

Vorblatt

Problem:

Die Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Überarbeitung ihrer nationalen Regeln betreffend die Verhandlung von Luftverkehrsabkommen und die Aufteilung von Flugverkehrsrechten.

Ziel:

Schaffung sachgerechter Regelungen, die sowohl die europarechtlichen als auch die nationalen Erfordernisse erfüllen.

Lösung:

Neuerlassung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV).

Inhalt:

Die Bestimmungen des BGzLV sollen an die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 angepasst werden. Insbesondere soll die Gleichbehandlung aller Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich bei der Verhandlung von Luftverkehrsabkommen und bei der Aufteilung von Flugverkehrsrechten sichergestellt werden. Zudem sollen einige Bestimmungen auf Grund von Erfahrungen der Vollzugspraxis klarer gefasst beziehungsweise ergänzt werden.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen

Für die Gebietskörperschaften ist durch die geplante Neuerlassung des BGzLV kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten. Der Umfang der Vollziehungstätigkeit des Bundesministers für europäische und internationale Angelegenheiten, des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie der Austro Control GmbH bleibt im Wesentlichen unverändert. Es sollen sich im Wesentlichen die inhaltlichen Kriterien bei der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen und der Bewilligung von gewerblichem Luftverkehr von und nach Drittstaaten ändern. Die in den Aufgabenbereich des BMVIT fallenden §§ 10 (Verzeichnis der Flugverkehrsrechte) sowie 15 und (Verfahren zur Zuweisung eingeschränkter Verkehrsrechte) stellen im Verhältnis zum geltenden BGzLV zwar Neuerungen dar, doch sind bereits gemäß den geltenden Bestimmungen auch ohne ausdrückliche gesetzliche Regelungen inhaltlich entsprechende Aufgaben vom BVMIT durchzuführen. Es sind nämlich auch gemäß den geltenden Bestimmungen potentielle Antragsteller über verfügbare Verkehrsrechte zu informieren sowie eine inhaltliche Bewertung von konkurrierenden Anträgen auf Bewilligungen im Fluglinien- oder Bedarfsflugverkehr durchzuführen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist allerdings noch nicht abschätzbar, ob sich durch die neuen Regelungen die Zahl der Anträge von Luftfahrtunternehmen erhöhen wird.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen

- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die Anpassung der österreichischen Vorschriften an europarechtliche Vorgaben wird allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Möglichkeit eröffnet, Flugverkehrsdienste zwischen Österreich und Drittstaaten anzubieten. Dadurch ist eine Ausweitung der Flugverkehrsverbindungen Österreichs im Verhältnis zu Drittstaaten mit den damit verbundenen positiven Auswirkungen auf verschiedene Wirtschaftszweige in Österreich möglich.

- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen im Vergleich zum geltenden BGzLV 1997 verursacht, da für die Durchführung von Luftverkehrsdienstleistungen von und nach Drittstaaten auch nach den bisherigen Bestimmungen jedenfalls eine Bewilligung für jede Flugplanperiode (somit alle sechs Monate) erforderlich ist.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die vorgeschlagenen Bestimmungen haben keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Das vorgeschlagene Bundesgesetz enthält die notwendigen begleitenden nationalen Vorschriften auf Grund der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 847/2004. Zudem wird das Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Rs C-475/98 („Open Skies“) berücksichtigt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr aus dem Jahr 1997 (BGzLV 1997) hat sich im Wesentlichen gut bewährt. Dieses Gesetz bildet die Grundlage für an die 100 von Österreich abgeschlossene Luftverkehrsabkommen und auf Grund der Bestimmungen in den Luftverkehrsabkommen erteilte Bewilligungen zur Durchführung von Luftverkehr von und nach Drittstaaten. Für den Luftverkehr durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes waren schon zum Zeitpunkt der Erlassung des BGzLV 1997 Regelungen der Gemeinschaft anzuwenden und daher nicht vom Anwendungsbereich des BGzLV 1997 erfasst. Als wesentlich zu nennen sind hier insbesondere die Bestimmungen der drei Verordnungen des „Dritten Liberalisierungspaketes“ (Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92). Im Zusammenhang mit dem Regelungsbereich des BGzLV von besonderer Bedeutung ist Verordnung (EWG) Nr. 2408/92. Durch die Bestimmungen dieser Verordnung werden allen europäischen Luftfahrtunternehmen innerhalb des Gebietes der europäischen Union alle Flugverkehrsrechte einschließlich der Kabotage gewährt.

