



Februar 2007

## AK Positionspapier

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)

## Wir über uns

**Die Bundesarbeitskammer ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler als auch auf der Brüssler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft.**

**Das AK EUROPA Büro in Brüssel wurde 1991 errichtet, um die Interessen aller Mitglieder der Bundesarbeitskammer gegenüber den Europäischen Institutionen vor Ort einzubringen.**

### **Zur Organisation und Aufgabe der Bundesarbeitskammer in Österreich**

Die Bundesarbeitskammer Österreichs bildet die Dachorganisation von neun Arbeiterkammern auf Bundesländerebene, die gemeinsam den gesetzlichen Auftrag haben, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Im Rahmen ihrer Aufgaben beraten die Arbeiterkammern ihre Mitglieder unter anderem in Fragen des Arbeitsrechts, des Konsumentenschutzes, in Sozial- und Bildungsangelegenheiten. Mehr als drei Viertel der rund 2 Millionen Beratungen jährlich betreffen arbeits-, sozial- und insolvenzrechtliche Fragestellungen. Darüber hinaus nimmt die Bundesarbeitskammer im Rahmen von legislativen Begutachtungsverfahren die Aufgabe wahr, die Positionen der ArbeitnehmerInnen und der KonsumentInnen gegenüber dem Gesetzgeber in Österreich als auch auf EU-Ebene einzubringen.

Alle österreichischen ArbeitnehmerInnen sind per Gesetz Mitglied der Arbeiterkammern. Die Mitgliedsbeiträge sind gesetzlich geregelt und betragen 0,5 Prozent des Bruttoeinkommens (maximal bis zur Höchstbemessungsgrundlage in der Sozialversicherung). 560.000 (ua Arbeitslose, Eltern in Karenz, Präsenz- und Zivildienstler) der rund 3 Millionen Mitglieder sind von der Zahlung des Mitgliedsbeitrages befreit, haben aber Anspruch auf das volle AK-Leistungsangebot!

Herbert Tumpel  
Präsident

Werner Muhm  
Direktor

## Executive Summary

Durch den vorliegenden Verordnungsvorschlag sollen die Verordnungen (EWG) Nr 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen, (EWG) Nr 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs und (EWG) Nr 2409/92 über Flugpreise und Luftfrachtraten neu gefasst und in einer einzigen Verordnung zusammengefasst werden.

Der durch diese oa aufgezählten Verordnungen geschaffene Liberalisierungsrahmen, das sog „dritte Paket“, soll einerseits strengere Kriterien für Betriebsgenehmigungen, Luftfahrzeug-Leasing, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und Regeln für die Verkehrsaufteilung festlegen und andererseits alle noch bestehenden Einschränkungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten, die ggf aus bilateralen Abkommen resultieren, aufheben. Der Vorschlag stärkt vor allem auch die Rechte der Verbraucher, in dem er durch eine Bruttopreisauszeichnungspflicht die Preistransparenz fördert.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte (AK) begrüßt den Vorstoß der Europäischen Kommission in Richtung mehr Transparenz bei den Flugpreisen, spricht sich aber entschieden dagegen aus, die Kompetenz zum Abschluss von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten der Kommission exklusiv zu übertragen.

## Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

Mitgliedstaaten sollen dazu verpflichtet werden, die Aufsicht über Betriebsgenehmigungen zu verstärken und diese auszusetzen oder aufzuheben, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden

Da der Betrieb finanziell instabiler Luftfahrtunternehmen mit Sicherheitsrisiken verbunden ist, zusätzlich zu dem finanziellen Risiko, das Kunden im Fall der Insolvenz eines Luftfahrtunternehmens tragen, sollen die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, die Aufsicht über Betriebsgenehmigungen zu verstärken und diese auszusetzen oder aufzuheben, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden (Artikel 5 bis 10). Bei Untätigkeit eines Mitgliedstaats soll die Kommission dazu berechtigt werden, die Betriebserlaubnis aufzuheben (Artikel 14).

Der Vorschlag hat auch das Ziel, die Anforderungen hinsichtlich des Leasings von Luftfahrzeugen (Artikel 13) zu verschärfen. Das „Wet Leasing“ von Luftfahrzeugen aus Drittländern verschafft EU-Luftfahrtunternehmen mehr Flexibilität, die aber keinesfalls zulasten der Sozialbedingungen und der Sicherheit gehen darf.

Es sollen daher strengere Anforderungen eingeführt werden, um das Risiko negativer sozialer Auswirkungen zu verringern und die Sicherheit zu verbessern.

Es wird festgelegt, dass die zuständige Genehmigungsbehörde bei einer Zustimmung zu Leasingvereinbarungen bestätigen muss, dass Sicherheitsstandards eingehalten werden, die den Sicherheitsanforderungen der Gemeinschaft gleichwertig sind.

Leasingverträge für Luftfahrzeuge, die in Drittländern eingetragen sind, sind nur unter außergewöhnlichen Umständen für eine maximale Dauer von sechs Monaten zugelassen und können nur einmal für eine zweite nicht aufeinander folgende Periode von maximal sechs Monaten erneuert werden.

