



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.12.2011
SEK(2011) 1444 endgültig

ARBEITSDOKUMENT DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Zusammenfassung der Folgenabschätzung

Begleitunterlage zum / zur

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen der
Europäischen Union (Neufassung)**

{KOM(2011) 827 endgültig}
{SEK(2011) 1443 endgültig}

1. DARLEGUNG DES PROBLEMS

1.1. Suboptimale Zuweisung und Nutzung von Flughafenzeitnischen

1. Im Jahr 2009 reisten 800 Mio. Fluggäste von EU-Flughäfen, auf denen es unbestritten Überlastungsprobleme gibt. Auf den 15 größten Flughäfen wird mehr als die Hälfte des gesamten Fluggastverkehrs in Europa abgefertigt. Zu den 25 Flughäfen mit dem größten Fluggastaufkommen weltweit zählen fünf EU-Flughäfen. Die derzeitige Nachfrage übersteigt die Kapazität ganztägig oder fast ganztägig in London-Heathrow, London-Gatwick, Paris-Orly, Mailand-Linate, Düsseldorf und Frankfurt, wo zusammen 200 Mio. Fluggastbewegungen im Jahr 2009 bewältigt wurden. Die Nachfrage übersteigt die Kapazität während der Spitzenverkehrszeiten auch auf einer Reihe weiterer Flughäfen (u. a. Amsterdam-Schiphol, Madrid-Barajas, Paris-Charles de Gaulle). Die steigende Nachfrage wird künftig auch die durch neu bereitgestellte Infrastruktur geschaffene Kapazität übersteigen, so dass die Überlastung zunehmen wird.
2. Es ist daher vordringlich, die vorhandene Flughafenkapazität so effizient wie möglich zu nutzen. Es gibt eindeutige Anzeichen dafür, dass das derzeitige System der Zeitnischenzuweisung im Hinblick auf kapazitätsbeschränkte Flughäfen nicht optimal ist.
3. Bei einer Bewertung der Durchführung der geltenden Verordnung wurden mehrere Problembereiche ermittelt, die in zwei wesentliche Kategorien fallen: Zum einen Schwierigkeiten mit dem derzeitigen "Verwaltungssystem" in der EU und zum zweiten Schwierigkeiten aufgrund der Tatsache, dass das System die Vorteile marktbasierter Mechanismen nicht nutzt.

1.1.1. *Das derzeitige Verwaltungssystem ist weder vollständig noch gänzlich umgesetzt*

4. Zum ersten ist die *vollständige Unabhängigkeit der Zeitnischenkoordinatoren* nicht gewährleistet. In einigen Mitgliedstaaten könnte die Weise, in der das Koordinierungssystem strukturiert ist, in Richtung auf eine Einschränkung der Unabhängigkeit des Koordinators interpretiert werden, die außer Zweifel stehen sollte. Außerdem *stellen die Zeitnischenkoordinatoren keine ausreichende Transparenz der Zeitnischendaten sicher*.
5. Zum zweiten *ist die Zeitnischenverordnung in ihrer jetzigen Form nicht vollständig mit dem künftigen europäischen Flugsicherungssystem (Einheitlicher europäischer Luftraum) vereinbar*. So zeigt die praktische Erfahrung mit der Aschewolkenkrise und der Schneekrise in Bezug auf Zeitnischen, dass die Europäische Union auf die Bewältigung solcher Situationen nicht vorbereitet ist.
6. Drittens *ist die 80-20-Regel nicht streng genug, wonach ein Luftfahrtunternehmen eine Zeitnische zu 80 % in einer Flugplanperiode nutzen muss, um dieselbe Zeitnische im folgenden Jahr zu erhalten*. Selbst auf überlasteten Flughäfen werden mehr als 10 % der zugewiesenen Zeitnischen nicht genutzt. Außerdem können auf manchen Flughäfen auch kurze Abfolgen von Zeitnischen zu Ineffizienz bei der Nutzung der Kapazität führen, indem Kapazität in der Spitzenverkehrszeit im Sommer blockiert und somit ein ganzjähriger Betrieb verhindert wird.

7. Schließlich wird nicht die gesamte verfügbare Flughafenkapazität genutzt, wie die Quote an *spät zurückgegebenen Zeitnischen* zeigt. Aus betrieblichen Gründen beantragen die Luftfahrtunternehmen in der Regel mehr Zeitnischen, als sie tatsächlich benötigen, die Erfahrung zeigt aber, dass ein erheblicher Prozentsatz dieser "überschüssigen" Zeitnischen zu spät an den Pool zurückgegeben werden, als dass sie noch einem anderen Luftfahrtunternehmen zugewiesen werden können. Außerdem *unterscheiden sich die von Mitgliedstaaten verhängten Sanktionen für eine missbräuchliche Nutzung von Zeitnischen erheblich*, was die Art des geahndeten Missbrauchs und die Häufigkeit der Verhängung von Sanktionen angeht.
- 1.1.2. *Der Rechtsrahmen wird der Entwicklung des Luftverkehrsmarkts nicht mehr gerecht*
8. Die Verordnung erlaubt den Tausch von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen, legt aber nicht explizit fest, ob dies entgeltlich oder gegen sonstige Kompensation erfolgen kann. Während die Verordnung Kauf und Verkauf von Zeitnischen nicht ausdrücklich erlaubt, verbietet sie dies jedoch auch nicht ausdrücklich.
9. Ein Sekundärhandel scheint Vorteile bezüglich der Kapazitätsnutzung zu bieten. *Es ist jedoch nicht ganz klar, in welchem Ausmaß ein Sekundärhandel stattfindet*, da es an Transparenz mangelt. Darüber hinaus ist er an bestimmten Flughäfen, unter anderem in Paris-Orly und an spanischen Flughäfen, nicht erlaubt. Es stehen keine Informationen zu möglichen *vertraglichen Beschränkungen* in Form von Auflagen zur Verfügung, mit denen dem Käufer möglicherweise vorgeschrieben wird, wie die betreffenden Zeitnischen genutzt werden können, was den Wettbewerbsbehörden die Prüfung möglicher wettbewerbsrelevanter Bedenken erschwert.
10. *Zusätzlich stehen Neubewerber vor zwei Arten von Hürden: Beschränkungen beim Marktzugang und bei der Ausweitung ihrer Betriebstätigkeit.* Die vergangenheitsorientierte Bevorzugung bedeutet, dass es *für Neubewerber sehr schwierig ist, die beherrschende Stellung der traditionell etablierten Luftfahrtunternehmen auf den am stärksten ausgelasteten Flughäfen anzugreifen.* Die etablierten Luftfahrtunternehmen haben wenig Anreize, Zeitnischen aufzugeben, selbst wenn andere Luftfahrtunternehmen diese effizienter nutzen könnten. Folglich ist der Zeitnischenpool auf den am stärksten ausgelasteten Flughäfen leer oder fast leer. Stehen Zeitnischen zur Verfügung, werden sie eher einer Vielzahl von Luftfahrtunternehmen statt einem größeren Luftfahrtunternehmen zugewiesen, der eher in der Lage wäre, mit dem dominanten etablierten Luftfahrtunternehmen in einen wirksamen Wettbewerb einzutreten.
11. *Die erkannten Probleme betreffen Flughäfen*, da die Flughafenkapazität nicht effizient oder nicht vollständig genutzt wird. Sie betreffen aber hauptsächlich *Luftfahrtunternehmen*, da der Zugang zu überlasteten Flughäfen beschränkt ist und sie nicht die Zeitnischen erhalten, die von anderen Luftfahrtunternehmen ineffizient genutzt werden. Die Luftfahrtunternehmen erfahren auch unterschiedliche Auslegungen durch die Zeitnischenkoordinatoren, denen wiederum die Rechtssicherheit bezüglich der korrekten Durchführung der Verordnung fehlt. Schließlich wirkt sich die Suboptimalität bezüglich Wettbewerb, Dienstleistungen und Preisen auf die *Verbraucher* aus.