Am 5. November 2002 entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Rechtsstreit zwischen der Europäischen Kommission und sieben Mitgliedstaaten, welche liberale Luftverkehrsabkommen (die so genannten "Open Skies"-Abkommen) mit den Vereinigten Staaten abgeschlossen hatten. Vom EuGH wurde festgestellt, dass zwar keine ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft für den Luftverkehr besteht, die Mitgliedstaaten, darunter auch Österreich (Rs C-475/98) mit dem Abschluss des „Open Skies“-Abkommens nichtsdestotrotz in mehreren Punkten gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen haben. Gemäß dem Urteil EuGH bestand für einige der im Abkommen mit den Vereinigten Staaten vereinbarten Bestimmungen (Regelung der Flugpreise und Luftfrachtraten, computergesteuerte Buchungssysteme) Kompetenz der Gemeinschaft und waren daher rechtswidrig. Von noch größerer Bedeutung war die Feststellung des EuGH, dass die vereinbarte Nationalitätenklausel wegen des Verstoßes gegen die Niederlassungsfreiheit gegen Gemeinschaftsrecht verstößt. Es handelt sich dabei um die so genannte „national ownership clause“, welche verlangt, dass ein Luftfahrtunternehmen im überwiegenden Eigentum und der tatsächlichen Kontrolle („substantial ownership and effective control“) jenes Staates (oder seiner Staatsangehörigen) stehen muss, der das Unternehmen für die Ausübung der in bilateralen Luftverkehrsabkommen gewährten Verkehrsrechte namhaft macht ("designiert"). Diese Klausel hat ihren Ursprung in den (gescheiterten) multilateralen Regelungsversuchen des Luftverkehrs der Konferenz von Chicago 1944 und danach. Eine solche Nationalitätenklausel fand sich zum Zeitpunkt des Urteiles des EuGH weltweit in beinahe allen bilateralen Luftverkehrsabkommen. Die Feststellung des EuGH hinsichtlich der Eigentums- und Kontrollklausel bedeutete somit, dass die große Mehrzahl aller der von den Mitgliedstaaten abgeschlossenen bilateralen Luftverkehrsabkommen gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen.

Das Open Skies-Urteil des EuGH führte in Folge zu einer Neuausrichtung der Luftverkehrspolitik auf Gemeinschaftsebene. Einerseits erhielt die Europäische Kommission mehrere Mandate zur Aushandlung von Luftverkehrsabkommen im Namen der Mitgliedstaaten. Das betrifft zunächst das Mandat zur Aushandlung von „horizontalen Abkommen“. Ziel solcher Verhandlungen war und ist es, dass die einzelnen von den Mitgliedstaaten abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen grundsätzlich bestehen bleiben, aber gemeinschaftsrechtswidrige Klauseln in den Luftverkehrsabkommen durch so genannte „community clauses“ (diese wurden von der Europäischen Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ausgearbeitet) ersetzt werden. Weiters erfolgten Mandate zur Aushandlung von „vertikalen Abkommen“, d.h. inhaltlich umfassenden Luftverkehrsabkommen, welche die bisherigen von den Mitgliedstaaten abgeschlossenen einzelnen bilateralen Abkommen ersetzen sollen. Abgeschlossen wurden solche umfassenden Luftverkehrsabkommen bisher mit Marokko und den Vereinigten Staaten. In diesem Zusammenhang zu nennen ist auch das Abkommen zur Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraumes („European Common Aviation Area/ECAA“). Die Bestrebungen zum Abschluss dieses Abkommens begannen hier jedoch bereits geraume Zeit vor dem Open Skies-Urteil des EuGH. Gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens soll in allen Vertragsstaaten des ECAA der *Acquis Communautaire* im Bereich des Luftverkehrs einschließlich der Bestimmungen des „dritten Liberalisierungspaketes“ nach dem Ablauf gewisser Übergangsfristen verbindlich werden. Vom ECAA sind neben den Staaten der Europäischen Wirtschaftsraumes die Staaten Albanien, Bosnien und Herzegowina, die Republik Kosovo, Kroatien, Makedonien und Montenegro umfasst.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und

Drittstaaten, ABl. L 157, S. 7-17, wurden aus den Open Skies-Urteilen des EuGH Konsequenzen auch in Hinblick auf die weiter von den Mitgliedstaaten selbst durchzuführenden Luftverkehrsverhandlungen gezogen. In dieser Verordnung wurden die Rahmenbedingungen festgelegt, unter denen die Mitgliedstaaten künftig bilaterale Luftverkehrsabkommen abschließen und Verkehrsrechte unter Gemeinschaftsunternehmen aufteilen können. Was die materiellen Vorgaben für die Inhalte von Luftverkehrsabkommen anlangt, bedarf es grundsätzlich keiner begleitenden Regelungen zur Verordnung selbst. Die Verordnung bedarf jedoch einiger begleitender nationaler Rechtsakte, insofern etwa, als sie für den Fall eingeschränkter Verkehrsrechte (wie sie auch in schon bestehenden Luftverkehrsabkommen fallweise anzutreffen sind) ein transparentes und nicht diskriminierendes Verfahren für deren Vergabe verlangt. Dessen Einrichtung und nähere Ausgestaltung – sowohl hinsichtlich der materiellen Kriterien wie hinsichtlich der Verfahrensvorschriften – überlässt die Verordnung (EG) Nr. 847/2004 den Mitgliedstaaten.

Das gemeinschaftsrechtliche Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit (Art 12 EG) erlaubt nicht, mittels verkehrspolitischer Instrumente nur "Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft" - wie im geltenden BGzLV 1997 mehrfach genannt - zu verfolgen. Der Entwurf ersetzt solche und ähnliche Ausdrücke daher durchgängig durch den Ausdruck „öffentliche Interessen“.

Die Luftverkehrswirtschaft ist aber auch im engen Verbund mit der Tourismuswirtschaft zu sehen und leistet mit den von ihr betriebenen Verkehrsverbindungen darüber hinaus einen wichtigen gesamtwirtschaftlichen Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Diesem weiteren Blickwinkel wird durch die Nennung gesamtwirtschaftlicher Interessen Rechnung getragen.

An die Stelle der Wortfolge "österreichische(s) Unternehmen" soll durchgängig die Wortfolge "Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft" oder „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich“ treten, um eine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit hintanzuhalten und der Verpflichtung Rechnung zu tragen, die Niederlassungsfreiheit von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft zu gewährleisten. Das geforderte transparente und nicht diskriminierende Verfahren zur Vergabe eingeschränkter Verkehrsrechte soll, wenn ausreichende Verkehrsrechte nicht zur Verfügung stehen, mit den §§ 15 und 16 neu eingeführt werden.

