



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2  
Telefax (0222) 7130326  
Telefax (0222) 71162/1599 (Verkehrspolitik)  
Telefax (0222) 71162/4499 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)  
Teletex (232)3221155 bmowv  
Telex 613221155 bmowv  
DVR: 0090204

Pr.Zl. 58.504/1-7/96

Sachbearbeiter:  
Tel. (0222) 71162 DW

An/die/das/den

<b>Gesetzentwurf</b>	
Zl.	8 -GE/19 P6
Datum	16.2.1996
Verteilt	23.2.96 ✓

Österreichische Präsidentschaftskanzlei  
Verfassungsgerichtshof  
Verwaltungsgerichtshof  
Rechnungshof  
Parlamentsdirektion  
Volksanwaltschaft  
Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst  
alle Bundesministerien  
Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt  
Mag. Karl Schlögl  
Herrn Staatssekretär im Bundeskanzleramt  
Mag. Gerhard Schäffer  
Frau Staatssekretärin im Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten  
Dr. Benita Ferrero-Waldner  
Finanzprokuratur  
Generaldirektion der Österreichischen Bundesforste  
Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen  
Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung  
Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Amt der Kärntner Landesregierung  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
Amt der Salzburger Landesregierung  
Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Amt der Tiroler Landesregierung  
Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Amt der Wiener Landesregierung  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Burgenland  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Kärnten  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Niederösterreich  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Oberösterreich  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Salzburg  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Steiermark  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Tirol

*Utaig Payer*  
*Dr. Kleinsgraber*

- 2 -

Unabhängigen Verwaltungssenat in Vorarlberg  
Unabhängigen Verwaltungssenat in Wien  
Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer  
Österreichischen Städtebund  
Österreichischen Gemeindebund  
Wirtschaftskammer Österreich  
Vereinigung Österreichischer Industrieller  
Bundesarbeiterkammer  
Österreichischen Gewerkschaftsbund  
Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs  
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag  
Kärntner Rechtsanwaltskammer  
Oberösterreichische Rechtsanwaltskammer  
Salzburger Rechtsanwaltskammer  
Steiermärkische Rechtsanwaltskammer  
Tiroler Rechtsanwaltskammer  
Vorarlberger Rechtsanwaltskammer  
Rechtsanwaltskammer für Wien  
Rechtsanwaltskammer für Niederösterreich  
Rechtsanwaltskammer für Burgenland  
Österreichische Notariatskammer  
Österreichische Patentanwaltskammer  
Österreichische Ärztekammer  
Österreichische Dentistenkammer  
Bundeskammer der Tierärzte Österreichs  
Österreichische Apothekerkammer  
Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten  
Kammer der Wirtschaftstreuhänder  
Bundeskonzferenz der Kammern der freien Berufe  
Gewerkschaft öffentlicher Dienst  
Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger  
Österreichische Rektorenkonferenz  
Verband der Professoren Österreichs  
Österreichische Normungsinstitut  
Verband Österreichischer Zeitungsherausgeber  
Bundessportorganisation  
Hauptverband der Land- und Forstwirtschaftsbetriebe Österreichs  
Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring-Club  
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs  
Vereinigung österreichischer Richter  
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre  
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Wien  
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Graz  
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Linz  
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Salzburg  
Rechtswissenschaftliche Fakultät der Universität Innsbruck

- 3 -

Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein  
Verband Österr. Mittel- u. Großbetriebe des Einzelhandels  
ARGE DATEN  
Österreichische Institut für Rechtspolitik  
Datenschutzrat  
Österreichischen Rat für Wissenschaft und Forschung  
Institut für Rechtswissenschaften TU Wien  
Institut für Wirtschaft, Politik und Recht  
Institut für Rechtswissenschaften Universität Klagenfurt  
Institut für Verfassungs- und Verwaltungsrecht, WU Wien  
Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs  
Verband der Elektrizitätswerke Österreichs  
Institut für Europarecht Wien  
Arbeitsgemeinschaft der Österreichischen Verkehrsflughäfen  
Austro Control GmbH  
Österreichischen AERO CLUB  
alle Mitglieder u. Ersatzmitglieder des Zivilluftfahrtbeirates  
Verband österreichischer Verkehrspiloten

Betr.: Entwurf des Bundesgesetzes über  
den zwischenstaatlichen Luftverkehr  
(BgzLV 1996)

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste  
Zivilluftfahrtbehörde übermittelt in der Beilage den Entwurf des Bundesgesetzes über den  
zwischenstaatlichen Luftverkehr (BgzLV 1996).

Es wird um Stellungnahme zu diesem Entwurf bis längstens

**1. April 1996**

- 4 -

ersucht. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine Stellungnahme eingelangt sein, wird angenommen, daß gegen den Entwurf keine Bedenken bestehen.  
Gleichzeitig wird ersucht, die Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln.

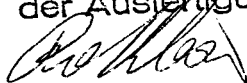
Beilage

Wien, am 14. Februar 1996

Für den Bundesminister:

Dr. Prachner

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



## **Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV 1996)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **I. Teil**

#### **Begriffsbestimmungen**

§ 1. Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

1. Fluglinienverkehr: die dem öffentlichen Verkehr dienende, regelmäßige flugplanmäßige Beförderung auf bestimmten Strecken,
2. Bedarfsverkehr: jede andere gewerbsmäßige Beförderung,
3. Gelegenheitsverkehr: Einzelflüge oder eine Reihe von nicht mehr als vier Flügen innerhalb von zwei Kalendermonaten auf derselben Flugstrecke,
4. Flugplan: Produktionsprogramm eines Luftfahrtunternehmens während einer bestimmten Verkehrsperiode,
5. Drittstaat: ein Staat, der nicht Mitglied des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist,
6. Kapazität: die Anzahl von Sitzplätzen und die zur Verfügung stehende Nutzlast, die im gewerbsmäßigen Luftverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraumes angeboten werden.

#### **Luftverkehrsabkommen**

§ 2. Zwischenstaatliche Übereinkommen über den Luftverkehr - in den folgenden Bestimmungen sind diese Übereinkommen als Luftverkehrsabkommen bezeichnet - sind

unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abzuschließen.

### **Gewährung von Flugverkehrsrechten**

§ 3. (1) In Luftverkehrsabkommen kann nach Maßgabe der Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft die Verpflichtung übernommen werden, den namhaft zu machenden Luftfahrtunternehmen hinsichtlich bestimmter Flugstrecken insbesondere folgende Rechte zu gewähren (Flugverkehrsrechte):

1. das Recht, das Bundesgebiet ohne Landung zu überfliegen,
2. das Recht, im Bundesgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen (technische Landungen),
3. das Recht, Fluggäste, Fracht und Post aus dem anderen Vertragsstaat nach Österreich und umgekehrt zu befördern,
4. das Recht, Fluggäste, Fracht und Post aus dritten Staaten nach Österreich und umgekehrt zu befördern.

(2) Eine Verpflichtung im Sinne des Abs. 1 ist nur zu übernehmen, wenn der andere Vertragsstaat dem von Österreich namhaft gemachten Unternehmen die vertraglich zugesicherten Rechte tatsächlich gewährt.

(3) Die gewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post innerhalb des Bundesgebietes (Kabotage) bleibt grundsätzlich österreichischen Luftverkehrsunternehmen vorbehalten. Ein ausländisches Luftfahrtunternehmen dem eine Betriebsgenehmigung gemäß der VO (EWG) 2407/92 erteilt wurde, ist dabei einem österreichischen Luftfahrtunternehmen mit der Maßgabe gleichgestellt, daß das ausländische Unternehmen bis zum 1. April 1997 für die Kabotage höchstens 50 vH seiner Kapazität einsetzen darf die pro Flugplanperiode für den Flugdienst, dessen Erweiterung oder Vorstufe die Kabotage bildet, vorhanden ist.

### **Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen**

§ 4. (1) Wird der Republik Österreich in einem Luftverkehrsabkommen das Recht eingeräumt, Luftfahrtunternehmen namhaft zu machen, denen vom anderen Vertragsstaat

- 3 -

bestimmte Flugverkehrsrechte (§ 3) zu gewähren sind, so obliegt die Namhaftmachung dieser Unternehmen der Bundesregierung.