1.2. Subsidiaritätsanalyse

12. *Die Zeitnischenverordnung ist für das ordnungsgemäße Funktionieren des Luftverkehrs von grundlegender Bedeutung.* Sie entspricht den Zielen der Artikel 90 und 92 des Vertrags über die Funktionsweise der Europäischen Union. Da das Subsidiaritätsprinzip Anwendung findet, müssen Maßnahmen auf EU-Ebene bezüglich der Zeitnischenzuweisung als Teil der gemeinsamen Luftverkehrspolitik gerechtfertigt werden.
13. Im vorliegenden Fall steht im Mittelpunkt der Rechtfertigung die *Notwendigkeit einheitlicher und effizienter Vorschriften in ganz Europa*, damit für alle Betreiber gleiche Wettbewerbsbedingungen gelten.
14. *Bei der Schaffung eines wirklichen Binnenmarkts für den Luftverkehr sollte der EU-Mehrwert in Durchführungsmaßnahmen bestehen, bei denen die Situation verschiedener Flughäfen berücksichtigt wird, während gleichzeitig sichergestellt wird, dass der Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen nicht behindert wird.* Individuelles Handeln von Mitgliedstaaten könnte den Binnenmarkt beeinträchtigen.

2. ZIELE DER EU-INITIATIVE

15. Mit der Überarbeitung der Zeitnischenverordnung wird das allgemeine Ziel angestrebt, *eine optimale Zuweisung und Nutzung von Flughafenzeitnischen an ausgelasteten Flughäfen* sicherzustellen. Die spezifischen Ziele lauten:

SZ1. Gewährleistung einer gestärkten und wirksam durchgeführten Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen

SZ2. Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen

Die spezifischen Ziele können wiederum in operationelle Ziele übersetzt werden. Für das SZ1 gehören dazu: Verringerung der späten Rückgabe, Steigerung der Zeitnischennutzung und Verminderung des Missbrauchs von Zeitnischen. Für das SZ2: Erhöhung der Zahl der Wettbewerber mit einem stabilen Zeitnischen-Portfolio, Steigerung der Zahl der beförderten Fluggäste und der durchgeführten Flüge bei derselben Flughafenkapazität und Vergrößerung des Zeitnischenpools.

3. POLITIKOPTIONEN

16. **Die erste mögliche Maßnahme ist die Aufhebung der Verordnung**, so dass die IATA-Leitlinien für die Flugplanung (IATA Worldwide Scheduling Guidelines), ein Branchenkodex ohne rechtliche Bindungswirkung, der einzige anwendbare Kodex für die Zuweisung von Zeitnischen in Europa wäre. Alle beteiligten Akteure sind der Meinung, dass die Zeitnischenverordnung eine dramatische Verbesserung des Verfahrens der Zeitnischenzuweisung in Europa bewirkt hat und die Änderungen 2004 einen weiteren Schritt zur Gewährleistung eines unparteiischen und diskriminierungsfreien Zuweisungsverfahrens darstellten. Diese Option wurde daher verworfen.

17. Eine alternative Politikoption bestünde darin, **Leitlinien** zur Ergänzung der bestehenden, unveränderten Verordnung bereitzustellen. Solche Leitlinien wären unverbindlicher Art, was zu einer Reihe von Durchsetzungsproblemen führt. Am schwerwiegendsten wäre jedoch, dass viele der Hauptprobleme einer suboptimalen Zeiträumenzuweisung nicht gelöst werden könnten: *Die Leitlinien würden mit der geltenden Fassung der Zeiträumenverordnung in Konflikt stehen. Daher sollte die einzig geltende EU-Maßnahme in Form einer Überarbeitung der Zeiträumenverordnung getroffen werden.*
18. Bei der Konsultation der Beteiligten und in der 2011 von Steer Davies Gleave durchgeführten Studie wurde eine breite Palette von Einzelmaßnahmen ermittelt, mit denen sich viele der erkannten Probleme möglicherweise lösen ließen.
19. In der nachstehenden Tabelle sind die einer Prüfung unterzogenen Politikmaßnahmen aufgeführt.