Allein durch die zeitliche Begrenzung von Leasingverträgen kann allerdings aus Sicht der AK nicht sichergestellt werden, dass die Sozialbedingungen der Beschäftigten eingehalten oder sogar verbessert werden.

Die Ausschreibungsverfahren bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sollen dahingehend geändert werden, dass die zulässige Höchstdauer der Konzession von drei auf vier Jahre (im Fall von Regionen in äußerster Randlage auf fünf Jahre) angehoben wurde. Das Ausschreibungsverfahren für die Erneuerung der Konzession muss mindestens sechs Monate im Voraus eingeleitet werden, damit eine sorgfältige Bewertung der weiteren Notwendigkeit eines eingeschränkten Zugangs zu der Strecke möglich ist.

Darüber hinaus wurde ein Dringlichkeitsverfahren eingeführt, um bei Unterbrechungen der Bedienung von Strecken, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festgelegt wurden, eingreifen zu können.

**Flugpreise müssen alle anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte enthalten.**

Nach Wunsch der Europäischen Kommission soll in Zukunft die Europäische Gemeinschaft für die Aushandlung innergemeinschaftlicher Verkehrsrechte mit Drittländern zuständig sein. Dieser Vorstoß, exklusive Kompetenz für die Verhandlungen von Luftverkehrsabkommen der Kommission zu übertragen, stößt bei den meisten Mitgliedstaaten auf Ablehnung und wird seitens der AK ebenfalls strikt zurückgewiesen. Die derzeitige Vorgangsweise, dass die Mitgliedstaaten der Kommission ein jeweils gesonder-tes Verhandlungsmandat erteilen, sollte unbedingt beibehalten werden.

Die Veröffentlichung von Flugpreisen ohne Angabe von Steuern, Gebühren oder Kerosinzuschlägen hat sich zu einer weit verbreiteten Praxis entwickelt, die aus Sicht der AK dazu führt, dass KonsumentInnen die Angebote nicht vergleichen und den für sie günstigsten Tarif wählen können. Auch das Wohnsitzland der Fluggäste führt zu unterschiedlichen Ticketpreisen auf ein und derselben Strecke.

Gemäß dem Vorschlag müssen die Flugpreise alle anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte enthalten, und die Luftfahrtunternehmen müssen die Öffentlichkeit umfassend über Flugpreise und Frachtraten und die daran geknüpften Bedingungen informieren (Artikel 2 Absatz 18 und Artikel 24 Absatz 1).

Die AK begrüßt die Initiative der EU-Kommission mit der Neufassung des dritten Maßnahmenpakets zur Liberalisierung des Luftverkehrs, eine Bruttopreisauszeichnung bei Flugpreisen zu realisieren sowie ein Verbot der Diskriminierung von Fluggästen auf der Basis ihres Wohnsitzlandes, ihrer Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Reisebüros bei den Flugpreisen zu verankern.

Die Anordnung der Bruttopreisauszeichnungspflicht ( Artikel 2 Abs 19 und Artikel 24 Abs 1) sollte jedoch nach unseren Vorstellungen keinen Interpretationsspielraum eröffnen. Die gewählte Formulierung lässt aber nicht eindeutig erkennen, ob die Bruttopreisauszeichnungspflicht generell besteht, dh auch in der Werbung gilt. Fluggesellschaften sollten jedenfalls dazu verpflichtet werden.

Weiters wird die langjährige Forderung der AK nach einer Insolvenzversicherung für Fluglinien in diesem Zusammenhang neuerlich erhoben. Eine Reihe von Insolvenzen in der Vergangenheit haben die Aktualität des Problems und die bestehende Schutzlücke für Fluggäste bewiesen.

Eine entsprechende Regelung kann sich am Artikel 7 der EU-Pauschalreiserichtlinie orientieren, der eine Insolvenzversicherungspflicht für Reiseveranstalter festlegt:

Demzufolge wäre verbindlich vorzuschreiben, dass auch Fluglinien nachzuweisen haben, dass im Fall der Zahlungsunfähigkeit oder Insolvenz die Erstattung angezahlter oder bezahlter Tickets sowie die Rückreise des Fluggastes sichergestellt sind.

Für weitere Fragen steht Ihnen gerne

**Frau Doris Unfried**

(Expertin der AK Wien)  
T +43 (0) 1 501 65 2720  
doris.unfried@akwien.at

**sowie**

**Herr Frank Ey**

(in unserem Brüsseler Büro)  
T +32 (0) 2 230 62 54  
frank.ey@akeuropa.eu

zur Verfügung.

**Bundesarbeitskammer Österreich**

Prinz-Eugen-Strasse, 8-10  
A-1040 Wien, Österreich  
T +43 (0) 1 501 65-0  
F +43 (0) 1 501 65-0

**AK EUROPA**

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU  
Avenue de Cortenbergh, 30  
B-1040 Brüssel, Belgien  
T +32 (0) 2 230 62 54  
F +32 (0) 2 230 29 73