(2) Es dürfen nur Unternehmen namhaft gemacht werden, die

1. eine Betriebsgenehmigung besitzen,
2. auf Grund ihres Betriebsumfanges die Gewähr dafür bieten, daß sie den Verpflichtungen nachkommen werden, die sich aus dem betreffenden Luftverkehrsabkommen für ein namhaft gemachtes Unternehmen ergeben, und
3. auch sonst geeignet sind, die in Betracht kommenden Verkehrsaufgaben zu erfüllen.

(3) Eine Namhaftmachung (Abs. 1) kann jederzeit aus luftverkehrspolitischen Gründen zugunsten eines anderen Unternehmens widerrufen werden. Sie ist jedenfalls dann zu widerrufen, wenn das namhaft gemachte Unternehmen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht mehr erfüllt oder die ihm zustehenden Flugverkehrsrechte nicht ausübt.

#### **Anpassung des Flugverkehrsangebotes an die Flugverkehrsnachfrage**

§ 5. In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, daß bei Erteilung von Flugplanbewilligungen (§ 10) das Flugverkehrsangebot anzupassen ist:

1. der Flugverkehrsnachfrage zwischen Österreich und dem anderen Vertragsstaat,
2. der Flugverkehrsnachfrage zwischen den Vertragsstaaten und dritten Staaten, die von der betreffenden Flugstrecke berührt werden, und
3. den Bedingungen für einen wirtschaftlichen Betrieb der betreffenden Flugstrecke.

#### **Versagung, Widerruf und Einschränkung von Flugverkehrsrechten**

§ 6. In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, daß Flugplanbewilligungen (§ 10) zu versagen, zu widerrufen oder einzuschränken sind, wenn

1. das Unternehmen gegen österreichische Rechtsvorschriften verstoßen hat, oder
2. das Unternehmen gegen Verpflichtungen verstoßen hat, die sich aus dem

- 4 -

- Luftverkehrsabkommen ergeben, oder
3. nicht nachgewiesen wird, daß das überwiegende Eigentumsrecht und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Unternehmen dem anderen Vertragsstaat zustehen. Hierbei sind dem anderen Vertragsstaat physische und juristische Personen dieses Staates gleichgestellt.

### **Flugstreckenpläne**

§ 7. Die Flugstrecken, für welche Flugplanbewilligungen (§ 10) erteilt werden sollen, sind im Rahmen der im Luftverkehrsabkommen gewährten Flugverkehrsrechte unter Bedachtnahme auf die Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft zu vereinbaren (Flugstreckenpläne). Für die Durchführung von Fluglinienverkehr auf diesen Flugstrecken sind Flugplanbewilligungen (§ 10) zu beantragen.

### **Entgelt für die Benützung von Flughäfen und deren Einrichtungen sowie für die Bereitstellung von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten**

§ 8. Für die Benützung von Flughäfen und deren Einrichtungen sowie für die Bereitstellung von Flugsicherungseinrichtungen und -diensten kann in Luftverkehrsabkommen die Entrichtung eines Entgelts entsprechend den Grundsätzen des Art. 15 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl.Nr. 97/1949, vereinbart werden.

## **II. Teil**

### **Gewerbsmäßiger Luftverkehr von und nach Staaten mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht**

#### **Zulassung ausländischer Luftfahrtunternehmen**

§ 9. (1) Wenn nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen etwas anderes bestimmt ist,



- 5 -

kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und/oder Sachen von und nach Österreich mit Luftfahrzeugen im Fluglinienverkehr und/oder im Bedarfsverkehr Unternehmen aus Ländern, die nicht Mitgliedstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, bewilligen, wenn

1. diese in ihrem Heimatstaat zum Betrieb zugelassen sind,
2. österreichische Luftfahrtunternehmen in dem betreffenden anderen Staat zugelassen werden und
3. öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der Sicherheit der Luftfahrt oder der Luftverkehrswirtschaft, nicht entgegenstehen.

(2) Bewilligungen gemäß Abs. 1 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder der Luftverkehrswirtschaft gelegen ist. Sie sind zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung weggefallen ist oder im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht gegeben war und dieser Mangel noch fort dauert.