Zusätzlich zu den Anpassungen an gemeinschaftsrechtliche Vorgaben sollen einige Bestimmungen auf Grund von Erfahrungen der Vollzugspraxis klarer gefasst beziehungsweise einige Bestimmungen neu eingeführt werden.

Auf Grund der zahlreichen Änderungen im Vergleich zum geltenden BGzLV 1997 soll eine Neuerlassung des Bundesgesetzes erfolgen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich wird durch die Anpassung der österreichischen Vorschriften an europarechtliche Vorgaben nun allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Möglichkeit eröffnet, Flugverkehrsdienste zwischen Österreich und Drittstaaten anzubieten. Dadurch ist eine Ausweitung der Flugverkehrsverbindungen Österreichs im Verhältnis zu Drittstaaten mit den damit verbundenen positiven Auswirkungen auf verschiedene Wirtschaftszweige in Österreich möglich.

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen im Vergleich zum geltenden BGzLV 1997 verursacht, da für die Durchführung von Luftverkehrsdienstleistungen von und nach Drittstaaten auch nach den bisherigen Bestimmungen jedenfalls eine Bewilligung für jede Flugplanperiode (somit alle sechs Monate) erforderlich ist.

Zu den finanziellen Auswirkungen des Vorhabens ist anzumerken, dass für die Gebietskörperschaften durch die geplante Neuerlassung des BGzLV kein nennenswerter finanzieller Mehraufwand zu erwarten ist. Der Umfang der Vollziehungstätigkeit des Bundesministers für europäische und internationale Angelegenheiten, des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie der Austro Control GmbH bleibt im Wesentlichen unverändert. Es sollen sich nämlich im Wesentlichen lediglich die inhaltlichen Kriterien bei der Aushandlung von Luftverkehrsabkommen und der Bewilligung von gewerblichem Luftverkehr von und nach Drittstaaten ändern, nicht aber der Umfang der Vollziehungstätigkeit an sich. Die in den Aufgabenbereich des BMVIT fallenden §§ 10 (Verzeichnis der Flugverkehrsrechte) sowie 15 (Verfahren zur Verteilung eingeschränkter Verkehrsrechte) stellen im Verhältnis zum geltenden BGzLV zwar Neuerungen dar, doch sind bereits gemäß den geltenden Bestimmungen auch ohne ausdrückliche gesetzliche Regelungen inhaltlich entsprechende Aufgaben vom BMVIT durchzuführen. Es sind nämlich auch gemäß den geltenden Bestimmungen potentielle Antragsteller über verfügbare Verkehrsrechte zu informieren sowie eine inhaltliche Bewertung von konkurrierenden Anträgen auf Bewilligungen im Fluglinien- oder Bedarfsflugverkehr durchzuführen.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 2 (äußere Angelegenheiten) und Art. 10 Abs. 1 Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) des Bundes-Verfassungsgesetzes.

Mit diesem Bundesgesetz sollen begleitende Regelungen zur Verordnung (EG) Nr. 847/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten, ABl. L 157 vom 30.4.2004 S. 7-17 (CELEX-Nr.: 32004R0847) geschaffen werden.

Besonderer Teil

Zu § 1:

In dieser Bestimmung soll der Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Gesetzes klargestellt werden. Wesentlich dabei ist, dass im BGzLV nur mehr jener gewerbliche Flugverkehr geregelt werden soll, bei welchem Drittstaaten involviert sind. Für Flüge innerhalb des Gebietes der Europäischen Union oder der Europäischen Union gleichgestellter Staaten (Beispiel: die Schweiz) sind gemeinschaftsrechtliche Vorschriften anzuwenden, insbesondere die Bestimmungen der drei EG-Verordnungen (EWG) Nr. 2407/92, 2408/92 und 2409/92, welche das so genannte „Dritte Liberalisierungspaket“ bilden. Von Bedeutung ist hier insbesondere die Verordnung (EWG) Nr. 2408/92. Durch deren Bestimmungen werden allen europäischen Luftfahrtunternehmen (d.h. allen Unternehmen, die über eine Betriebsgenehmigung gemäß VO 2407/92 verfügen) innerhalb des Gebietes der Europäischen Union alle Flugverkehrsrechte einschließlich der Kabotage gewährt, wodurch eine vollständige Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der europäischen Union bewirkt wurde.

Mit Z 2 soll klargestellt werden, dass die Ausübung von Kabotage (d.h. die Durchführung gewerblicher Beförderung zwischen Punkten innerhalb Österreichs) durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten - die nicht von der Definition „Flüge von oder nach Drittstaaten“ umfasst ist, aber nichtsdestotrotz im vorliegenden Bundesgesetz zu regeln ist - in den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fällt.