Politikmaßnahmen	<i>Inhalt der Politikmaßnahmen</i>
	Treiber 1: Das derzeitige Verwaltungssystem ist weder vollständig noch gänzlich umgesetzt
<p>- Stärkung der Unabhängigkeit der Zeitnischenkoordinatoren und der Transparenz der Zeitnischendaten</p>	<p>Mit dieser Maßnahme wird die organisatorische und funktionale Unabhängigkeit gestärkt. Sie führt klare Regeln für die Finanzierung der Koordinierungsfunktion und die Überwachung der finanziellen Mittel ein. Die Maßnahme würde die von den Koordinatoren bezüglich Daten zu erfüllenden Anforderungen stärken und/oder ausweiten.</p>
<p>- Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Nutzung der Zeitnischen</p>	<p>Diese Maßnahme würde Entgelte für die Zeitnischenreservierung sowie Strafen ermöglichen und die Rolle des Koordinators bei der Anwendung von Artikel 14 verbessern und stärken.</p>
<p>- Integration der Zeitnischenzuweisung in den einheitlichen europäischen Luftraum</p>	<p>Die Koordinatoren arbeiten umfassend mit dem Netzmanager zusammen und stellen die Zeitnischendaten bereit, die für das Funktionieren des europäischen Netzes erforderlich sind. Die Luftraumkapazität und die Bodenkapazität werden beide effizient genutzt, indem eine Übereinstimmung von Flugdurchführungsplänen und Zeitnischen sichergestellt wird. Künftige Leistungsstandards für Flughäfen würden eine Kohärenz zwischen Leistungszielen und Koordinierungsparametern der Flughäfen für Zeitnischen erfordern.</p>
<p>Verbesserung der Zeitnischen-nutzung</p>	<p>Die Maßnahme würde die zur Aufrechterhaltung einer Zeitnischenabfolge nötige Nutzungsschwelle über die derzeit geltenden 80 % anheben und die Mindestlänge der Abfolge über die derzeit geltenden 5 Zeitnischen erhöhen.</p>
	Treiber 2: Der Rechtsrahmen wird der Entwicklung des Luftverkehrsmarkts nicht mehr gerecht
<p>Festlegung einer EU-Regelung für den Sekundärhandel</p>	<p>Diese Maßnahme würde den Sekundärhandel an allen EU-Flughäfen erlauben, für den ein einziger einheitlicher Rechtsrahmen gelten würde. Dies würde Bedenken hinsichtlich Transparenz und Wettbewerb begegnen, indem einschränkende Bedingungen untersagt werden und die Transparenz vor und nach dem Handel erhöht wird.</p>
<p>Verbesserung der primären Zuweisung</p>	<p>Zwei Maßnahmen wurden ermittelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jährlicher Entzug und Versteigerung eines Teils der Zeitnischen. Umfasst den Entzug eines Prozentsatzes angestammter Zeitnischen an stark überlasteten Flughäfen, an denen der Neueintritt stark eingeschränkt ist. Entzogene Zeitnischen werden dann versteigert. 2. Änderung der Neubewerberregel: Modifizierung der Definition des Neubewerbes durch Anhebung der Zahl von Zeitnischen, die ein Luftfahrtunternehmen an einem Flughafen besitzen kann, während er weiter als Neubewerber gilt.

20. Mit keiner der oben dargelegten einzelnen Politikmaßnahmen kann das Ziel einer optimalen Zeiträumenzuweisung allein erreicht werden. Zur Lösung des Problems der suboptimalen Zuweisung und Nutzung von Zeiträumen schlagen wir neben dem Basisszenario drei Politikpakete vor.
21. Das erste Politikpaket (PP1) würde die *Effektivität der Zuweisung und Nutzung von Zeiträumen innerhalb der Randbedingungen des derzeitigen Verwaltungssystems* verbessern. PP1 kann als alleinstehende Option angesehen werden.
22. Das zweite Politikpaket (PP2) umfasst ein ambitionierteres Paket von Maßnahmen, die eine substantielle Überarbeitung der Zeiträumenverordnung bedingen. Aufbauend auf dem PP1 bezweckt es *die Einführung marktgestützter Mechanismen für die Zeiträumenzuweisung auf allen ausgelasteten EU-Flughäfen, zusammen mit einer Änderung der Neubewerberbestimmung, der 80-20-Regel und der Anforderungen bezüglich Abfolgen von Zeiträumen*.
23. *Das dritte Paket (PP3) ist das ehrgeizigste Politikpaket.* Es umfasst das PP2, würde aber auch den Entzug von Zeiträumen bedingen, die Luftfahrtunternehmen zugewiesen wurden, und deren Zuweisung an den Höchstbietern im Rahmen von Versteigerungen.