### **III. Teil**

#### **Voraussetzungen für die Ausübung von Flugverkehrsrechten**

##### **Flugplanbewilligungen**

**§ 10.** (1) Unternehmen im Sinne des I. und II. Teiles und Unternehmen, denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) 2407/92 erteilt wurde, haben, wenn sie Personen und/oder Sachen nach oder von Staaten, die nicht Mitgliedstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, gewerbsmäßig im Rahmen einer Fluglinie befördern wollen, für die geplanten Flugpläne beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Bewilligung zu beantragen (Flugplanbewilligung). Diese Anträge sind schriftlich spätestens 30 Tage vor dem beabsichtigten Zeitpunkt des Betriebes vorzulegen und müssen neben den beantragten Flugplänen

1. Angaben über die zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeugtypen mit den Sitzplatz- und/oder Frachtkapazitäten,

- 6 -

2. den Nachweis einer den §§ 166 und 167 Luftfahrtgesetz entsprechenden Versicherung enthalten.

(2) Werden vom Unternehmen während des Bewilligungszeitraumes Änderungen der im Abs. 1 genannten Angaben beabsichtigt, so sind diese dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr schriftlich spätestens fünf Werktage vor dem geplanten Zeitpunkt des geänderten Betriebes zur Bewilligung vorzulegen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder im Interesse der Luftverkehrswirtschaft, gelegen ist. Weiters sind sie unter der Bedingung zu erteilen, daß die Aufnahme des Betriebes innerhalb von zwei Wochen nach dem von der Behörde bewilligten Zeitpunkt erfolgen muß und der Betrieb innerhalb des bewilligten Zeitraumes nicht länger als zwei Wochen ruhen darf, andernfalls die Bewilligung erlischt.

(4) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 sind zu widerrufen, wenn dies aufgrund öffentlicher Interessen, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, im luftverkehrswirtschaftlichen Interesse oder aufgrund einer völkerrechtlichen Verpflichtung erforderlich ist.

### **Gewerbsmäßige Beförderung von und nach Drittstaaten im Bedarfsflugverkehr**

§ 11. (1) Unternehmen im Sinne des § 10, welche Personen und/oder Sachen im Bedarfsflugverkehr von und nach Drittstaaten gewerbsmäßig befördern wollen, haben beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Bewilligung zu beantragen. § 10 Abs. 1 Z 1 und 2, Abs. 2, Abs. 3 erster Satz und Abs. 4 sind anzuwenden.

- 7 -

(2) Keiner Bewilligung gemäß Abs. 1 bedürfen

1. Flüge zum Zwecke der Erfüllung humanitärer Verpflichtungen oder der Hilfeleistung in Notfällen,
2. Flüge, die von Unternehmen, die eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) 2407/92 besitzen, mit Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 14.000 kg durchgeführt werden sollen und
3. Flüge gemäß Artikel 2 des Multilateralen Abkommens über die kommerziellen Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa, BGBl. Nr. 163/1957.

(3) Flüge gemäß Abs. 2 Z 3 sind dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr längstens fünf Werktage vor Durchführung des Fluges zu melden.

### **Meldepflichten**

§ 12. Unternehmen, denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) 2407/92 erteilt wurde und die Personen und/oder Fracht auf Flugstrecken zwischen Staaten, welche Mitglied des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, gewerbsmäßig befördern wollen, haben die Flugpläne dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Kenntnisnahme vorzulegen. § 10 Abs. 1 und 2 sind sinngemäß anzuwenden.

### **4. Teil**

#### **Beförderungsbedingungen und Verkaufsorganisation**

§ 13. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann vorschreiben, daß die von einem Luftfahrtunternehmen welches Flugverkehr in oder von/nach Österreich betreibt, zur Anwendung kommenden Beförderungsbedingungen und Beförderungstarife zur Kenntnis vorzulegen sind.

(2) Die Beförderungsbedingungen haben unter Berücksichtigung einschlägiger internationaler Standards all jene Bedingungen zu enthalten, unter denen die Beförderung

durchgeführt wird. Die Beförderungstarife sind in Übereinstimmung mit den auf dem Gebiet der Tarifierstellung üblichen internationalen Grundsätzen zu erstellen.

