

## 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.

### **Lösung:**

Neuerlassung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehrs (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 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 diverse Wirtschaftszweige in Österreich möglich.

### **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 lediglich 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 (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.

### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Das vorgeschlagene Bundesgesetz enthält die notwendigen 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 die 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. Wesentlich waren 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 deren Bestimmungen 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 unterlagen einige der im Abkommen mit den Vereinigten Staaten vereinbarten Bestimmungen (Regelung der Flugpreise und Luftfrachtraten, computergesteuerte Buchungssysteme) der 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 Verkehrsunternehmen 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. Sie ist in bilateralen Luftverkehrsabkommen seit 1945 weltweit üblich, eine solche Nationalitätenklausel fand sich zum Zeitpunkt des Urteiles des EuGH 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. Zum einen war dies 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“ ersetzt werden. Weiters erfolgten Mandate zur Aushandlung von „vertikalen Abkommen“, d.h. umfassenden Luftverkehrsabkommen, welche die bisherigen von den Mitgliedstaaten abgeschlossenen einzelnen 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, Makedonien, Bosnien und Herzegowina, Kroatien, Montenegro und das Gebiet der UNMIK 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, ABI 2004 L 157, 7, 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 Implementierung der 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 jedoch den Mitgliedstaaten.

Das gemeinschaftsrechtliche Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit (Art 12 EG) erlaubt nicht, mittels verkehrspolitischer Instrumente nur "Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft" zu verfolgen. Der Entwurf ersetzt sie daher durchgängig durch öffentliche Interessen: Die EB zur geltenden Fassung des BGzLV (v.a. zu § 9) zeigen, dass schon 1997 zumindest die Interessen der Flughäfen mit unter den Begriff "Luftverkehrswirtschaft" subsumiert wurden.

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 mit einer Niederlassung in Österreich" im Sinne der Definition in § 1 Z 7 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 § 15 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 soll eine Neuerlassung des Bundesgesetzes erfolgen.

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.

## 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 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 soll die Definition des Begriffes „Drittstaat“ angepasst werden. Vom Begriff des Drittstaates sind nämlich nicht nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union bzw. wie bisher geregelt die Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes auszunehmen. Eine „Gleichstellung“ im Sinne der nunmehrigen Z 5 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, Kroatien, Makedonien, Montenegro und das Gebiet der UNMIK umfasst. Auch die Schweiz ist grundsätzlich als „gleichgestellter Staat“ anzusehen, da zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweiz ist 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“ wäre nämlich, ob und inwieweit die Liberalisierung der Luftverkehrsrechte durch die Verordnung (EWG) 2408/92 zur Anwendung kommt. Beispielsweise ist im Verhältnis zur Schweiz grundsätzlich Verordnung (EWG) 2408/92 anzuwenden. Im Artikel 15 des bilateralen Abkommen EG-Schweiz ist aber die Ausübung von Kabotage durch Schweizer Luftfahrtunternehmen innerhalb eines EG-Mitgliedstaates bzw. von EG-Unternehmen innerhalb der Schweiz ausgenommen. In dieser Hinsicht gilt die Schweiz bis zu einer Änderung der Bestimmung im bilateralen Abkommen weiterhin als Drittstaat im Sinne von Z 5. 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 Z 7 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 8 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 8 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 II C-48/93 und Gebhard C-55/94).

**Zu § 3:**

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

**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. 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.

Bei der Gewährung von Flugverkehrsrechten sollen gemäß Abs. 3 nunmehr alle möglicherweise berührten öffentlichen Interessen zu berücksichtigen sein.

**Zu § 6:**

In 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 Namhaftungserfordernisse gemäß § 12 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.

**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 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 § 9 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 gemäß Z 1 und Z 2 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.

**Zu § 11:**

Im Abs. 2 soll 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.

**Zu § 12:**

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 ein angemessenes Angebot für Nachfrager von Luftverkehrsdienstleistungen anbieten können und sonstige Aufgaben im Zusammenhang mit der Erbringung von Luftverkehrsdiensten 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 (§ 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 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 Flugverkehrsrechte ausüben soll, welches noch über keine Designierung verfügt. Der Widerruf der Namhaftmachung des ersten Unternehmens ist in diesem Fall notwendig, um die Ausübung von Flugverkehrsrechten durch das zweite Unternehmen sicherzustellen.

**Zu § 13:**

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

Im Abs. 1 wird für den Fall begrenzter Verkehrsrechte (§ 5) 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.

Auf Grund der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 847/2004 soll im Abs. 3 eine Befristung mit dem Ende der betreffenden IATA-Flugplanperiode ausdrücklich normiert werden. Eine Befristung mit Ende der Flugplanperiode war jedoch bereits nach geltendem BGzLV Vollzugspraxis. Mit dieser Befristung

soll das „Grandfathering“ im Hinblick auf die Ausübung von Flugverkehrsrechten entscheidend einschränkt und eine Diskriminierung von Unternehmen, welche noch keine Flugverkehrsdienste anbieten, stattfinden. Solchen „neuen“ Unternehmen wird dadurch erst die Bewerbung um die Ausübung von Flugverkehrsrechten und die Teilnahme an einem Auswahlverfahren gemäß § 15 ermöglicht.

Im Abs. 6 soll klargestellt werden, dass für die Ausübung von Kabotagerechten im Fluglinienverkehr durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten eine Flugplanbewilligung 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 (§ 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 nichtdiskriminierenden 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. So lange für alle Bewerber ausreichend Flugverkehrsrechte zur Verfügung stehen, sind die Bestimmungen des § 12 (Namhaftmachung) und der §§ 13 und 14 (Bewilligung) ausreichend. Falls sich aber 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. Mit dem letzten Satz von Abs. 1 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).

Um eine Auswahl unter den Bewerbern in nachvollziehbarer Form zu ermöglichen, soll eine Bewertung der Anträge nach einem in den Abs. 3 und 4 ausgeführten Kriterienkatalog erfolgen. Maßgeblich dabei sollen die Interessen der Konsumenten, aber auch andere in Frage kommende öffentliche Interessen sein. Bei der Berücksichtigung der Konsumenteninteressen soll gemäß Abs. 3 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. Im Abs. 4 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. 5 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. 5 auch klargestellt werden, dass nach erfolgter Auswahl die danach erforderlichen behördlichen Schritte folgen müssen (Namhaftmachung, Flugplanbewilligung).

**Zu § 17:**

Im Vergleich zum geltenden BGzLV (§ 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 § 19:**

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 § 20:**

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 § 21:**

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.

## Textgegenüberstellung

### Geltende Fassung

#### Neuerlassung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr

### Vorgeschlagene Fassung

## I. Teil

## 1. Abschnitt

### Allgemeine Bestimmungen, Luftverkehrsabkommen

#### Anwendungsbereich

§ 1. Dieses Bundesgesetz regelt die Gewährung und die Ausübung von Flugverkehrsrechten:

1. von und nach Drittstaaten und
2. innerhalb Österreichs durch Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten.

#### 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.

#### Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet:

1. Flugverkehrsrechte: Das Recht zur Durchführung von gewerblicher Beförderung im Luftverkehr von und nach Drittstaaten,
2. Fluglinienverkehr: die dem öffentlichen Verkehr dienende, regelmäßige flugplanmäßige Beförderung auf bestimmten Strecken,
3. Bedarfsflugverkehr: jede andere gewerbliche Beförderung,
4. Flugplan: Angebot eines Luftfahrtunternehmens während einer bestimmten Verkehrsperiode im Fluglinienverkehr,
5. Drittstaat: ein Staat, der nicht Mitglied der Europäischen Union oder einem solchen durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellt ist,
6. Kapazität: die Anzahl von Sitzplätzen und die zur Verfügung stehende Nutzlast, die im gewerblichen Luftverkehr auf einer Strecke während eines bestimmten Zeitraumes angeboten werden,
7. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft: ein Luftfahrtunternehmen, dem von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem solchen durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat eine Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilt wurde und
8. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

Österreich: ein Luftfahrtunternehmen, dem eine Betriebsgenehmigung nach der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 erteilt wurde und das eine effektive und tatsächliche Luftverkehrstätigkeit im Rahmen fester Vereinbarungen in Österreich ausübt, ohne Rücksicht auf die Rechtsform der Niederlassung.

#### Luftverkehrsabkommen

§ 2. (1) Zwischenstaatliche Übereinkommen mit Drittstaaten über den Luftverkehr (Luftverkehrsabkommen) sind unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sowie unter Berücksichtigung luftverkehrspolitischer Grundsätze von der Bundesregierung abzuschließen.

(2) Die Vorbereitung und Verhandlung von Luftverkehrsabkommen obliegt dem Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Soweit jedoch Fragen der Luftverkehrspolitik in Betracht kommen, ist hierfür der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Der Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten kann seine Zuständigkeit unter Anwendung von § 15 des Bundesministeriengesetzes 1986, BGBl. Nr. 76/1986 in der jeweils geltenden Fassung, auf den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen.

#### Verhandlung und Abschluss von Luftverkehrsabkommen

§ 3. (1) Zwischenstaatliche Übereinkommen mit Drittstaaten über den Luftverkehr von und nach Drittstaaten (Luftverkehrsabkommen), die in den Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes fallen, sind unbeschadet der sonstigen in Betracht kommenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes von der Bundesregierung abzuschließen.

(2) Die Vorbereitung und Verhandlung von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten obliegt dem Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Der Bundesminister für europäische und internationale Angelegenheiten kann seine Zuständigkeit unter Anwendung von § 15 des Bundesministeriengesetzes 1986, BGBl. Nr. 76/1986 in der jeweils geltenden Fassung, auf den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie übertragen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann auf Grund eines gemäß Abs. 2 abgeschlossenen Luftverkehrsabkommens im Rahmen seines Wirkungsbereiches Verwaltungsbereinkommen mit ausführenden Regelungen verhandeln und abschließen.

(4) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich ist Gelegenheit zur Teilnahme an Luftverkehrsverhandlungen gemäß Abs. 2 und 3 zu geben, sofern dagegen vom betreffenden Drittstaat keine Einwendungen erhoben werden.

#### 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 (§ 7) insbesondere folgende Rechte zu gewähren (Flugverkehrsrechte):

1. das Recht, das Bundesgebiet ohne Landung zu überfliegen,

#### Gewährung von Flugverkehrsrechten

§ 4. (1) In Luftverkehrsabkommen kann nach Maßgabe öffentlicher Interessen die Verpflichtung übernommen werden, den namhaft zu machenden Luftfahrtunternehmen hinsichtlich bestimmter Flugstrecken (§ 7) 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

### Geltende Fassung

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 Luftfahrtunternehmen, denen eine Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung (EWG) 2407/92 erteilt wurde, vorbehalten. Einem Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat können Kabotagerechte eingeräumt werden, wenn Interessen der österreichischen Luftverkehrspolitik nicht entgegenstehen oder einem österreichischen Unternehmen in dem betreffenden Staat dieselben Rechte eingeräumt werden.

### 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

### Vorgeschlagene Fassung

(technische Landungen),

3. das Recht, Fluggäste, Fracht und Post aus dem anderen Vertragsstaat nach Österreich, einschließlich Punkten davor, dazwischen und danach, und umgekehrt zu befördern und
4. das Recht, Fluggäste, Fracht und Post aus dritten Staaten nach Österreich, einschließlich Punkten davor, dazwischen und danach, und umgekehrt zu befördern.

(2) Einem Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat kann in einem Luftverkehrsabkommen das Recht auf die gewerbliche Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post innerhalb des Bundesgebietes (Kabotage) eingeräumt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen und Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich in dem betreffenden Staat dieselben Rechte eingeräumt werden.

### Anpassung des Flugverkehrsangebotes an die Flugverkehrsnachfrage

§ 5. In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, dass bei der Ausübung von Flugverkehrsrechten 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 Fluglinie.

### Versagung, Widerruf und Einschränkung von Flugverkehrsrechten

§ 6. In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, dass die Ausübung von Flugverkehrsrechten zu versagen, zu widerrufen oder einzuschränken sind, wenn

1. das Unternehmen gegen in Österreich anwendbare Rechtsvorschriften verstoßen hat, oder
2. das Unternehmen gegen Verpflichtungen verstoßen hat, die sich aus

### **Geltende Fassung**

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 Bedachnahme 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.

### **Vorgeschlagene Fassung**

dem Luftverkehrsabkommen ergeben, oder

3. nicht nachgewiesen wird, dass das überwiegende Eigentumsrecht und die tatsächliche Verfügungsgewalt über ein Unternehmen, das von einem Drittstaat namhaft gemacht wird, diesem Drittstaat oder einem diesem Drittstaat durch ein zwischenstaatliches Abkommen gleichgestellten Staat zustehen, wobei dem Drittstaat physische und juristische Personen dieses Drittstaates gleichgestellt sind, oder
4. nicht nachgewiesen wird, dass bei einem Unternehmen, welches von Österreich namhaft gemacht wird, die Voraussetzungen gemäß § 12 Abs. 2 vorliegen.

### **Flugstreckenpläne**

§ 7. Die Flugstrecken, auf denen Verkehrsrechte ausgeübt werden sollen, sind im Luftverkehrsabkommen unter Bedachnahme auf öffentliche Interessen zu vereinbaren (Flugstreckenpläne).

### **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 Flugsicherungsdiensten 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.

### **Sonstige Bestimmungen in Luftverkehrsabkommen**

§ 9. In Luftverkehrsabkommen können, sofern nicht Gemeinschaftszuständigkeit besteht, über die in den §§ 3 bis 8 genannten Inhalte hinaus jene sonstigen Bestimmungen wie insbesondere hinsichtlich der Vermarktung von Luftverkehrsdienstleistungen, der Überweisung von Einkünften sowie der Befreiung von Steuern und Abgaben vereinbart werden, die für eine angemessene Ausübung von Flugverkehrsrechten durch Luftfahrtunternehmen erforderlich sind.

## **III. Teil**

### **2. Abschnitt**

### Geltende Fassung

#### Voraussetzungen für die Ausübung von Flugverkehrsrechten

**§ 10.** Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis der Flugverkehrsrechte zu führen, welches allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zur Einsicht offen steht. Dieses Verzeichnis hat zu enthalten:

1. eine Darstellung der Verfahrens gemäß diesem Bundesgesetz als Grundlage für die Ausübung von Flugverkehrsrechten,
2. ein Verzeichnis der Flugverkehrsrechte einschließlich allfälliger Beschränkungen und
3. ein Verzeichnis geplanter Luftverkehrsverhandlungen (§ 3).

#### Zulassung ausländischer Luftfahrtunternehmen

**§ 9.** (1) Wenn nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen etwas anderes bestimmt ist, kann der Bundesminister für Wissenschaft 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.

### Vorgeschlagene Fassung

#### Ausübung von Flugverkehrsrechten

##### Verzeichnis der Flugverkehrsrechte

**§ 10.** Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis der Flugverkehrsrechte zu führen, welches allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zur Einsicht offen steht. Dieses Verzeichnis hat zu enthalten:

1. eine Darstellung der Verfahrens gemäß diesem Bundesgesetz als Grundlage für die Ausübung von Flugverkehrsrechten,
2. ein Verzeichnis der Flugverkehrsrechte einschließlich allfälliger Beschränkungen und
3. ein Verzeichnis geplanter Luftverkehrsverhandlungen (§ 3).

#### Gewerblicher Luftverkehr von und nach Staaten, mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht

**§ 11.** (1) Wenn nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarungen etwas anderes bestimmt ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen von und nach Staaten, mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht, mit Luftfahrzeugen im Fluglinienverkehr oder im Bedarfsverkehr bewilligen, wenn

1. öffentliche Interessen wie insbesondere die das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder das gesamtwirtschaftliche Interesse nicht entgegenstehen,
2. im Falle von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten diese in ihrem Heimatstaat zum Betrieb zugelassen sind und
3. im Falle von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich in dem betreffenden anderen Staat zugelassen werden.

(2) Der Antrag auf eine Bewilligung gemäß Abs. 1 ist spätestens 60 Tage, vor dem beabsichtigten Zeitpunkt des Betriebes zu beantragen und hat die in § 13 Abs. 1 genannten Angaben zu enthalten. Werden vom Unternehmen während des Bewilligungszeitraumes Änderungen des bewilligten Betriebes beabsichtigt, so sind diese dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich spätestens fünf Werktage vor dem geplanten Zeitpunkt des geänderten Betriebes zur Bewilligung vorzulegen.

### Geltende Fassung

### Vorgeschlagene Fassung

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und im Interesse der Gesamtwirtschaft gelegen ist. Die Bewilligung ist jedoch jedenfalls mit dem Ende der jeweiligen IATA-Flugplanperiode zu befristen. 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.

(4) Vor der Erteilung einer Bewilligung gemäß Abs. 1 an ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich ist, falls dies vom betreffenden Drittstaat gefordert wird, eine Namhaftmachung unter Anwendung der Bestimmungen des § 12 durchzuführen.

#### Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen

§ 4. (1) Wird der Republik Österreich in einem Luftverkehrsabkommen das Recht eingeräumt, Luftfahrtunternehmen namhaft zu machen, denen vom anderen Vertragsstaat bestimmte Flugverkehrsrechte (§ 3) zu gewähren sind, so obliegt die Namhaftmachung dieser Unternehmen dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

- (2) Es dürfen nur Unternehmen namhaft gemacht werden, die
1. ihren Sitz in Österreich haben und denen eine Betriebsgenehmigung (Verordnung (EWG) 2407/92) erteilt wurde, und
  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) Die Voraussetzungen des Abs. 2 gelten auch für Luftfahrtunternehmen, welche Flugverkehr von und nach Drittstaaten mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht, durchführen wollen.

(4) Ein Rechtsanspruch auf Namhaftmachung besteht nicht.

(5) Eine Namhaftmachung (Abs. 1) kann jederzeit aus luftverkehrspolitischen Gründen zugunsten eines anderen Unternehmens widerrufen werden. Sie ist jedenfalls dann zu widerrufen, wenn das namhaft

#### Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen

§ 12. (1) Wird der Republik Österreich in einem Luftverkehrsabkommen das Recht eingeräumt, Luftfahrtunternehmen namhaft zu machen, denen vom anderen Vertragsstaat die Ausübung von Flugverkehrsrechten zu gewähren ist, so obliegt die Namhaftmachung dieser Unternehmen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

- (2) Es dürfen nur Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich namhaft gemacht werden, die
1. ein angemessenes Angebot für die Nachfrager von Luftverkehrsdienstleistungen bieten können und
  2. auch sonst geeignet sind, die in Zusammenhang mit der Ausübung der Flugverkehrsrechte in Betracht kommenden Aufgaben zu erfüllen.

(3) Eine Namhaftmachung (Abs. 1) hat spätestens mit Erteilung einer Bewilligung an ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich gemäß § 13 oder § 14 zu erfolgen.

(4) Eine Namhaftmachung kann widerrufen werden, wenn das namhaft gemachte Unternehmen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht mehr erfüllt, mit der Ausübung der Flugverkehrsrechte, für die es namhaft gemacht wurde, nicht innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten beginnt oder solche Flugverkehrsrechte über einen solchen Zeitraum nicht ausübt, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen kann glaubhaft machen, dass höhere Gewalt der Betriebsaufnahme bzw. Durchführung entgegensteht. Sie ist zu widerrufen, wenn dies auf Grund von Bestimmungen eines

### Geltende Fassung

gemachte Unternehmen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht mehr erfüllt oder die ihm zustehenden Flugverkehrsrechte nicht ausübt.

### 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 Drittstaaten gewerbsmäßig im Rahmen einer Fluglinie befördern wollen, für die geplanten Flugpläne bei der Austro Control GmbH 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,  
 2. den Nachweis von der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, entsprechenden Versicherungen enthalten.  
 (2) Werden vom Unternehmen während des Bewilligungszeitraumes Änderungen der im Abs. 1 genannten Angaben beabsichtigt, so sind diese der Austro Control GmbH schriftlich spätestens fünf Werktage vor dem geplanten Zeitpunkt des geänderten Betriebes zur Bewilligung vorzulegen.

(3) Bewilligungen gemäß Abs. 1 und 2 dürfen nur erteilt werden, wenn keine öffentlichen Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und das Interesse der österreichischen Luftverkehrswirtschaft, entgegenstehen und 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 österreichischen 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 auf Grund öffentlicher Interessen, insbesondere im Interesse der Sicherheit der

### Vorgeschlagene Fassung

Luftverkehrsabkommens zur Ausübung von Flugverkehrsrechten durch ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit Niederlassung in Österreich, gegebenenfalls nach Durchführung eines Verfahrens gemäß § 15, erforderlich ist.

### Gewerbliche Beförderung im Linienflugverkehr

**§ 13.** (1) Luftfahrtunternehmen dürfen die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen von oder nach Drittstaaten im Rahmen einer Fluglinie (§ 2 Z 2) nur durchführen, wenn für die geplanten Flugpläne eine Bewilligung durch die Austro Control GmbH (Flugplanbewilligung) erteilt wurde. Die Flugplanbewilligung ist schriftlich spätestens 30 Tage, im Falle beschränkter Flugverkehrsrechte (§ 5) jedoch spätestens 60 Tage, vor dem beabsichtigten Zeitpunkt des Betriebes zu beantragen und muss neben den beantragten Flugplänen

1. Angaben über die zum Einsatz gelangenden Luftfahrzeugtypen mit den Sitzplatz- beziehungsweise Frachtkapazitäten,  
 2. im Falle von Luftfahrtunternehmen aus einem Drittstaat den Nachweis von der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. Nr. L 138 vom 30. April 2004, S. 1, entsprechenden Versicherungen und  
 3. im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich Angaben, welche die Erfüllung der Namhaftmachungserfordernisse (§ 12 Abs. 2) dartun, enthalten.

(2) Werden vom Unternehmen während des Bewilligungszeitraumes Änderungen der im Abs. 1 genannten Angaben beabsichtigt, so sind diese der Austro Control GmbH schriftlich spätestens fünf Werktage vor dem geplanten Zeitpunkt des geänderten Betriebes zur Bewilligung vorzulegen.

(3) Flugplanbewilligungen dürfen nur erteilt werden, sofern gemäß den Bestimmungen des anzuwendenden Luftverkehrsabkommens die erforderlichen Verkehrsrechte vorliegen und keine öffentlichen Interessen, insbesondere das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder das gesamtwirtschaftliche Interesse entgegenstehen. Sie sind insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im öffentlichen Interesse, insbesondere im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder im gesamtwirtschaftlichen Interesse gelegen ist. Die Flugplanbewilligung ist jedoch jedenfalls mit dem Ende der jeweiligen IATA-

### **Geltende Fassung**

Luftfahrt, im Luftverkehrswirtschaftlichen Interesse oder auf Grund einer völkerrechtlichen Verpflichtung erforderlich ist. Diese Bewilligungen sind auch zu widerrufen, wenn die gemäß Abs. 1 Z 2 erforderlichen Versicherungen nicht mehr nachgewiesen werden.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Luftfahrt, im Luftverkehrswirtschaftlichen Interesse oder auf Grund einer völkerrechtlichen Verpflichtung erforderlich ist. Diese Bewilligungen sind auch zu widerrufen, wenn die gemäß Abs. 1 Z 2 erforderlichen Versicherungen nicht mehr nachgewiesen werden. Weiters ist die Flugplanbewilligung jedenfalls 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, es sei denn, das Luftfahrtunternehmen kann glaubhaft machen, dass höhere Gewalt der Betriebsaufnahme oder der Fortführung entgegensteht.

(4) Unbeschadet des Abs. 3 sind Flugplanbewilligungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich nur zu erteilen, wenn sie die Namhaftmachungserfordernisse gemäß § 12 Abs. 2 erfüllen.

(5) Flugplanbewilligungen 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.

(6) Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten dürfen die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen innerhalb des Bundesgebietes im Rahmen einer Fluglinie (§ 2 Z 2) nur durchführen, wenn dafür eine Bewilligung durch die Austro Control GmbH erteilt wurde. Abs. 1 bis 5 sind anzuwenden.

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

§ 11. (1) Unternehmen im Sinne des § 10 Abs. 1, welche Personen und/oder Sachen im Bedarfsflugverkehr von und nach Drittstaaten gewerbsmäßig befördern wollen, haben bei der Austro Control GmbH eine Bewilligung zu beantragen. § 10 Abs. 1 Z 1 und 2, Abs. 2, Abs. 3 erster Satz und Abs. 4 sind anzuwenden.

(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,

### **Gewerbliche Beförderung im Bedarfsflugverkehr**

§ 14. (1) Luftfahrtunternehmen dürfen die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen im Bedarfsflugverkehr von und nach Drittstaaten nur durchführen, wenn dafür eine Bewilligung durch die Austro Control GmbH erteilt wurde. Die Bestimmungen des § 13 sind anzuwenden.

(2) Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten dürfen die gewerbliche Beförderung von Personen oder Sachen innerhalb des Bundesgebietes im Rahmen des Bedarfsflugverkehrs (§ 2 Z 3) nur durchführen, wenn dafür eine Bewilligung durch die Austro Control GmbH erteilt wurde. Die Bestimmungen des § 13 sind anzuwenden.

(3) Keiner Bewilligung gemäß Abs. 1 oder Abs. 2 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

**Geltende Fassung**

BGBl. Nr. 163/1957.

- (3) Flüge gemäß Abs. 2 Z 3 sind der Austro Control GmbH längstens fünf Werktage vor Durchführung des Fluges zu melden.

**Vorgeschlagene Fassung**

sollen und

3. Flüge gemäß Artikel 2 des Multilateralen Abkommens über die kommerziellen Rechte im nichtplanmäßigen Luftverkehr in Europa, BGBl. Nr. 163/1957.

**Verfahren zur Aufteilung eingeschränkter Verkehrsrechte**

§ 15. (1) Bei Vorliegen von Anträgen gemäß den §§ 11, 13 oder 14 auf die Ausübung von Verkehrsrechten durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit einer Niederlassung in Österreich, welchen auf Grund von Einschränkungen der von Drittstaaten gewährten Verkehrsrechte nicht zur Gänze Folge gegeben werden kann, ist durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter den Antragstellern eine Auswahl vorzunehmen. Diese Auswahl kann die Gewährung der gesamten zur Verfügung stehenden Verkehrsrechte an einen Bewerber, aber auch, sofern dies unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte gerechtfertigt ist, eine Aufteilung der betreffenden Verkehrsrechte auf mehrere Bewerber beinhalten.

(2) Die Auswahl unter den Bewerbern ist auf Grund eines Vergleiches der Bewerber hinsichtlich der Qualität der vorgesehenen Luftverkehrsleistungen sowie hinsichtlich des Beitrages zur Förderung sonstiger öffentlicher Interessen durchzuführen.

(3) Bei der Beurteilung der Qualität der vorgesehenen Luftverkehrsleistungen ist insbesondere zu berücksichtigen:

1. die Häufigkeit und Zeitpunkt der Durchführung der Flugverkehrsdienste,
2. das Muster und die Sitzplatzkonfiguration der Luftfahrzeuge,
3. die Flugstrecke (direkte oder indirekte Verbindung),
4. die Verfügbarkeit von weiteren Verkehrsverbindungen,
5. die Nachhaltigkeit der Flugverkehrsdienste,
6. der Beginn der Durchführung der Luftverkehrsdienste,
7. das Eingehen auf unterschiedliche Bedürfnisse der Nachfrager von Luftverkehrsleistungen (Punkt-zu-Punkt-Verbindungen einerseits und bestmöglich abgestimmte Gesamtprodukte andererseits).

(4) Bei der Beurteilung des Beitrages der vorgesehenen Luftverkehrsdienste zur Förderung sonstiger öffentlicher Interessen sind insbesondere deren Beitrag zur Förderung des Wirtschaftsstandortes einschließlich des Tourismus, die

## Geltende Fassung

## Vorgeschlagene Fassung

Förderung des Wettbewerbes zwischen Anbietern von Flugverkehrsdiensten sowie Gesichtspunkte des Lärmschutzes (Vergleich der Lärmentwicklung der verwendeten Flugzeuge) zu berücksichtigen.

(5) Parteien des Verfahrens zur Verteilung von Verkehrsrechten sind alle Antragsteller im Sinne von Abs. 1. Der Bundesminister hat über die Verteilung der Verkehrsrechte mit Bescheid abzusprechen. Danach ist gegebenenfalls eine Namhaftmachung beziehungsweise der Widerruf einer Namhaftmachung gemäß § 12 durchzuführen und die Ausübung der Flugverkehrsrechte gemäß den §§ 11, 13 oder 14 zu bewilligen.

## 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 der Austro Control GmbH zur Kenntnisnahme vorzulegen. § 10 Abs. 1 und 2 ist sinngemäß anzuwenden.

## Beförderungsbedingungen und Beförderungstarife

§ 13. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft 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 und Bewilligung 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.

(3) Die Bewilligung gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen drei Wochen nach Einlangen des Antrages versagt wird.

## 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 Wissenschaft und Verkehr, sofern österreichische insbesondere das Anbieten und Verkaufen von Flugscheinen im eigenen

## Beförderungstarife

§ 16. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann, wenn dies zur Wahrung öffentlicher Interessen erforderlich ist, vorschreiben, dass die Beförderungstarife eines Luftfahrtunternehmens, welches Flugverkehr von oder nach Österreich oder innerhalb Österreichs betreibt, zur Bewilligung vorzulegen sind.

(2) Die Beförderungstarife sind in Übereinstimmung mit den auf dem Gebiet der Tarifierstellung üblichen internationalen Grundsätzen, einschließlich gegebenenfalls der VO (EWG) Nr.2409/92, ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15-17 zu erstellen.

(3) Die Bewilligung nach Abs. 1 gilt als erteilt, wenn sie nicht binnen drei Wochen nach Einlangen des Antrages versagt wird.

## Verkaufsorganisation

§ 17. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann vorschreiben, dass von Drittstaaten namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen für die Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit wie insbesondere das Anbieten und Verkaufen von Flugscheinen im eigenen

### **Geltende Fassung**

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,
  3. österreichische Luftfahrtunternehmen im betreffenden anderen Staat die ungehinderte und tatsächliche Ausübung der im Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten gestattet wird und
  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 einem beziehungsweise unter denen österreichischen 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.

### **V. Teil**

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

##### **Verordnung**

§ 15. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder, wenn es im Interesse der österreichischen Luftverkehrspolitik gelegen ist, unter Bedachtnahme auf die Entwicklungen im internationalen Luftverkehr durch Verordnung die näheren Voraussetzungen für

### **Vorgeschlagene Fassung**

Stadtbüro oder durch Agenten einer Bewilligung bedürfen, sofern Unternehmen mit einer Niederlassung in Österreich im betreffenden Drittstaat einer derartigen Bewilligung bedürfen. Eine solche Maßnahme darf erst gesetzt werden, nachdem die im Abkommen zur Errichtung der Welthandelsorganisation (WTO) oder in Luftverkehrsabkommen vorgesehenen Streitbelegungsmechanismen ausgeschöpft wurden.

