



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.4.2003
KOM(2003) 207 endgültig

2001/0140 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung des geänderten Vorschlags für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über
gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der
Gemeinschaft**

(gemäß Artikel 250, Absatz 2 des EG-Vertrages
von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Die Feindseligkeiten im Irak haben den Luftverkehr in der Gemeinschaft und andernorts beeinträchtigt. Diese neue internationale Lage hat die Furcht vor terroristischen Anschlägen in der Luftfahrt wieder geschürt, was wiederum zu einem starken Rückgang der Nachfrage führte. Ferner wurden Luftfahrtunternehmen in verschiedenen Ländern ersucht, in verteidigungspolitischen Notfällen militärische Lufttransporte durchzuführen und dafür Flugzeuge zur Verfügung zu stellen, die normalerweise für kommerzielle Dienste eingesetzt werden. Dadurch wurde auch das Angebot eingeschränkt, und es kam zu einer erheblichen Verringerung der verfügbaren Kapazitäten und Frequenzen auf verschiedenen Strecken, vor allem auf den Transatlantikrouten sowie den Strecken in den Nahen und Mittleren Osten. Die Luftverkehrsbranche leidet außerdem unter dem allgemeinen wirtschaftlichen Abschwung. Schließlich hat der Ausbruch des SARS-Syndroms (Severe Acute Respiratory Syndrome) in Südostasien erhebliche negative Auswirkungen auf die Luftverkehrsdienste.

Das Nachlassen der Kampfhandlungen im Irak und das mögliche baldige Ende der Feindseligkeiten hat jedoch noch keine Verbesserung bei den oben beschriebenen negativen Entwicklungen im Luftverkehr bewirkt.

Nach Vorausschätzungen des internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) hätte ein dreimonatiges Andauern der Feindseligkeiten im Nahen und Mittleren Osten einen Rückgang des Luftverkehrs um 10% und der Luftfracht um 5% zur Folge, ein weiterer Rückgang im Passagierverkehr um 5% wäre in den drei Monaten nach Ende der Feindseligkeiten zu erwarten. Weltweit würde das Einkommenseinbußen um 6 Mrd. USD und Kostensteigerungen von 0,2 Mrd. USD bedeuten. Der Luftverkehrsbranche würden dadurch im Jahre 2003 weltweit Nettoverluste von etwa 5,8 Mrd. USD (nach Zinsen) entstehen. Diese beunruhigenden Prognosen würden noch schlechter, wenn die Feindseligkeiten doppelt so lange andauern würden, d.h. 6 Monate, und wenn sie die gesamte Sommersaison betreffen würden (April bis Oktober 2003). In diesem Fall könnten die Nettoverluste (nach Zinsen) mindestens 8 Mrd. USD erreichen, und die Einnahmen könnten noch weiter sinken. Nach Aussage der IATA waren diese Hypothesen relativ konservativ im Vergleich zu den Auswirkungen des Golfkriegs von 1990-1991. Ferner wurde bei diesen Schätzungen der Ausbruch des SARS-Syndroms nicht berücksichtigt.

Nach Aussagen des Verbands europäischer Fluggesellschaften (AEA) könnte der Krieg zu einem empfindlichen Rückgang der Einnahmen pro Passagierkilometer (RPK) in der Größenordnung von 2-3 Mio. RPK führen. Da die Ereignisse des 11. September bereits zu massiven Verkehrsverringerungen (bis Ende 2002 in Europa: - 8%, Nordatlantikrouten: - 22%) und Betriebsverlusten (2001 in Höhe von 3,02 Mrd. USD) geführt haben, könnten die Auswirkungen dieses neuen Konflikts die ohnehin labile Situation weiter verschärfen.

Nach Daten der AEA zu den Auswirkungen der ersten Kriegstage (Woche vom 17. bis zum 23. März) ging der internationale Passagierverkehr gegenüber der gleichen Woche des Vorjahres um 12,3% zurück. Innerhalb Europas betrug der Rückgang 14,6%, auf den Nordatlantikrouten 10,2% und auf den Fernostrouten 12,4%. Auf den Strecken in den mittleren Osten war der Rückgang massiv (42,2%). Seit Ausbruch des Krieges haben bereits mehrere größere europäische Luftfahrtunternehmen erhebliche Personalkürzungen angekündigt.