### **Verkaufsorganisation**

§ 14. (1) Ausländische Luftfahrtunternehmen bedürfen für die Ausübung einer kommerziellen Tätigkeit wie insbesondere das Anbieten und Verkaufen von Flugscheinen im eigenen Stadtbüro oder durch Agenten einer Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sofern österreichische Luftfahrtunternehmen im betreffenden anderen Staat einer derartigen Bewilligung bedürfen.

(2) Die Bewilligung gemäß Abs. 1 ist auf Antrag zu erteilen, wenn

1. das Luftfahrtunternehmen in seinem Heimatstaat zum Betrieb zugelassen ist;
2. öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft nicht entgegenstehen, und
3. österreichischen Luftfahrtunternehmen im betreffenden anderen Staat die ungehinderte und tatsächliche Ausübung der im Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten gestattet wird,
4. keine völkerrechtlichen Verpflichtungen Österreichs entgegenstehen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 sind insoweit bedingt, befristet und mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft erforderlich ist, und jedenfalls nur in dem Umfang und unter den Bedingungen, in dem ein beziehungsweise unter denen österreichische Luftfahrtunternehmen in dem betreffenden anderen Staat die Ausübung der in Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten tatsächlich ermöglicht wird.

(4) Die Bewilligung ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben ist oder im Zeitpunkt der Erteilung nicht gegeben war und dieser Mangel fort dauert.

- 9 -

### **Strafbestimmung**

**§ 15.** Wer den Vorschriften der §§ 12 oder 13 zuwiderhandelt oder gewerbsmäßige Flüge ohne die nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Bewilligungen durchführt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist vom Landeshauptmann mit einer Geldstrafe bis 50.000 S, im Wiederholungsfall bis 100.000 S zu bestrafen.

### **V. Teil**

#### **Verfahrens- und Schlußbestimmungen**

##### **Anträge**

**§ 16.** Anträge auf Erteilung von Bewilligungen gemäß § 12 können gemeinsam mit Anträgen auf Erteilung von Bewilligungen gemäß § 8 Luftfahrtgesetz bei der Austro Control GmbH eingebracht werden.

##### **Inkrafttreten**

**§ 17.** (1) Dieses Bundesgesetz tritt am xx xx 1996 in Kraft.

(2) Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl.Nr. 393/1973, außer Kraft. Bisher abgeschlossene zwischenstaatliche Luftverkehrsabkommen bleiben unberührt.

##### **Vollziehung**

**§ 18.** (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

(2) Mit der Vollziehung der §§ 2 bis 6 ist die Bundesregierung betraut.

- 10 -

(3) Die Vorbereitung und Verhandlung von Regierungsübereinkommen über den Luftverkehr obliegt dem Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Soweit jedoch Fragen der Luftfahrtpolitik in Betracht kommen, ist hierfür der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zuständig.

(4) Soweit im Abs. 3 nichts anderes bestimmt ist, ist mit der Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen, die aufgrund dieses Bundesgesetzes von der Bundesregierung zu treffen sind, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut. Mit der Durchführung von Maßnahmen, die gemäß § 4 von der Bundesregierung zu treffen sind, ist der Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

## Vorblatt

### **Problem:**

Mit dem Beitritt Österreichs zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sind für Österreich im Bereich der Luftfahrt die Regelungen des sog.

3. Liberalisierungspaketes der EU innerstaatlich in Kraft getreten.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr (BGzLV 1973), BGBl.Nr. 393/1973, anzupassen.

### **Lösung:**

Mit der Neufassung des BGzLV erfolgt neben der Anpassung dieses Rechtsbereiches an die geänderte Rechtslage gleichzeitig auch eine Bereinigung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren.

### **Kosten:**

Für den Bund entstehen keine Kosten.

### **Alternative:**

Keine

### **EU-Konformität:**

Durch einzelne Bestimmungen wird die Verordnung (EWG) 2408/92 ergänzt. Im übrigen ist volle EU-Konformität gegeben.

## **Erläuterungen**

### **A. Allgemeines**

Nach dem Beitritt Österreichs zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum ist mit BGBl.Nr. 566/1994 (Anhang 11 des Beschlusses Nr. 7/94 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses), sind für Österreich im Bereich der Luftfahrt auch die Verordnungen des sog. dritten Liberalisierungspaketes, nämlich die VO (EWG) 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, die VO (EWG) 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des inngemeinschaftlichen Flugverkehrs, die VO (EWG) 2409/92 über Flugpreise und Luftfrachtraten, die VO 2410/92 (zur Änderung der VO 3975/87) über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen und die VO 2411/92 (zur Änderung der VO 3976/87) zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr.

Mit dieser - durch den EU-Beitritt nicht beeinflussten - Änderung der Rechtslage hat sich auch die luftverkehrspolitische Situation Österreichs entscheidend geändert. Bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen EWR-Staaten haben weitgehend ihre Bedeutung verloren, es ist eine umfassende Liberalisierung des Luftverkehrs eingetreten. Als Beispiel sei hier nur die - wenngleich mit Einschränkungen und zeitlich abgestuft - Freigabe der Kabotage innerhalb des EWR erwähnt.

Auch im Verhältnis Österreichs zu Drittstaaten ist insofern eine Änderung eingetreten, als bei bilateralen Luftverkehrsabkommen nunmehr auch im Rahmen der Namhaftmachung eines Luftfahrtunternehmens Österreichs Mitgliedschaft in der EU zu beachten sein wird.

Diese neue Situation benötigt ein entsprechendes gesetzliches Instrument, wobei gleichzeitig auch die Gelegenheit genutzt werden soll, das Gesetz im Sinne der Verwaltungsvereinfachung entsprechend zu adaptieren.



Die Kompetenz des Bundes zur Erlassung eines dem Entwurf entsprechenden Gesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 2 (äußere Angelegenheiten) und Z 9 (Verkehrswesen...bezüglich der Luftfahrt). Die Zuständigkeit Österreichs zum Abschluß bilateraler Luftverkehrsabkommen gilt bis zur Erteilung von Verhandlungsmandaten des Rates an die Kommission.

Es ist evident (Vorfälle in der Zivilluftfahrt in der jüngeren Vergangenheit zeigen dies deutlich), daß der Sicherheit der Luftfahrt künftighin erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet werden muß. Dies betrifft insbesondere ausländische, der Aufsicht der inländischen Luftfahrtbehörde nicht unterliegende und vor allem im Bereich der Charterflüge tätigen Luftfahrtunternehmen. Es zeigt sich auch zunehmend, daß durch Nichtbezahlung von Flughafen- und Anfluggebühren die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit mancher ausländischer Luftfahrtunternehmen in Zweifel zu ziehen ist. Es erscheint daher zweckmäßig, diesen Umständen in einer geänderten Fassung des § 146a LFG entsprechend Rechnung zu tragen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu § 2:**

Diese Bestimmung ist der unveränderte § 1 des BGzLV 1973. Der Abschluß bilateraler Luftverkehrsabkommen in Form eines Regierungsübereinkommens hat sich in der Vergangenheit sehr bewährt. Es besteht daher kein Anlaß davon abzugehen.

### **Zu § 3:**

Die Erteilung einer Beförderungsbewilligung an ausländische Luftfahrtunternehmen könnte sich nur mehr auf Unternehmen aus Drittstaaten beziehen, nicht aber auf Unternehmen, denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der VO 2407/92 erteilt wurde. Bei Unternehmen aus Drittstaaten ist zu unterscheiden: Unternehmen welche im Rahmen eines bilateralen Luftfahrtabkommens (LVA) vom Partnerstaat namhaft gemacht wurden, benötigen außer der Flugplanbewilligung keine weitere Zulassung mehr. Unternehmen aus Staaten mit denen kein LVA besteht, sind gemäß § 9 zuzulassen.

Die Aufzählung der Luftverkehrsrechte in Abs. 1 ist bloß, demonstrativ ("insbesondere").

Die Regelung der Kabotage in Abs. 3 für Luftfahrtunternehmen des EWR-Raumes entspricht der Regelung des Art. 3 der VO 2408/92, wobei auf die Einschränkungen des Art. 3 Abs. 2 hingewiesen wird.

