



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II/L1 (Luftfahrtrecht und Flugsicherung)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65 Fax	Datum
BMVIT- 58.504/0004- II/L1/2007	UV-GSt/Ma	Doris Unfried	DW 2720	DW 2105	30.10.2007

Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 (BGzLV 2008)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zu oa Gesetzesentwurf Stellung wie folgt:

Mit der Verordnung (EG) Nr 847/2004 über die Aushandlung und Durchführung von Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten wurden die Rahmenbedingungen festgelegt, unter denen die Mitgliedstaaten künftig bilaterale Luftverkehrsabkommen abschließen und Verkehrsrechte unter Gemeinschaftsunternehmen aufteilen können. Die Bestimmungen des BGzLV sollen nun an die Verordnung (EG) Nr 847/2004 angepasst und die Gleichbehandlung aller Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich bei der Verhandlung von Luftverkehrsabkommen und bei der Aufteilung von Flugverkehrsrechten sichergestellt werden. Durch diese Anpassung können in Hinkunft alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Flugverkehrsdienste zwischen Österreich und Drittstaaten anbieten.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

Zu § 2 Z 8 Begriffsbestimmungen

Die Definition von „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich“ basiert zwar auf EuGH-Judikator, aber dennoch scheint ein Fehler bezüglich der Textierung vorzuliegen. Der EuGH spricht von einer Niederlassung im Sinne der Artikel 52 ff EWG-Vertrag, wenn es sich um die tatsächliche Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit mittels einer festen Einrichtung in einem anderen Mitgliedstaat auf unbestimmte Zeit handelt. Der im Entwurf gewählte Begriff „im Rahmen fester Vereinbarun-

gen“ ist möglicherweise aus einem anderen Zusammenhang genommen und hier nicht korrekt.

Weiters ist auch in den erläuternden Bemerkungen der Verweis auf die EuGH-Urteile nicht ganz richtig wiedergegeben, denn korrekterweise müsste es heißen „EuGH, Urteil Rs C-221/89, Factortame, Rn 20“. Das im Entwurf zitierte Urteil in der Rs C-48/93 behandelt ein anderes Thema.

Zu § 11 Abs 2 Z 2 Gewerblicher Luftverkehr von und nach Staaten, mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht

Hier wird dem Bundesminister für Verkehr die Ermächtigung erteilt, gewerbliche Beförderungen zu bewilligen, wenn die Luftfahrtunternehmen aus dem jeweiligen Drittstaat in ihrem Heimatstaat zum Betrieb zugelassen sind. Diese vage Einschränkung könnte aus Sicht der BAK zu unerwünschten Folgen führen, da nicht sichergestellt ist, dass alle Drittstaaten hohe Sicherheitsstandards für die Betriebsbewilligung einer Fluggesellschaft voraussetzen. Aus Sicht des Konsumentenschutzes sollte hier unbedingt auch ein Zusammenhang mit den seit einigen Jahren in der Europäischen Union geführten sog „Schwarzen Listen“ der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der EU eine Betriebsuntersagung ergangen ist und denen daher die Landung innerhalb der EU aus sicherheitstechnischen Gründen untersagt wurde, hergestellt werden.

Zu § 12 Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen

Abs 2 umfasst einen Kriterienkatalog, den der Bundesminister für Verkehr im Falle einer Namhaftmachung heran zu ziehen hat. Es dürfen gemäß dieses Kataloges nur solche Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft namhaft gemacht werden, die ein angemessenes Angebot für die Nachfrager bieten können (Z 1) und die auch sonst geeignet sind, die in Zusammenhang mit der Ausübung der Luftverkehrsrechte in Betracht kommenden Aufgaben zu erfüllen (Z 2).

Hier stellt sich aus Sicht der AK die grundsätzliche Frage, welche „Aufgaben“ gemeint sind. Eine Klarstellung wäre wünschenswert.

Nachdem bislang in den rd 100 bilateralen Luftverkehrsabkommen, die Österreich geschlossen hat, Austrian Airlines namhaft gemacht wurde, wird diese Novelle massive Einschnitte in die Geschäftstätigkeit des österreichischen Luftfahrtunternehmens mit sich bringen. Austrian Airlines haben in den Märkten außerhalb der Europäischen Gemeinschaft durch jahrzehntelange Vorarbeiten Geschäftsmodelle entwickelt, die nun Basis für alle Konkurrenten werden sollen und das in einem Markt mit sehr starkem Wettbewerb. Die BAK befürchtet in diesem Zusammenhang Wettbewerbsverzerrungen zulasten von Austrian Airlines. Das Verhindern von wettbewerbsverzerrenden Situationen muss Ziel dieser Novelle sein und daher sollte der Kriterienkatalog entsprechend adaptiert werden.

Zu § 15 Verfahren zur Aufteilung eingeschränkter Verkehrsrechte

Die Verordnung macht vor allem deshalb nationale Anpassungen erforderlich, weil sie für den Fall eingeschränkter Verkehrsrechte ein transparentes und nicht diskriminierendes Verfahren für deren Vergabe verlangt, das die Mitgliedstaaten fest zu legen haben.

Der Bundesminister für Verkehr hat gemäß dem vorliegenden Entwurf im Falle eingeschränkter Verkehrsrechte eine Auswahl unter den Bewerbern zu treffen und dabei einerseits die Qualität der Luftverkehrsdienstleistung und andererseits sonstige öffentliche Interessen mit zu berücksichtigen.

In Abs 3 werden Kriterien angeführt, die für die Beurteilung der Qualität relevant sind. Auch in Zusammenhang mit diesem Kriterienkatalog gilt das zu § 12 bezüglich Wettbewerbsverzerrungen Gesagte.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors