



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

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900DW | F +43 (0)5 90 9004030
E verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrspolitik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-58.548/0002-II/L1/2007	Vp 25754/148/07 Dr. An/pm	4025	12.10.2007

Bundesgesetz, mit dem das Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz geändert wird; Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfes und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

Allgemeines

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass weite Teile des Novellierungsvorschlages positiv zu beurteilen sind, da sie darauf abzielen, operative Umsetzungen zu erleichtern und mehr Transparenz in den Auswahlprozess zu bringen. Gleichzeitig erhebt sich aber die Frage, ob in einzelnen Bereichen nicht weitergehende Änderungen erforderlich wären und ob alle Änderungsvorschläge durch den Rahmen der EU-Richtlinie abgedeckt sind.

In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, § 2 FBG - Trennung der Tätigkeitsbereiche - so zu ändern, dass die bisherige Benachteiligung des Leitungsorgans abgeschafft wird und Abs 2 wie folgt lautet:

"Das Leitungsorgan und die zugelassenen Dienstleister haben nachzuweisen, dass zwischen ihrer Tätigkeit als Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten und ihren übrigen Tätigkeiten keine Finanzflüsse stattfinden."

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z 6 und 7:

Zu Z 6 und 7 (Änderung § 3 Abs 4 FBG) wird vorgeschlagen, die Frist, zu welcher Eigenabfertiger die Aufnahme bzw. Beendigung der Eigenabfertigung, sowie die Art und den Umfang bekannt zu geben haben, mit 8 Wochen festzulegen.

Die Aufnahme bzw. Erstellung der Eigenabfertigung erfordert wesentliche Vorlaufzeiten sowohl bei den Airlines als auch beim Leitungsorgan, sodass solche Entscheidungen nicht zwei Wochen vor Aufnahme der Tätigkeit getroffen werden können, sondern bereits viel früher geplant werden müssen. Daher ist es notwendig, dass solche Entscheidungen 2 Monate im Voraus dem Zivilflugplatzhalter mitgeteilt werden müssen.

Gleichzeitig ist dieser Zeitraum auch deshalb notwendig, da bei Einstellung der Selbstabfertigung durch die Fluggesellschaft die Abfertigung durch einen Dienstleister bzw. ersatzweise durch das Leitungsorgan übernommen werden muss, wenn ein für den ordnungsgemäßen Betriebsablauf erforderlicher Bodenabfertigungsdienst aufgrund fehlender Zulassung nicht erbracht werden kann.

Wenn in diesem Absatz Fristen vorgegeben werden, so sollte auch in anderen Bestimmungen des Entwurfes (z.B. § 6 Abs 4b) die Wortfolge „angemessene Frist“ durch konkrete Fristsetzungen ersetzt werden.

Zu Z 10.:

Die „redaktionelle“ Änderung in § 5 Abs 2 von „gewährleistet“ auf „nicht gefährdet“ ist entbehrlich, da der Zivilflugplatzhalter grundsätzlich den „sicheren und wirtschaftlichen“ Betrieb gemäß § 74 Abs 3 LFG zu "gewährleisten" hat.

Zu Z 11.:

Mit dem Vorschlag zur Änderung von § 5 Abs 3 wird direkt in die unternehmerische Gestaltungsfreiheit des Zivilflugplatzes eingegriffen. Daher ist dieser Vorschlag abzulehnen. Der Vorschlag nimmt dem Flughafen durch die Nichtanwendbarkeit von § 5 Abs 2 die Möglichkeit, in Zukunft das Betreiben von Anlagen der zentralen Infrastruktur an Dritte zu übertragen. Anlagen, die schon vor der Verabschiedung dieses Bundesgesetz bereits zum Betrieb an Dritte übertragen wurden, dürfen dagegen auch in Zukunft übertragen werden.

Zu Z 21.:

Die Änderungsvorschläge zu § 7 Abs 8 sind unklar. Es soll dem Leitungsorgan eine, wenn auch nur ersatzweise Betriebspflicht samt damit einhergehende Vorhalteverpflichtung für jene Bodenabfertigungsdienste übertragen werden, die - aus welchen Gründen auch immer - nicht erbracht werden. So kann es z.B. passieren, dass aufgrund einer verzögerten Entscheidungsfindung durch die Genehmigungsbehörde das Leitungsorgan verpflichtet wird, die in Frage stehenden Dienste zu erbringen.

Bei Durchsicht der in der Bodenabfertigungsrichtlinie aufgeführten Dienstleistungen ist weiters festzustellen, dass der Zivilflugplatzhalter bzw. das Leitungsorgan einzelne Tätigkeiten gar nicht durchführen kann (z.B. Flugbetriebs- und Besatzungsdienste oder Betankungsdienste) bzw. aufgrund nicht vorhandener Lizenzen nicht erbringen darf (z.B. Stationswartungsdienste). Es ist daher notwendig, hier Regelungen, die praxisorientierter sind, zu treffen.

Zu Z 25.:

Insbesondere von Seiten der Flughäfen wird kritisiert, dass die vorgeschlagene Änderung des § 10 Abs 2 FBG - sachlich nicht gerechtfertigt, rechtlich durch die EU-Richtlinie über die Bodenabfertigung nicht gedeckt ist und § 74 LFG widerspricht. Daher ist diese Bestimmung abzulehnen.

Die Zivilflugplatzhalter unterliegen den Bestimmungen der behördlich genehmigten Zivilflugplatz-Betriebsordnungen. Einen Teil davon bilden die Tarifordnungen, die auf Antrag behördlich zu genehmigen sind.

Der Textvorschlag ist unpräzise, da die „erforderlichen Kriterien“ für die Genehmigung nicht definiert sind, bzw. was die Behörde unter „angemessener Frist“ zur Festlegung des rechtmäßigen Infrastrukturtarifes versteht.

In Verbindung mit der Betriebspflicht und dem Kontrahierungszwang im Bereich der zentralen Infrastruktur sowie den Änderungsvorschlägen im neuen § 14a und Begriffen wie "erforderlichen Kriterien" und "angemessener Frist" ist es notwendig, sowohl den Änderungsvorschlag zu § 10 Abs 2 als auch zum neuen § 14a nicht nur inhaltlich, sondern auch redaktionell zu überarbeiten, um

die Einhaltung der Bestimmungen von § 74 Abs 3 LFG und der Zivilflugplatz-Betriebsordnung BGBl. 1962/72 sicherzustellen.

Zu § 14 b:

Die vorgesehene Strafbestimmung stellt das Zuwiderhandeln gegen dieses Bundesgesetz generell unter Strafe.

Wenn der Infrastrukturbetreiber bei der Genehmigungsbehörde um Bewilligung eines (geänderten) Infrastrukturtarifes ansucht und dieser nach Ansicht der Behörde nicht genehmigungsfähig ist, weil der Infrastrukturtarif nicht nach „sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht-diskriminierenden Kriterien“ erstellt wurde, würde bereits in dieser Phase eine Strafdrohung bestehen.

Wir ersuchen daher um Klarstellung im Gesetz oder zumindest in den Erläuternden Bemerkungen, dass sich die Strafbestimmung lediglich auf die Nichtvorlage eines Infrastrukturtarifes bzw. eines geänderten Infrastrukturtarifes bezieht, nicht jedoch auf Anträge, die sich dann im Nachhinein als nicht genehmigungsfähig erweisen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Vorschläge bzw. Änderungswünsche.

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.