	<i>Politikpaket 1 (PP1)</i>	<i>Politikpaket 2 (PP2)</i>	<i>Politikpaket 3 (PP3)</i>
Inhalt der Politikpakete	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der Unabhängigkeit und Transparenz - Gewährleistung der ordnungsgemäßen Nutzung der Zeiträumen - Integration der Zeiträumenzuweisung in den einheitlichen europäischen Luftraum 	PP1+	PP1 +
		<ul style="list-style-type: none"> - Sekundärhandel mit Sicherheitsklauseln für Transparenz und Wettbewerb - Änderung der Neubewerberregel - Verbesserung der Zeiträumennutzung 	PP2+
			<ul style="list-style-type: none"> - Entzug von Zeiträumen und Versteigerungen an den am stärksten überlasteten Flughäfen

4. FOLGENABSCHÄTZUNG

24. Während das PP1 nur begrenzte Auswirkungen auf die Nutzung der Flughafenkapazität hat, führen PP2 und PP3 zu erheblichen Verbesserungen bei der Kapazitätsnutzung. PP2 hat ein Wachstum des Fluggastaufkommens um 1,6 % im Jahr zur Folge, während PP3 zu einem Anstieg von 1,9 % bis 2,0 % führen wird.
25. PP2 und PP3 erzielen den bei weitem größten wirtschaftlichen Nutzen. PP2 bewirkt einen wirtschaftlichen Nettonutzen von 5,3 Mrd. EUR, PP3 hingegen nur von 2,8 bis 5 Mrd. EUR, da höhere Betriebskosten für die Luftfahrtunternehmen und direkte Kosten der Durchführung für Luftfahrtunternehmen und Behörden entstehen.
26. PP1 wird 2,4 Mio. EUR Verwaltungskosten verursachen, hauptsächlich aufgrund der Sammlung von Zeitnischendaten für andere Flughäfen als koordinierte oder flugplanvermittelte Flughäfen. Die einzigen durch PP2 verursachten Kosten sind solche für die Gewährleistung der Transparenz des Sekundärhandels (rund 0,2 Mio. EUR). PP3 führt zu keinen zusätzlichen Kosten über die von PP2 hinaus.
27. PP3 erzielt die größte Steigerung der Beschäftigtenzahlen, hat aber auch die größten negativen Auswirkungen auf die Zugänglichkeit von Regionen. PP2 führt zu einem großen Anstieg der Beschäftigung und hat begrenzte Auswirkungen auf die Zugänglichkeit von Regionen. PP1 hat keinerlei Auswirkungen auf die regionale Zugänglichkeit und geringere positive Auswirkungen auf die Beschäftigung.
28. PP3 und PP2 würden größere negative Umweltauswirkungen als PP1 bewirken.