Zu § 2:

Im Vergleich zum § 1 des geltenden BGzLV 1997 soll die Definition des Begriffes „Drittstaat“ angepasst werden. Vom Begriff des Drittstaates sind nämlich nicht nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union beziehungsweise wie bisher geregelt die Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes auszunehmen. Eine „Gleichstellung“ im Sinne der nunmehrigen Z 8 ist nämlich auch durch entsprechende andere zwischenstaatliche Abkommen möglich. Von Bedeutung ist hier insbesondere das im Jahr 2006 abgeschlossene Übereinkommen zur Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraumes („European Common Aviation Area/ECAA“). In allen Vertragsstaaten des ECAA soll der Acquis Communautaire im Bereich des Luftverkehrs einschließlich der Bestimmungen des „dritten Liberalisierungspaketes“ nach dem Ablauf gewisser Übergangsfristen eingeführt werden. Vom ECAA sind neben den Staaten der Europäischen Wirtschaftsraumes die Staaten Albanien, Bosnien und Herzegowina, die Republik Kosovo, Kroatien, Makedonien und Montenegro umfasst. Auch die Schweiz ist grundsätzlich als „gleichgestellter Staat“ anzusehen, da zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz ein eigenes bilaterales Abkommen über den Luftverkehr 1999 abgeschlossen wurde und hier auch der Acquis Communautaire im Luftverkehr nunmehr im Wesentlichen anzuwenden ist.

Entscheidendes Kriterium für das Vorliegen einer „Gleichstellung“ ist, ob und inwieweit die Liberalisierung der Luftverkehrsrechte durch die Verordnung (EWG) 2408/92 zur Anwendung kommt. Hier gilt es exakt zu differenzieren. Beispielsweise ist im Verhältnis zur Schweiz grundsätzlich Verordnung (EWG) 2408/92 anzuwenden. Im Artikel 15 des bilateralen Abkommens zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz ist aber die Ausübung von Kabotage durch Schweizer Luftfahrtunternehmen innerhalb eines EG-Mitgliedstaates und von Gemeinschaftsunternehmen innerhalb der Schweiz ausgenommen. In dieser (und nur in dieser) Hinsicht gilt die Schweiz bis zu einer Änderung der Bestimmung im bilateralen Abkommen weiterhin als Drittstaat im Sinne von Z 8. Ähnliche Überlegungen müssen auch bei den Vertragsparteien des ECAA angestellt werden: auch hier liegt ein Drittstaat dann nicht mehr vor, wenn die Liberalisierung der Verkehrsrechte gemäß Verordnung (EWG) 2408/92 verbindlich wird.

In den Z 7 bis 9 sollen die Begriffe Sommerflugplanperiode, Winterflugplanperiode und Flugplanperiode klargestellt werden. Diese Begriffe, an denen sich der internationale Luftverkehr weltweit orientiert, haben ihren Ursprung in den von der International Air Transport Association (IATA), der weltweit operierenden Vereinigung der Luftfahrtunternehmen, erarbeiteten Richtlinien.

In Z 10 soll der Begriff „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“ definiert werden. Es soll sich dabei um ein Unternehmen eines EG-Staates oder eines „gleichgestellten“ Staates handeln, welches über eine Betriebsgenehmigung gemäß EG-VO 2407/92 verfügt. Bedeutung hat diese Definition vor allem im Zusammenhang mit § 10 (Verzeichnis der Flugverkehrsrechte)

In Z 11 soll der Begriff „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung im Inland“ definiert werden. Gemäß dem „Open Skies“-Urteil des EuGH müssen alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung vom betreffenden Mitgliedstaat bei Luftverkehrsverhandlungen und bei der Vergabe von Flugverkehrsrechten gleichberechtigt sein, was in den entsprechenden Bestimmungen des vorgeschlagenen Entwurfes seinen Niederschlag findet (vgl. etwa die §§ 3, 10, 12 und

15 des Entwurfes). Der Wortlaut von Z 11 im Hinblick auf den Begriff „Niederlassung“ ist dem Erwägungsgrund Nr. 10 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 entnommen und folgt der einschlägigen Judikatur des EuGH (vgl. etwa die Urteile „Factortame“ Rs. C-221/89 und Gebhard Rs. C-55/94). Das bedeutet in Konsequenz, dass etwa ein Verkaufsbüro eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft in Österreich bereits als Niederlassung zu werten ist. Nicht hinreichend für die Erfüllung des Tatbestandes wäre hingegen eine bloße Präsenz im Bundesgebiet durch Vermarktung im Internet.

Zu § 3:

Hier soll wie auch in den restlichen Bestimmungen des Entwurfes die nunmehr gemäß dem Bundesministerengesetz 1986 idgF zu verwendende Bezeichnung „Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten“ berücksichtigt werden.

Im Abs. 2 soll klargestellt werden, dass auch bereits anlässlich der Verhandlung von Luftverkehrsabkommen das Einvernehmen mit jenem Bundesminister, dessen Wirkungsbereich durch die Verhandlungen berührt wird, hergestellt wird. Denkbar wäre hier etwa die Involvierung des Bundesministers für Finanzen, da in dessen Wirkungsbereich fallende Angelegenheiten regelmäßig in Luftverkehrsabkommen geregelt werden.

Im Abs. 3 soll die Abhaltung von so genannten Luftfahrtbehördenverhandlungen berücksichtigt werden. Es ist internationale Praxis, dass auf der Grundlage von Luftverkehrsabkommen (diese sind gemäß Abs. 1 von der Bundesregierung abzuschließen) Vereinbarungen zwischen den Vertretern der Luftfahrtbehörden (in Österreich ist dies der BMVIT) mit ausführenden Regelungen abgeschlossen werden.

Mit Abs. 4 soll der Verpflichtung des Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 entsprochen werden, wonach hinsichtlich der Teilnahme von Vertretern von Luftfahrtunternehmen an Luftverkehrsverhandlungen alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung im betreffenden Mitgliedstaat gleich zu behandeln sind. Dies betrifft auch Verhandlungen nach Abs. 3, da von Artikel 1 Abs. der Verordnung (EG) Nr. 847/2004, auf welchen Art. 2 verweist, auch solche Verhandlungen („sonstige damit verbundene bilaterale oder multilaterale Übereinkünfte“) genannt werden. Über bevorstehende Verhandlungen sollen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß § 10 durch Verlautbarung im Verzeichnis der Luftverkehrsrechte informiert werden. Der Text trägt auch den Erfordernissen einer angemessenen Verhandlungsführung Rechnung; so ist etwa die Größe der Verhandlungsdelegation regelmäßig zahlenmäßig zu begrenzen, um effiziente Verhandlungen zu gewährleisten.

Zu § 4:

Im Vergleich zum geltenden BGzLV sollen in Abs. 1 Z 3 und 4 jeweils die Worte „einschließlich Punkten davor, dazwischen und danach“ eingefügt werden. Das Wort „davor“ bezieht sich dabei auf den ersten Punkt einer im Luftverkehrsabkommen festgelegten Flugstrecke und das Wort „danach“ auf die den Endpunkt. Damit soll klargestellt werden, dass die Gewährung von Luftverkehrsrechten der Fünften Freiheit, die bei Abkommen des Bermuda-Typs häufig und in Abkommen des Open Skies-Typs regelmäßig vereinbart werden, in ein Luftverkehrsabkommen aufgenommen werden kann. Möglich ist grundsätzlich auch die Gewährung von Verkehrsrechten der Siebten Freiheit gemäß Abs. 1 Z 4.

Bei der Gewährung von Flugverkehrsrechten sollen nunmehr gemäß Abs. 1 alle möglicherweise berührten öffentlichen Interessen zu berücksichtigen sein.

Im Abs. 2 wird klargestellt, dass bei Verhandlungen auf eine materielle Reziprozität, d.h. die Erlangung von gleichwertigen Verkehrsrechten auch für von Österreich designierten Luftfahrtunternehmen abzielen ist. Dies soll auch bei der Vereinbarung von Flugstrecken gemäß § 7 gelten.

Zu § 6:

In der Z 1 soll klargestellt werden, dass Luftfahrtunternehmen nicht nur österreichisches Recht im engen Sinn, sondern alles in Österreich anwendbare Recht einschließlich des europäischen Gemeinschaftsrechts beachten müssen.

In der Z 3 soll berücksichtigt werden, dass durch zwischenstaatliche Abkommen auch unter „Drittstaaten“ gemeinsame Wirtschafts- bzw. Luftverkehrsräume ähnlich der Europäischen Union oder dem ECAA bestehen und in einem Luftverkehrsabkommen entsprechend berücksichtigt werden können.

In der Z 4 soll auf die Namhaftmachungserfordernisse gemäß § 11 des Entwurfes Bezug genommen werden. Liegt somit etwa keine Niederlassung eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft vor, so kann in einem Luftverkehrsabkommen vereinbart werden können, dass ein Widerruf der entsprechenden Luftverkehrsrechte möglich ist.

Zu § 7:

Bei der Vereinbarung von Flugstreckenplänen sollen nunmehr alle möglicherweise berührten öffentlichen Interessen zu berücksichtigen sein. Nach dem bisherigen Wortlaut von § 7 BGzLV war lediglich auf die Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft Bedacht zu nehmen, was nicht mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben (Gleichbehandlung aller Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich) vereinbar ist. Durch den Verweis auf § 4 Abs. 2 wird klargestellt, dass auch bei der Vereinbarung von Flugstrecken auf materielle Reziprozität hinzuwirken ist.

Zu § 9:

Abgesehen von den in den §§ 4 bis 8 des Entwurfes genannten Inhalten (Gewährung von Flugverkehrsrechten, Festlegung von Flugstrecken etc.) beinhalten Luftverkehrsabkommen regelmäßig weitere Vorschriften, die für eine angemessene Ausübung von Flugverkehrsrechten und die Anwendung des Luftverkehrsabkommens erforderlich sind. Dies betrifft etwa die Regelung der Vermarktung der Luftverkehrsdienstleistungen im Drittstaat (etwa durch ein Verkaufsbüro) oder die Überweisung von Einkünften. Für diese Regelungen in Luftverkehrsabkommen soll mit § 9 eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Zu beachten ist, dass für einige dieser regelmäßig in Luftverkehrsabkommen enthaltenen „sonstigen Bereiche“ nunmehr eine Zuständigkeit der Gemeinschaft besteht, was ausdrücklich im Abs. 1 berücksichtigt werden soll.

Zu § 10:

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass die Aufteilung der Verkehrsrechte auf die in Frage kommenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf der Grundlage eines nicht diskriminierenden und transparenten Verfahrens erfolgt.

Um dem Erfordernis der Transparenz gerecht zu werden, sollen alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft (d.h. auch noch nicht in Österreich niedergelassene, aber potentiell an der Durchführung von Flugverkehrsdiensten von und nach Österreich interessierte Unternehmen) die Möglichkeit haben, sich über die verfügbaren Flugverkehrsrechte zu informieren. Diese Rechte soll ein vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes und den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugängliches Verzeichnis beinhalten.

Gleichfalls im Sinne der nötigen Transparenz sollen Unternehmen der Gemeinschaft über bevorstehende Luftverkehrsverhandlungen informiert werden. Damit soll Artikel 5, aber auch Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 entsprochen werden.