Im Gegensatz zur Position der IATA, IACA, AEA und ERA angeschlossenen Luftfahrtunternehmen haben sich Billigfluggesellschaften wie EasyJet und Ryanair dafür ausgesprochen, die Zuteilung der Zeitnischen nach den geltenden Regeln durchzuführen und nicht die Vorschriften zu lockern, die dem europäischen Luftverkehr in den letzten zehn Jahren einen wirtschaftlichen Aufschwung ermöglicht haben; ein Schutz der Zeitnischen käme für diese Anbieter staatlichen Beihilfen gleich.

Insbesondere hat der Beginn der Militäroperationen zu Unterbrechungen bei den kommerziellen Luftverkehrsdiensten in die direkt betroffene Region sowie innerhalb der Gemeinschaft geführt. Erste Schätzungen von Eurocontrol besagen, dass etwa 500 tägliche Flüge in die Region betroffen sind; dies gilt sowohl für Luftfahrtunternehmen aus der Gemeinschaft als auch aus Drittländern. Ferner sollte nicht vergessen werden, dass der irakische Luftraum seit dem ersten Golfkrieg für den zivilen Luftverkehr gesperrt ist. Beschränkungen für den Luftraum anderer Länder in der Region werden daher wahrscheinlich zu weiteren Streichungen von Flügen und Umleitungen von Flügen aus Europa, Mittel- und Südostasien führen.

Was SARS betrifft, so waren innerhalb der Gemeinschaft bis zum 9. April 2003 insgesamt 48 Fälle bekannt, und weltweit wurden nach Daten der Weltgesundheitsorganisation über 2650 Fälle gemeldet, davon 103 Todesfälle.

Trotz dieser Umstände können sich jedoch die meisten Luftfahrtunternehmen, die Flughäfen der Gemeinschaft bedienen, keinen Kapazitätsabbau leisten, da sie ungenutzte Zeitnischen nach dem Grundsatz "Nutzen oder Abgeben" verlieren würden, der die Luftfahrtunternehmen effektiv zwingt, ihre Zeitnischen in einer Flugplanperiode zu mindestens 80% zu nutzen, um sich Vorrechte zu sichern und diese Zeitnischen auch in der folgenden Flugplanperiode zu behalten.

Ohne einen Beschluss zur Erhaltung von Zeitnischen mit "angestammten Rechten" wären diese Unternehmen gezwungen, die derzeitigen Kapazitäten aufrecht zu erhalten, obwohl die Nachfrage stark zurückgegangen und das Angebot aufgrund von Luftraumsperrungen begrenzt ist, wodurch die wirtschaftlichen Probleme noch weiter verschärft werden. In manchen Fällen könnten die Unternehmen ihre Flugzeuge vielleicht nicht einmal nutzen, da sie unter Umständen für militärische Lufttransporte angefordert wurden.

Die Bestimmungen der Zeitnischen-Verordnung

Bezugspunkt der Verordnung ist laut Artikel 10 Absatz 3 die Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen in einer Flugplanperiode ("Nutzen oder Abgeben"-Regel), und insbesondere die Situation am Ende der Saison nach tatsächlicher Inanspruchnahme der Zeitnischen. So wird laut diesem Artikel nur solchen Luftfahrtunternehmen dieselbe Abfolge von Zeitnischen für den nächsten entsprechenden Zeitraum zuerkannt, die dem Koordinator nachweisen können, dass sie ihre vom Koordinator freigegebenen Zeitnischen über mindestens 80% der Zeit, für die sie zugewiesen wurden, betrieben haben.

Der Wortlaut der Verordnung in Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) und Artikel 10 Absatz 3 sieht außerdem die Berechnung der Nutzung am Ende der Saison nach tatsächlicher Inanspruchnahme der Zeitnischen sowie die Bestätigung von Vorrechten für die nächste Flugplanperiode vor.

