
2869/J-BR/2011

Eingelangt am 22.12.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Bundesrates Gerd Krusche
und weiterer Bundesräte

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend die Konsequenzen aus der Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes
Teile der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung 2008 - AOCV 2008 als
verfassungswidrig anzusehen

Auf Grund einer schon 2010 höchst umstrittenen Vorgangsweise der Austro Control, die auch von neutralen Beobachtern damals als schikanös empfunden worden war (ORF Sendung Report vom 9.2.2010) und sogar den Salzburger Landtag zu einer einstimmigen Resolution gegen die Austro Control getrieben hat, ist auf der Grundlage einer nunmehr als verfassungswidrig erkannten Bestimmung in der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung 2008 - AOCV 2008 einem Unternehmen möglicherweise schwerer wirtschaftlicher Schaden entstanden für den die Republik in entsprechendes Urteil vorausgesetzt, aufkommen müssen wird.

Konkret war und ist § 3 Abs. 2 der AOCV (*....sind nur Flüge mit Hubschraubern der Flugleistungsklasse I zulässig. Ambulanz- und Rettungsflüge mit Hubschraubern sind ab dem 1. Jänner 2010 nur mit Hubschraubern zulässig, die in Flugleistungsklasse I betrieben werden und die nach den Bauvorschriften (Certification Sepcifications) CS 27 (bzw. FAR 27) - Annex C, Kategorie A oder nach CS 29 (bzw. FAR 29) zugelassen wurden.*) fachlich sehr umstritten, denn die Europäische Luftfahrtbehörde EASA publiziert bis heute das als Standardwerk gültige "JAA Administrative & Guidance Material Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance LEAFLET NO. 43 dessen Absatz 3.3 schließt" ... *The text does not call for the application of any specific Performance Class per se only that the existing requirements for Commercial Air Transport - as contained in the main body of JAR-OPS 3 - be applied. Because the number of occupants carried in HEMS is usual/y less than nine2, any applicable Performance Class could be applied.*" Auf Grund welcher Überlegungen sowohl die OZB im BMVIT als auch die Austro Control dies geflissentlich ignorierten, wurde nie publik.

Insgesamt ist die AOCV 2008 soweit sie auf Luftfahrtunternehmen mit Flugzeugen angewandt wird fragwürdig, denn sie stellt eine nur in Österreich in Form einer Erweiterung gültige Veränderung der Commission Regulation (EC) No 859/2008 – EU OPS dar und bedeutet alleine schon deswegen einen Wettbewerbsnachteil für heimische Luftfahrtunternehmen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Besonders bedenklich ist § 5 der AOCV, denn er steht zum Grundrecht auf freie Berufswahl im Widerspruch. Deswegen finden sich in den europäischen Rechtsnormen keine Zugangsbeschränkungen, die nicht auf konkreten Anforderungen aufbauen. Die Möglichkeit, Personen wegen nicht näher normierten "Bedenken" laut § 5 Abs.3 AOCV die Berufsausübung zu erschweren, ja sogar zu untersagen, ist vermutlich verfassungswidriger Natur und kann sehr leicht als schikanöses Druckmittel der Behörde missbräuchlich verwendet werden.

Dazu stellen die unterzeichnenden Bundesräte an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Wie lautet Ihr Auftrag an die zuständige Abteilung IV/L1 zur Überarbeitung der Luftverkehrsbetreiberzeugnis-Verordnung 2008 - AOCV 2008?
2. Werden Sie die Gelegenheit nützen, um die AOCV einer tiefgreifenden Überarbeitung zu unterziehen oder müssen die notwendigen Veränderungen von Betroffenen unter Tragung des vollen wirtschaftlichen Risikos erstritten werden?
3. Wann werden die bis heute ignorierten Anwendungsprinzipien der Europäischen Luftfahrtbehörde bzw. der JAA betreffend HEMS in den nationalen Rechtsbestand übernommen?
4. Weswegen wurde abweichend vom europäischen Standard in die AOCV 2008 die nunmehr erfolgreich bekämpfte Bestimmung aufgenommen?
5. Mit welcher Begründung können Sie ausschließen, dass die gegenständliche Bestimmung in der AOCV 2008 nicht auf bestimmte Marktteilnehmer ausgerichtet worden war?
6. Woraus können Sie schließen, dass die gegenständliche Bestimmung wissentlich um ihre verfassungsmäßige Problematik nicht vorsätzlich in die AOCV 2008 aufgenommen worden war?
7. In welcher Höhe sind bislang Kosten für die rechtfreundliche Beratung und Vertretung der Geschäftsführung der ACG bzw. von Mitarbeitern der ACG im Zusammenhang mit Heli-Austria-Verfahren?
8. Wie vielen weiteren Unternehmen wurde die Unternehmenstätigkeit auf der Grundlage der verfassungswidrigen Bestimmung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung 2008 - AOCV 2008 durch die Austro Control erschwert bzw. verunmöglicht?
9. Mit welchen Schadenersatzforderungen ist auf Grund der Anwendung der verfassungswidrigen Bestimmung der Luftverkehrsbetreiberzeugnisverordnung 2008 AOCV 2008 der Austro Control zu rechnen, d.h. budgetäre Vorsorge zu treffen?