Das Verzeichnis der Luftverkehrsrechte soll auch jene Informationen bereitstellen, die für die Durchführung eines transparenten Verfahrens zur Zuweisung eingeschränkter Luftverkehrsrechte erforderlich sind. So sollen etwa die in den Verfahren gemäß den §§ 15 und 16 erforderlichen Kundmachungen durch Veröffentlichung in diesem Verzeichnis zu bewerkstelligen. Außerdem soll das Verzeichnis Informationen über erfolgte Zuweisungen und Widerrufe beinhalten.

Zugang zum Verzeichnis sollen nicht nur Luftfahrtunternehmen, sondern auch alle anderen Personen und Institutionen haben, die ein legitimes Interesse glaubhaft machen.

Zu § 11:

Die Voraussetzungen für die Namhaftmachung (Designierung) eines Luftfahrtunternehmens sollen gemäß Abs. 1 und 2 nunmehr eindeutig den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben entsprechen. Es soll in Entsprechung mit dem Open Skies-Urteil des EuGH und Verordnung (EG) Nr. 847/2004 ausdrücklich normiert werden, dass sämtliche Unternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung im Inland von Österreich gegenüber einem Drittstaat namhaft gemacht werden können. Weiters sollen die betreffenden Luftfahrtunternehmen über die nötigen technischen und wirtschaftlichen Ressourcen für die beabsichtigten Luftverkehrsdienste verfügen und auch sonstige Aufgaben in diesem Zusammenhang erbringen können. Zusätzliche Namhaftmachungskriterien sollen nicht normiert werden, da ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ohnehin sämtliche sich aus dem luftfahrtrechtlichen Acquis Communautaire ergebenden Standards (etwa betreffend Sicherheit und Umwelt) erfüllen muss.

In Abs. 3 soll klargestellt werden, dass bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit Niederlassung in Österreich spätestens mit einer erfolgten Bewilligung des Flugplanes oder des Bedarfsflugverkehrs, gegebenenfalls nach der Durchführung eines Auswahlverfahrens nach § 15 (Verteilung knapper Flugverkehrsrechte) eine Namhaftmachung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie erfolgen muss.

Gemäß Abs. 4 soll die Namhaftmachung widerrufen werden können, wenn die Voraussetzungen gemäß Abs. 2 dafür nicht bzw. nicht mehr vorliegen. Weiters soll eine Namhaftmachung widerrufen werden können, wenn das Unternehmen ihm auf Grund Namhaftmachung gewährte Flugverkehrsrechte für einen

Zeitraum von sechs Monaten nicht ausübt. Der bereits in der geltenden Fassung des BGzLV 1997 (§ 4) vorgesehene Widerruf der Namhaftmachung nach sechsmonatiger Inaktivität soll insofern flexibilisiert werden, als Ereignisse höherer Gewalt, die das Unternehmen glaubhaft machen muss, von der Behörde berücksichtigt werden können und nicht automatisch zum Widerruf führen. Auf Grund der neuen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben soll die nach geltendem BGzLV 1997 vorgesehene Möglichkeit eines jederzeit möglichen Widerrufs aus luftverkehrspolitischen Gründen entfallen. Als neuer Widerrufsgrund soll hingegen vorgesehen werden, dass eine Namhaftmachung zu widerrufen ist, falls das betreffende Luftverkehrsabkommen die Anzahl der möglichen Designierungen von Luftfahrtunternehmen einschränkt (zum Beispiel durch eine Single-Designation Clause) und ein zweites Unternehmen, gegebenenfalls nach einem Auswahlverfahren gemäß § 15 Luftverkehrsrechte ausüben soll, welches noch über keine Designierung verfügt. Der Widerruf der Namhaftmachung des ersten Unternehmens ist in diesem Fall notwendig, um die Ausübung von Luftverkehrsrechten durch das zweite Unternehmen sicherzustellen.

Zu § 12:

Es soll im Abs. 1 klargestellt werden, dass in einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durchzuführenden Verfahren zur Zulassung eines Luftfahrtunternehmens aus einem Drittstaat analog zu einem Flugplanbewilligungsverfahren (§ 13) vorzugehen ist. Mit der Erlassung eines Bescheides gemäß § 11 wird somit grundsätzlich sowohl die Durchführung von Flugverkehrsdiensten ohne geltendes Luftverkehrsabkommen durch das betreffende Unternehmen an sich als auch die Durchführung des konkreten Flugplans bzw. der konkreten Bedarfsflugverkehrs bewilligt.

Eine Zuweisung eingeschränkter Flugverkehrsrechte an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft hat gemäß Abs. 2 nur dann zu erfolgen, wenn bekannt ist, dass der betreffende Drittstaat Einschränkungen vorsieht.

Zu § 13:

Die Bestimmungen zum Flugplanbewilligungsverfahren sollen abgesehen von einer sprachlichen Überarbeitung inhaltlich im Wesentlichen unverändert aus dem geltenden BGzLV 1997 (§ 10) übernommen werden. Einzelne Änderungen sind jedoch vorgesehen:

Im Abs. 1 wird für den Fall eingeschränkter und nicht zugewiesener Verkehrsrechte eine längere Frist von 60 Tagen vorgesehen, damit der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie allenfalls unter mehreren Antragstellern ein Auswahlverfahren gemäß § 15 durchführen kann.

Das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt im Sinne von Abs. 3, wenn hinreichende Anhaltspunkte vorliegen, dass das betreffende Unternehmen in dieser Hinsicht bedenklich ist. Solche Informationen können etwa durch die so genannte SAFA-Datenbank vorliegen. Wird ein Unternehmen von Seiten der Gemeinschaft auf die „schwarze Liste“ gesetzt, wäre eine Bewilligung gleichfalls zu versagen.