Artikel 10 Absatz 5 enthält eine nicht erschöpfende Liste von Gründen, die von den Luftfahrtunternehmen für eine Nichtnutzung zugewiesener Zeitnischen während einer Flugplanperiode geltend gemacht werden können. Dieser Artikel enthält unter Buchstabe a) eine nicht erschöpfende Liste unvorhersehbarer und unvermeidbarer Umstände, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss hat. Der Artikel nennt nicht ausdrücklich Kriege oder bewaffnete Konflikte und die Auswirkungen solcher Situationen auf die Anwendung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen.

Die Verordnung basiert auf dem Grundsatz, dass für die Zuweisung von Zeitnischen und die Überwachung ihrer Nutzung der Koordinator zuständig ist (Artikel 4 Absätze 5 und 6). Der Flughafenkoordinator ist eine unabhängige Stelle, d.h. eine natürliche oder juristische Person mit genauen Kenntnissen auf dem Gebiet der Flugplankoordinierung von Luftfahrtunternehmen, dessen Ernennung durch den Mitgliedstaat erfolgt, der für den Flughafen zuständig ist, an dem die Zeitnischenzuweisung stattfindet (Artikel 4 Absatz 1). Der Koordinator erfüllt seine Pflichten unabhängig und in einer unparteilichen, nicht diskriminierenden und transparenten Weise (Artikel 4 Absätze 2 und 3).

In Anwendung von Artikel 10 Absätze 3 und 5 muss der Koordinator daher gemäß den in Artikel 4 festgelegten Grundsätzen handeln.

Notwendigkeit einer Änderung der Verordnung

Aus den oben dargelegten Gründen können weder die Kommission noch die Mitgliedstaaten den Koordinatoren verbindliche Anweisungen erteilen, da diese mit ihrer Unabhängigkeit unvereinbar sein könnten.

Es wird daher vorgeschlagen, einen neuen Artikel 10b in die Verordnung aufzunehmen, nach dem die Koordinatoren akzeptieren würden, dass in Fällen, wo Luftfahrtunternehmen bei Nichtnutzung der ihnen für den Sommer 2003 zugewiesenen Zeitnischen die Feindseligkeiten im Irak als Grund anführen, ihnen diese Zeitnischen für die nächste gleichwertige Flugplanperiode (Sommer 2004) zugewiesen werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass Luftfahrtunternehmen dazu angehalten werden sollten, die von ihnen in der von den Feindseligkeiten betroffenen Flugplanperiode nicht genutzten Zeitnischen an den Pool zurückzugeben, sei daran erinnert, dass Flughafenkoordinatoren an den Pool zurückgegebene Zeitnischen zuweisen, um *Ad hoc*-Anträgen der allgemeinen Luftfahrt auf Zeitnischen stattzugeben (Verweis auf Artikel 8 Absatz 3 der geltenden Verordnung) und um Anträge am Markt bereits etablierter Luftfahrtunternehmen sowie Anträge von Neubewerbern gleich und gerecht zu behandeln (sogenannte "50-Prozent-Regel" in Artikel 10 Absatz 7 der geltenden Verordnung). Auf diese Weise werden die knappen Zeitnischenkapazitäten in der von den Feindseligkeiten betroffenen Periode nicht verschwendet.

Zeitliche Abstimmung

Ein wichtiger Aspekt dieses Vorschlags ist seine zeitliche Abstimmung. Die ursprüngliche Zuweisung der Zeitnischen erfolgt auf den IATA-Flugplankonferenzen: im November für den folgenden Sommer und im Juni für den folgenden Winter. Die Zeitnischen für den Sommer 2003 wurden folglich auf der Flugplankonferenz im November 2002 festgelegt, die Zeitnischen für den Winter 2002/2003 im Juni 2002. Nach Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung können Luftfahrtunternehmen Zeitnischen bis zu bestimmten Terminen an den Pool zurückgeben, ohne dass dies bei der Berechnung der ihnen weiterhin zur Verfügung

stehenden Zeitnischen ins Gewicht fällt. Die folgende Tabelle zeigt die wichtigsten Termine des Verfahrens der Zeitnischenzuweisung nach weltweiten Richtlinien, die vom Luftverkehrsverband (IATA) und der Verordnung festgelegt werden.