**Zu § 4:**

Die Abs. 1 und 2 sind nahezu ident mit § 3 Abs. 1 und 2 BGzLV 1973. Im LVA kann die sog. "single designation" (Namhaftmachung eines einzigen Unternehmens) oder "multiple designation" (Namhaftmachung mehrerer Unternehmen) vereinbart werden. Wegen der Mehrheit österreichischer Luftfahrtunternehmen wird eine multiple designation anzustreben sein. Die Namhaftmachung ist eine luftverkehrspolitische Entscheidung des zuständigen Organes, ein Rechtsanspruch auf Namhaftmachung besteht auch bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 2 nicht.

Abs. 3 unterscheidet hinsichtlich des Widerrufs: aus "luftverkehrspolitischen Gründen" kann widerrufen werden, wobei die Behörde beim Widerruf - mit negativen Vorzeichen - die gleichen luftverkehrspolitischen Überlegungen anzustellen haben wird, wie bei der Namhaftmachung. Mangels Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 2 ist jedenfalls die Namhaftmachung zu widerrufen, weil sonst die Österreich aus dem LVA zustehenden Rechte nicht entsprechend ausgeübt werden können.

**Zu § 5:**

Diese Bestimmung ist fast ident mit § 4 BGzLV 1973. Sie dient im wesentlichen dazu, Überangebote an Beförderungskapazitäten zu verhindern und damit den wirtschaftlichen Betrieb der betreffenden Flugstrecken zu erleichtern

**Zu § 6:**

Das in der Z 3 genannte überwiegende Eigentumsrecht und die tatsächliche Verfügungsgewalt über das namhaft gemachte Unternehmen müssen sich nicht konkret innerhalb des anderen Vertragsstaates befinden. Die Formulierung "kann vereinbart werden" soll auch Fälle wie beispielsweise regionale Kooperationen oder supranationale staatliche Zusammenschlüsse ermöglichen.

**Zu § 7:**

Durch die Aufnahme einer Flugstrecke in den Flugstreckenplan wird dem vom Vertragspartner namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen das Recht auf Erteilung einer

Flugplanbewilligung eingeräumt, wobei jedoch § 5 (Anpassung des Flugverkehrsangebotes an die Flugverkehrsnachfrage) zu berücksichtigen ist.

Der Begriff "Flugstrecke" ist nur mehr im Zusammenhang mit dem im LVA zu vereinbarenden Flugstreckenplänen von Bedeutung. Einer eigenen Flugstreckenbewilligung (wie früher gemäß § 8 BGzLV 1973) bedarf es nicht mehr. Das Schwergewicht liegt nunmehr eindeutig bei der Flugplanbewilligung. Damit kann eine wesentliche Verwaltungsvereinfachung erreicht werden.

**Zu § 8:**

§ 8 entspricht unverändert dem § 7 BGzLV 1973. In den Erläuterungen zu § 7 heißt es dazu: "Art. 15 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sieht vor, daß von ausländischen Fluggesellschaften keine höheren Gebühren eingehoben werden dürfen als von den inländischen. Bezüglich der Flughafengebühren ist im übrigen auf § 74 Abs. 3 des Luftfahrtgesetzes zu verweisen, wonach die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen, zu denen auch die Flughafengebühren gehören, von der zuständigen Behörde genehmigt werden müssen."

**Zu § 9:**

Diese Bestimmung entspricht, auch in ihren Bewilligungsvoraussetzungen, dem bisherigen § 114 des Luftfahrtgesetzes. Einer Bewilligung gemäß § 9 bedürfen alle Unternehmen, welche Fluglinien- und/oder Bedarfsverkehr von und nach Österreich betreiben wollen und mit ihrem Heimatstaat kein LVA besteht. Das öffentliche Interesse insbesondere Sicherheitsinteressen und Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft ist mangels Bestehen eines LVA daher bei der Zulassung zu berücksichtigen.

Die Interessen der "österreichischen Luftverkehrswirtschaft" umfassen nicht nur die Interessen der österreichischen Luftfahrtunternehmen sondern auch die der Flughäfen. Erforderlichenfalls hat dabei eine Interessensabwägung stattzufinden, wie den luftverkehrspolitischen Interessen in ihrer Gesamtheit am besten Rechnung getragen werden kann.