Im Abs. 6 soll klargestellt werden, dass für die Ausübung von Kabotagerechten im Fluglinienverkehr durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten eine Flugplanbewilligung der Austro Control GmbH erforderlich ist.

Zu § 14:

Die Bestimmungen betreffend Bewilligung von Beförderung im Bedarfsflugverkehr sollen abgesehen von einer sprachlichen Überarbeitung inhaltlich im Wesentlichen unverändert aus dem geltenden BGzLV 1997 (§ 11) übernommen werden.

Im Abs. 2 soll klargestellt werden, dass für die Ausübung von Kabotagerechten im Bedarfsflugverkehr durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten eine Bewilligung gemäß § 14 erforderlich ist.

Zu § 15:

Schließt gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 ein Mitgliedstaat „ein Abkommen oder vereinbart er Änderungen eines Abkommens oder seiner Anhänge, wonach die Nutzung der Verkehrsrechte oder die Zahl der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die für eine Nutzung der Verkehrsrechte in Frage kommen, begrenzt wird, so trägt er dafür Sorge, dass die Aufteilung der Verkehrsrechte auf die in Frage kommenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf der Grundlage eines nicht diskriminierenden und transparenten Verfahrens erfolgt“. Die Mitgliedstaaten haben somit durch entsprechende Regelungen in den nationalen Rechtsbestimmungen zu gewährleisten, dass die Aufteilung von knappen Verkehrsrechten auf die in Frage kommenden Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung im Inland auf der Grundlage eines fairen und transparenten Verfahrens erfolgt. Die meisten der von Österreich abgeschlossenen Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten sehen die in Artikel 5 genannten Einschränkungen von Flugverkehrsrechten vor. So kann etwa die Möglichkeit zur Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen zahlenmäßig beschränkt sein. Noch häufiger kommt es vor, dass Bestimmungen eines Luftverkehrsabkommens die Kapazität von

Flugverkehrsdiensten beschränken. Falls sich ergibt, dass für die Bewilligung aller Anträge von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich nicht genügend Flugverkehrsrechte zur Verfügung stehen, muss ein eigenes den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben entsprechendes Auswahlverfahren durchgeführt werden. Für ein solches Verfahren soll mit § 15 eine Grundlage geschaffen werden.

Gemäß Abs. 1 soll für die Durchführung dieses Auswahlverfahrens der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig sein. Wesentlich ist, dass mit Stellung eines Antrages gemäß Abs. 1 das vom BMVIT durchzuführende Zuweisungsverfahren zwingend erfolgt, d.h. für das betreffende Unternehmen ist kein eigener Antrag auf Zuweisung der Verkehrsrechte erforderlich.

Im Abs. 3 werden die Kriterien für die Auswahl von konkurrierenden Anträgen grundsätzlich genannt. Mit dem letzten beiden Sätzen im Abs. 3 soll klargestellt werden, dass eine Aufteilung von Verkehrsrechten nicht notwendigerweise „arithmetisch“ erfolgen muss, weil aus betriebswirtschaftlicher Sicht auf einer bestimmten Flugstrecke in der Regel eine Mindestanzahl von Flügen durchgeführt werden muss (so ergeben etwa ein oder zwei Flüge pro Woche auf einer bestimmten Flugstrecke aus betriebswirtschaftlicher Sicht häufig keinen Sinn). Ist

Um eine Auswahl unter den Bewerbern in nachvollziehbarer Form zu ermöglichen, soll eine Bewertung der Anträge nach einem in den Abs. 4 und 5 ausgeführten Kriterienkatalog erfolgen. Maßgeblich dabei sollen die Interessen der Nachfrager von Luftverkehrsdienstleistungen, aber auch andere in Frage kommende öffentliche Interessen sein. Bei der Berücksichtigung der Nachfragerinteressen soll gemäß Abs. 4 auf die Qualität der angebotenen Luftverkehrsdienstleistungen abgestellt werden. Dabei ist auch der Aspekt der Nachhaltigkeit von Flugverkehrsdiensten von Bedeutung, d.h. es wären jene Unternehmen günstiger zu bewerten, bei denen zu erwarten ist, dass die betreffenden Flugverkehrsdienste länger als nur kurzfristig in das Angebot aufgenommen werden. Zu berücksichtigen wäre dabei naturgemäß die Vorgangsweise des betroffenen Unternehmens in vergleichbaren Fällen. Im Abs. 5 sind die sonstigen öffentlichen Interessen demonstrativ angeführt. Die Förderung des Wettbewerbes zwischen den Luftfahrtunternehmen dient naturgemäß insbesondere den Interessen der Passagiere, im Hinblick auf den Lärmschutz und die Förderung des Tourismus sollen auch die Interessen nicht direkt am Flugverkehr beteiligter Personen berücksichtigt werden.

Im Abs. 6 soll klargestellt werden, dass alle Bewerber um knappe Flugverkehrsrechte Parteistellung im Auswahlverfahren mit allen aus dem AVG daraus folgenden Rechten (Recht auf Parteigehör, Recht auf Akteneinsicht, Rechtsmittel etc.) haben. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat mit Bescheid abzusprechen. Damit soll der Vorgabe der Transparenz und Fairness, wie in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 gefordert, entsprochen werden. Es soll im Abs. 6 auch klargestellt werden, dass nach erfolgter Auswahl die danach erforderlichen behördlichen Schritte folgen müssen (Namhaftmachung, Flugplanbewilligung).