Flugplanperiode	Dauer der Periode	IATA-Flugplan-konferenz	Rückgabe datum	Bestätigung «angestammter» Zeitnischen – 6 Tage vor IATA-Konferenz	Revision – spätmöglicherster Termin für Inkraft-treten
Winter 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8. - 11. Juni 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Sommer 03	30.3.03 – 25.10.03	9. - 12. Nov. 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Winter 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14. – 17. Juni 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Sommer 04	29.03.04 – 30.10.04	8. – 11. Nov. 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

Nach den internationalen Flugplanleitlinien des Luftverkehrsverbandes (IATA) müssen die Koordinatoren nach Feststellung der Ansprüche auf “angestammte” Zeitnischen den einzelnen Luftfahrtunternehmen die Einzelheiten zu ihren “angestammten” Zeitnischen mitteilen, sobald diese vom Koordinator festgelegt sind, aber spätestens bis zum:

- dritten Montag im April für die “angestammten” Zeitnischen, d.h. die im vergangenen Winter tatsächlich genutzten Zeitnischen, und bis zum
- dritten Montag im September für die “angestammten” Zeitnischen, d.h. die im jetzigen Sommer bis zu diesem Zeitpunkt tatsächlich genutzten Zeitnischen;

In Anbetracht dieser Gegebenheiten sollte der geänderte Vorschlag mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag zur Einfügung eines neuen Artikels 10b vom Europäischen Parlament und vom Rat noch in der Flugplanperiode Sommer 2003 verabschiedet werden, da am 15. September ("dritter Montag im September", siehe oben) die Nutzungsberechnung für "angestammte" Zeitnischen für diese Periode erfolgt. Koordinatoren müssen das vor der Abstimmung der Flugpläne und der Zuweisung der Zeitnischen für den kommenden Sommer auf der IATA-Flugplankonferenz Anfang November 2003 bestätigen. Der Verordnungsvorschlag muss daher früher in Kraft treten, damit Koordinatoren und Luftfahrtunternehmen ungenutzte Zeitnischen erhalten können.

Geschieht das nicht, besteht eine erhebliche Gefahr von Rechtseinwänden seitens der Luftfahrtunternehmen, denen Zeitnischen an Flughäfen zugewiesen wurden, für die Koordinatoren die Berufung auf außergewöhnliche Umstände infolge der Feindseligkeiten für die Flugplanperiode Sommer 2003 nicht akzeptiert haben.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung des geänderten Vorschlags für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über
gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der
Gemeinschaft**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Krieg, der im März 2003 gegen den Irak begonnen wurde, und die daraus folgenden politischen Entwicklungen sowie der Ausbruch des SARS-Syndroms (Severe Acute Respiratory Syndrome) haben die Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen schwer beeinträchtigt und zu einer empfindlichen Verringerung der Nachfrage am Anfang der Flugplanperiode Sommer 2003 geführt.
- (2) Um sicherzustellen, dass Luftfahrtunternehmen durch die Nichtnutzung von Zeitnischen, die ihnen für diese Flugplanperiode zugewiesen waren, nicht ihren Anspruch auf diese Zeitnischen verlieren, ist es notwendig, klar und eindeutig festzustellen, dass diese Flugplanperioden durch den bewaffneten Konflikt stark beeinträchtigt sind.

¹ ABl. C ... vom ..., S. ...

² ABl. C ... vom ..., S. ...

³ ABl. C ... vom ..., S. ...

⁴ ABl. C ... vom ..., S. ...

- (3) Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁵ sollte daher entsprechend geändert werden.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Folgender Artikel 10b wird in die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 eingefügt:

“Artikel 10b

1. Für die Zwecke des Artikels 10 Absatz 3 akzeptieren Koordinatoren, dass Luftfahrtunternehmen in der Flugplanperiode Sommer 2004 Anspruch auf die gleichen Zeitnischen haben, die ihnen für die Flugplanperiode Sommer 2003 zugewiesen wurden.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung *im Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

⁵ ABl. L 14 vom 22.1.1993, S. 1.