das BAZL eine Ausnahme bewilligt, im Betriebsreglement Auflagen festlegen.

Art. 7 Einschränkungen durch den Flugplatzhalter

Der Flugplatzhalter kann im Betriebsreglement den Betrieb ausländischer Luftfahrzeuge einschränken, die:

- a. die Emissionsgrenzwerte nicht einhalten, die für im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene Luftfahrzeuge gelten; und
- b. länger als sechs Monate auf dem Flugplatz stationiert sind.

3. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 8 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung des UVEK vom 10. Januar 1996²² über die Emissionen von Luftfahrzeugen wird aufgehoben.

Art. 9 Übergangsbestimmung

Lärmzeugnisse und die nach Artikel 2 für einzelne Flugzeuge erteilten Bewilligungen, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung nach bisherigem Recht gültig sind, aber den Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen, bleiben längstens bis zum 31. Juli 2010 gültig.

Art. 10 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. August 2009 in Kraft.

²² [AS 1996 653 1648, 2000 1659, 2002 3569, 2005 2521. AS 2009 3513 Art. 8]