Im Verfahren gemäß den Abs. 7 und 8 und 9 soll den Luftfahrtunternehmen Planungssicherheit für einen längeren Zeitraum gegeben werden. Es sollen mit dieser zusätzlichen Möglichkeit zur Erlangung von Verkehrsrechten jene Unternehmen gefördert werden, die eine neue Flugstrecke "erschließen" (d.h. durch die Aufnahme einer bestimmten Strecke in das Angebot erkunden, ob diese profitabel ist und damit ein betriebswirtschaftliches Risiko auf sich nehmen). Der wesentliche Unterschied zum Verfahren gemäß Abs. 1 besteht darin, dass hier sich das Zuweisungsverfahren nicht an einen („kurzfristigen“) Antrag auf Bewilligung gemäß den §§ 12, 13 oder 14 knüpft, sondern in solchen Fällen die Zuweisung der betroffenen Verkehrsrechte an sich beantragt wird. Da es sich hierbei um eine längerfristige Vorgangsweise handelt, müssen alle Namhaftmachungserfordernisse gemäß Abs. 9 erst zum Zeitpunkt der „kurzfristigen“ Bewilligung z.B. des Flugplanes vorliegen.

Im Abs. 11 wird klargestellt, dass eine Zuweisung sich grundsätzlich auf eine Art von Flugplanperiode bezieht. Damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass häufig Flüge auf einer Flugstrecke nur während der Sommersaison stattfinden.

Zu § 16:

Im § 16 soll der Widerruf von Zuweisungen wie auch die neuerliche Zuweisung bereits einem Unternehmen zugewiesener Verkehrsrechte geregelt werden.

Im Abs. 1 werden die Gründe genannt, die zu einem Widerruf einer Zuweisung führen, zum Beispiel durch Nichtausübung der betroffenen Flugverkehrsrechte für sechs Monate.

Im Abs. 2 wird klargestellt, dass entzogene Verkehrsrechte gemäß § 15 wiederum neu zugewiesen werden können.

Das Verfahren gemäß Abs. 3 und 4 soll sicherstellen, dass auch im Falle einer unbefristeten Zuweisung gemäß § 15 nach einem bestimmten Zeitraum (fünf Jahre) ein besser qualifizierter Bewerber die

betroffenen Verkehrsrechte erlangen kann. Das in diesem Fall durchzuführende Auswahlverfahren ist analog zum Verfahren gemäß § 15 ausgestaltet.

Zu § 18:

Im Vergleich zum geltenden BGzLV 1997 (§ 14) soll klargestellt werden, dass die Vorschreibung einer Bewilligungspflicht für Verkaufsorganisationen für Drittstaatenunternehmen erst nach der Ausschöpfung der im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismen erfolgen kann. Mit Anhang 1b des WTO-Abkommens (Allgemeines Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen/GATS) ist nämlich eine Liberalisierung des Verkaufes und Vermarktung von Luftverkehrsdienstleistungen im Rahmen der WTO erfolgt. Schritte gegen einen Staat, der gegen die Bestimmungen des GATS verstößt, können erst nach Ausschöpfung des Streitbeilegungsmechanismus im Rahmen der WTO erfolgen.

Zu § 20:

Es soll nunmehr klargestellt werden, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Vollziehung des vorliegenden Gesetzes durch die Austro Control GmbH die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde darstellt sowie ihr im Instanzenzug übergeordnet ist.

Zu § 21:

Abweichend zu der allgemeinen Bestimmung des § 27 Abs. 2 VStG soll im Abs. 2 bei der örtlichen Zuständigkeit der Strafbehörde auf den Sitz des betreffenden Unternehmens im Inland bzw. bei Unternehmen ohne Niederlassung im Inland auf Ausgangs- bzw. Endpunkt der durchgeführten Flüge abgestellt werden. Dies ist dadurch begründet, dass der Ort des Verstoßes gegen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes oft nur schwer zu bestimmen ist und stellt daher eine zur Regelung des vorliegenden Gegenstandes unbedingt erforderliche abweichende Bestimmung zum VStG dar.

Zu § 22:

Auf Grund der Tatsache, dass sich behördliche Akte an ausländische Unternehmen mit teilweise eingeschränkter Präsenz in Österreich richten, sollen zur Verbesserung der Rechtssicherheit gesetzliche Zustellbevollmächtigte normiert werden. Die Zustellung eines Bescheides soll durch Zustellung an einen verantwortlichen Piloten des Unternehmens oder an einen im Inland anwesenden Bediensteten jedenfalls rechtswirksam sein.

Zu § 23:

Die Übergangsbestimmungen im Abs. 3 sollen sicherstellen, dass gemäß BGzLV 1997 bestehende Luftverkehrsabkommen und Bewilligungen in Geltung bleiben.

Im Abs. 4 ist ein so genanntes „Grandfathering“ im Hinblick auf eingeschränkte Luftverkehrsrechte vorgesehen. Dieses wird in zweierlei Hinsicht beschränkt: Zum einen gründet sich das Grandfathering nur auf Verkehrsrechte, die während eines Zeitraumes von fünf Jahren vor Inkrafttreten des vorgeschlagenen BGzLV ausgeübt wurden, d.h. vor dieser Zeitspanne durchgeführte Flüge blieben hier außer Betracht. Zum anderen wird klargestellt, dass eine neuerliche Bewerbung um die gemäß Abs. 4 als zugewiesen geltenden Verkehrsrechte spätestens nach dem Ablauf von fünf Jahren unter Anwendung der Bestimmungen des § 16 möglich ist.