**Zu § 10:**

Eine Flugplanbewilligung ist all jenen Luftfahrtunternehmen (uzw sowohl Luftfahrtunternehmen iS der VO 2407/92, als auch im Rahmen eines LVA namhaft gemachte Unternehmen sowie Unternehmen, welche gemäß § 9 zugelassen wurden) zu erteilen, welche

Fluglinienverkehr von oder nach Österreich nach oder von Nicht-EWR-Staaten betreiben wollen. Ausgenommen ist lediglich Fluglinienverkehr innerhalb von EWR-Staaten durch Luftfahrtunternehmen denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der VO 2407/92 erteilt wurde (sog. "bewilligungsfreie Flüge"). Für diese Flüge besteht lediglich eine Meldepflicht gemäß § 12.

Wie bereits oben zu § 7 ausgeführt, wurde das bisher zweistufig angelegte Verfahren (Flugstreckenbewilligung plus Flugplanbewilligung) auf die Erteilung der Flugplanbewilligung reduziert, sodaß damit auch eine Verwaltungsvereinfachung erreicht wird.

**Zu § 11:**

Bedarfsflüge sind wie schon bisher bewilligungspflichtig, jedoch nur mehr Flüge von und nach Drittstaaten. Bedarfsflüge innerhalb des EWR-Raumes unterliegen nur mehr der Meldepflicht des § 12. Das Bewilligungsverfahren und seine Voraussetzungen haben sich dabei nach den Grundsätzen des § 10 zu richten.

Bewilligungsfrei sind wie schon bisher Katastrophen-, Hilfsflüge udgl. sowie grenzüberschreitende Flüge österreichischer Bedarfsunternehmen mit kleineren Flugzeugen

**Zu § 12:**

Für Fluglinien- und Bedarfsverkehr innerhalb von EWR-Staaten durch Luftfahrtunternehmen, denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der VO 2407/92 erteilt wurde, ist, wie schon oben zu § 10 ausgeführt keine Flugplanbewilligung mehr erforderlich. Die Meldepflicht ist jedoch deshalb notwendig, um für die Behörde eine Übersicht über den gesamten Flugverkehr von und nach Österreich zu gewährleisten.

**Zu § 13:**

Beförderungsbedingungen und -tarife sollen nicht mehr bewilligungspflichtig sein, um den Unternehmen erforderlichenfalls eine rasche Marktanpassung zu ermöglichen. Damit soll keineswegs ein schrankenloser Wettbewerb ermöglicht werden. Für den Drittstaatenverkehr gilt dabei, daß Unternehmen, deren Tarife nur mehr als grobe marktwirtschaftliche Störung qualifiziert werden können, gegen luftverkehrswirtschaftliche Interessen verstoßen, wofür als Sanktion der Widerruf der Flugplanbewilligung gemäß § 10 Abs. 4 vorgesehen ist. Das Recht, im Sinne des Artikels 6 der VO (EWG) 2409/92 unter den dort genannten Voraussetzungen preisregulierend einzugreifen, bleibt in jedem Fall unberührt.

**Zu § 14:**

Durch den Grundsatz der materiellen Reziprozität dient diese Bestimmung wie schon bisher, dem Schutz der wirtschaftlichen Interessen österreichischer Unternehmen. Dieser Grundsatz wird durch Abs. 2 Z 4 durchbrochen, nämlich dann, wenn Österreich verpflichtet ist, zB von der UNO verhängte Sanktionen zu vollziehen.

**Zu § 15:**

Sowohl aus luftverkehrspolitischen und luftverkehrswirtschaftlichen Gründen, wie auch aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt ist es unabdingbar notwendig, daß die Oberste Zivilluftfahrtbehörde jederzeit die Übersicht über den gesamten Flugverkehr in Österreich hat. Sie benötigt deshalb ein Instrument, dieses Interesse rasch und wirksam durchzusetzen.

**Zu § 16:**

Mit dieser Bestimmung wird das Antragsverfahren für Bedarfsunternehmen erleichtert. Sie ist gleichzeitig lex specialis zu § 2 Abs. 2 Austro Control Gesetz, BGBl.Nr. 898/1993.