- (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 gesamtwirtschaftliche Interessen nicht entgegenstehen,
  3. von Österreich namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen im betreffenden anderen Staat die ungehinderte und tatsächliche Ausübung der im Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten gestattet wird und
  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 gesamtwirtschaftlichen Interesse erforderlich ist, und jedenfalls nur in dem Umfang und unter den Bedingungen, in dem einem beziehungsweise unter denen von Österreich namhaft gemachten 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.

### **3. Abschnitt**

#### **Verfahrens- und Schlussbestimmungen**

##### **Verordnung**

§ 18. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder, wenn es im luftverkehrspolitischen oder gesamtwirtschaftlichen Interesse gelegen ist, unter Bedachtnahme auf die Entwicklungen im internationalen Luftverkehr durch Verordnung die näheren

### **Geltende Fassung**

1. die Zulassung ausländischer Luftfahrtunternehmen,
  2. die Erteilung der Flugplanbewilligungen,
  3. die Erteilung von Bewilligungen für die gewerbsmäßige Beförderung von und nach Drittstaaten im Bedarfsluftverkehr,
  4. die Beförderungsbedingungen und Beförderungstarife,
  5. die Bewilligung von Verkaufsorganisationen
- festlegen. Die Verordnung ist in luftfahrtüblicher Weise kundzumachen.

### **Vorgeschlagene Fassung**

Voraussetzungen für

1. die Einrichtung und den Betrieb des Verzeichnisses der Flugverkehrsrechte (§ 6),
  2. die Zulassung von Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten, mit denen kein Luftverkehrsabkommen besteht (§ 11)
  3. die Erteilung der Flugplanbewilligungen (§ 13),
  4. die Erteilung von Bewilligungen für die gewerbliche Beförderung von und nach Drittstaaten im Bedarfsluftverkehr (§ 14),
  5. die Beförderungstarife (§ 16) und
  6. die Bewilligung von Verkaufsorganisationen (§ 17)
- festlegen.

### **Oberbehörde und Instanzenzug**

§ 19. Sofern bei der Vollziehung dieses Bundesgesetzes eine Zuständigkeit der Austro Control GmbH vorliegt, ist in solchen Fällen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde und im Instanzenzug unmittelbar übergeordnet.

### **Strafbestimmung**

§ 16. 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 3 633 Euro, im Wiederholungsfall bis 7 267 Euro zu bestrafen.

### **Strafbestimmung**

§ 20. (1) Wer gewerbliche Flüge ohne die nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Bewilligungen durchführt oder anderen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis 3 633 Euro, im Wiederholungsfall bis 7 267 Euro, zu bestrafen.

(2) Abweichend von § 27 Abs. 2 VStG liegt die örtliche Zuständigkeit:

1. für Unternehmen mit einer Niederlassung in Österreich am Ort der Niederlassung beziehungsweise für Unternehmen mit mehreren Niederlassungen am Ort der Hauptniederlassung im Inland;
2. für Unternehmen ohne Niederlassung im Inland, die gewerbliche Flüge ohne die nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Bewilligungen durchführen, am Ausgangs- oder Endpunkt

### **Zustellbevollmächtigte**

§ 21. Bescheide, welche auf Grund dieses Bundesgesetzes ergehen, können rechtswirksam an einen Vertreter des betreffenden Unternehmens zugestellt

### Geltende Fassung

#### Inkrafttreten

- § 18.** (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. September 1997 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.
- (3) § 16 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 32/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.
- (4) Die §§ 10 Abs. 1 und 2, 11 Abs. 1 und 3 und 12, jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 173/2004, treten mit 1. Jänner 2005 in Kraft.
- (5) § 17 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2004 außer Kraft.
- (6) § 2, § 10 Abs. 1 und 3 und § 19 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 88/2006 treten mit 1. Juli 2006 in Kraft.

#### Vollziehung

- § 19.** (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.
- (2) Mit der Vollziehung der §§ 2 bis 6 ist die Bundesregierung betraut.

### Vorgeschlagene Fassung

werden. Zu Vertretern des Luftfahrtunternehmens zählen insbesondere Bedienstete einer Niederlassung des Unternehmens im Inland oder verantwortliche Piloten von Luftfahrzeugen, die vom betreffenden Unternehmen eingesetzt werden.

#### Inkrafttreten und Übergangsbestimmung

- § 22.** (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit XXX in Kraft.
- (2) Mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. I Nr. 101/1997, außer Kraft.
- (3) Auf Grund des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. I Nr. 101/1997 abgeschlossene Luftverkehrsabkommen und erteilte Bewilligungen bleiben unberührt.

#### Vollziehung

- § 23.** (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit im Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.
- (2) Mit der Vollziehung der §§ 3 bis 9 ist die Bundesregierung betraut.