
Aktueller Diskussionsstand Ownership and Control

bmvit IV/L1
Road Map Luftfahrt 2020, Ausschuss
21. Oktober 2014

Hintergrund

Das Thema Ownership & Control (O&C) wurde in der Arbeitsgruppe Wettbewerb am 24. September 2014 diskutiert und geht zurück auf die Road Map Luftfahrt 2020 als Maßnahme der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft. In der Ausschusssitzung am 21. Oktober 2014 wurde dieses Papier von den Stakeholdern angenommen.

Problemstellung

Bei dem Thema O&C geht es um die Frage der Lockerungen der Regelungen von Investitionsmöglichkeiten bei Airlines. Dies wird in bilateralen Luftverkehrsabkommen im Rahmen der Designierung geregelt. Der Designierungsartikel regelt, welche Airline ein Vertragspartner dem anderen Vertragspartner gegenüber namhaft machen darf. In älteren bilateralen Luftverkehrsabkommen ist geregelt, dass nur die Airlines designiert werden dürfen, die mehrheitlich im Staatseigentum/Staatsangehörigen stehen (traditionelle Designierungsklausel) und von diesen auch mehrheitlich kontrolliert werden. Diese Klausel ist zum Beispiel noch in Luftverkehrsabkommen Österreichs mit Indien, Russland oder einigen anderen asiatischen oder afrikanischen Staaten der Fall.

Durch die Liberalisierung auf EU-Ebene wurde dieses Konzept ersetzt durch die EU-O&C Klausel. Diese ermöglicht für EU Staatsangehörige Investitionen in EU Airlines bis zu 100 %.

Diskussion auf internationaler Ebene

Auf internationaler Ebene wird über die Liberalisierung der O&C Regelungen bereits seit längerem diskutiert. Insgesamt lässt sich der Trend zu einer Lockerung erkennen.¹

Auf ICAO Ebene hat sich nun die Diskussion betreffend O&C verdichtet. Im Rahmen des letzten ATRP/12 (ICAO Air Transport Regulation Panel) wurden 2 Arbeitsgruppen (WG1 für Marktzugang und O&C; WG2 für Fair Competition) eingerichtet, die das ICAO Sekretariat in der weiteren Arbeit unterstützen sollen. Österreich ist in der Arbeitsgruppe für Marktzugang und O&C vertreten.

Ziel in der ICAO ist es, ein multilaterales Luftverkehrsabkommen zu entwickeln, das eine weitest gehende Liberalisierung der Designierungsregelungen und O&C sowie anderer Bereiche (z.B. Marktzugang, kommerzielle Regelungen, Einhaltung von Wettbewerbsvorschriften, hohe Safety-/Securitystandards) anstrebt. Derzeit werden die Elemente, die in einem solchen Abkommen enthalten sein sollten, diskutiert. Es kristallisiert sich dabei heraus, dass statt der traditionellen O&C Klausel das Prinzip von „principle place of business“ als Designierungsklausel akzeptiert wird. Bei dieser Klausel wird auf den Hauptgeschäftssitz der Airline abgestellt, die Eigentümerverhältnisse der Airline sind nicht relevant. Diese könnte damit bis zu 100 % im Eigentum von Drittstaatenangehörigen stehen.

Zusammenfassung der Diskussion in der Arbeitsgruppe:

Die Airlines präsentierten kurze Statements zur O&C Debatte. Insgesamt wurde eine Unterstützung der Liberalisierung der O&C Regelungen ausgesprochen. In der Realität sei es aber derzeit schwierig, überhaupt Investoren zu finden. Bei Investitionen aus Drittstaaten seien strategische Investitionen problematisch. Die Schaffung und Erhaltung von Konnektivität müsse das Ziel sein. Das „principal place of business“- Konzept werde als das Zukunftsmodell gesehen. Dieses Konzept würde Arbeitsplätze in Österreich sichern. Gleichzeitig ermögliche es Konsolidierungen. Seitens bmvit wurde zum Thema „strategische Investitionen von Drittstaaten in europäische Airlines“ angemerkt, dass durch das EU Wettbewerbsrecht in der Fusionskontrolle Kontrollmechanismen gegeben seien. Seitens der Stakeholder wurde betont, dass die Definition von „principal place of business“ ein wichtiger Punkt sei und eine weitere Liberalisierung nur bei Reziprozität gewünscht werde. Eine globale Lösung in einem multilateralen Abkommen werde favorisiert.

Gefordert wurde eine grundsätzliche Änderung der Rahmenbedingungen (Abschaffung der Ticketsteuer, Kostenreduzierung bei Infrastruktur), damit der Wirtschaftsstandort Wien attraktiv bleibe.

Ausblick

Das Thema wurde nicht abschließend diskutiert. Ein längerer Diskussionsbedarf auf europäischer und internationaler Ebene ist zu erwarten.

¹ Zum einen wurde die EU-Designierungsklausel von bislang 117 Staaten akzeptiert. Zum anderen werden auch andere regionale Gruppen im Rahmen der Designierung anerkannt (z.B. LACAC, ASEAN, WAEMU).