Die quantifizierten Auswirkungen der verschiedenen Politikmaßnahmen und ihrer Kombinationen sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Option/Maßnahme	Flughafen		Flug- gäste (%)	Flüge (%)	Fluggäste (Mio.)	Betriebs- kosten der Luftfahrt- unter- nehmen (Mio. EUR)	Direkte Kosten der Umsetzung (Mio. EUR)	Wirtschaftli- cher Nutzen (Mio. EUR)	Wirtschaft- licher Netto- nutzen (Mio. EUR)	Beschäftigung (Tsd. VZÄ)		Flug- preise (%)	CO2- Emissio- nen (Tsd. Tonnen)
										Flug- häfen	Luft- fahrt- unter- neh- men		
A. Stärkung der Unabhängigkeit und Transparenz	Gesamt weit	EU-	n/a	n/a	n/a	n/a	8.7	n/a	n/a	0.0	0.0	0.0%	0
B. Entgelte für Zeitnischenreservierung	Gesamt weit	EU-	0.3%	0.2%	3.7	0.0	4.7	868.7	864.0	2.5	4.4	-0.2%	719
C. Strafen für den Missbrauch von Zeitnischen	Gesamt weit	EU-	0.1%	0.1%	1.5	0.0	19.4	352.7	333.3	1.0	1.5	-0.1%	254
PP1 (A+B+C)	Gesamt weit	EU-	0.4%	0.3%	4.5	0.0	29.5	1053.2	1032.5	3.1	5.1	-0.2%	842
D. Sekundärhandel	Gesamt weit	EU-	1.2%	0.0%	14.4	0.0	24.7	3139.7	3115.1	9.9	34.3	-0.6%	5140
E. Änderung der Neubewerberregel	Gesamt weit	EU-	0.0%	0.0%	0.5	0.0	0.0	124.9	124.9	0.4	0.6	0.0%	102
	Heathrow, mit gemischtem Modus		0.2%	0.0%	0.2	0.0	0.2	22.9	23.1	0.1	0.9	-0.2%	138
F. Anhebung der Nutzungsschwelle auf 85 %	Gesamt weit	EU-	0.1%	0.0%	0.8	0.0	0.0	184.7	184.7	0.5	0.9	0.0%	150
G. Anhebung der Nutzungsschwelle auf 90 %	Gesamt weit	EU-	0.2%	0.1%	2.3	535.8	0.0	536.2	0.4	1.6	2.6	-0.1%	431
H. Verlängerung der Mindestlänge von Zeitnischenabfolgen	Gesamt weit	EU-	0.3%	0.2%	3.6	0.0	0.0	876.3	876.3	2.6	4.7	-0.2%	768
PP2 (PP1+D+E+F+H)	Gesamt weit	EU-	1.6%	0.2%	23.8	0.0	75.7	5354.7	5279.0	16.4	45.6	-0.8%	6988
I. Entzug angestammter Rechte und Versteigerungen	Heathrow		2.6% – 3.9%	-0.3% – -1.4%	1.1 – 1.8	708.1 – 2003.3	25.4	227.6 – 386.1	-347.4 – -1801.1	0.8 – 1.3	9.8 – 11.3	-1.2% – -2.0%	1827

	Orly	12.4% – 13.0%	-0.3% – 0.0%	2.8 – 2.9	0.0 – 695.4	20.2 – 20.8	611.7 – 636.9	-104.6 – 616.7	2.0	4.4 – 4.5	-8.4% – -8.7%	611 – 624
PP3 (PP2+I)	Gesamt EU- weit	1.9% – 2.0%	0.2%	27.3 – 28.7	708.1 – 2698.7	113.6 – 119.2	5620.0 – 5804.3	2807.6 – 4976.9	17.3 – 17.9	55.2 – 56.7	-0.8%	8523 – 8775

Anmerkung: Monetäre Größen als Kapitalwert der Kosten/Nutzen-Beträge 2012-2025. Nichtmonetäre Größen (Fluggäste, Emissionen usw.) als jährliche Durchschnittswerte 2012-2025.

Quelle: Folgenabschätzung für die Überarbeitung der Verordnung 95/93, Steer Davies Gleave, 2011.

5. VERGLEICH DER OPTIONEN

29. Die Politikpakete werden anhand der Kriterien Wirksamkeit, Effizienz und Kohärenz beurteilt.
30. Vom Standpunkt der Wirksamkeit scheint das PP2 das vielversprechendste. Es weist das höchste Potenzial zur Erreichung aller spezifischen Ziele auf, während PP3 das effizienteste Ergebnis für das SZ2 nicht erreicht. PP1 erreicht nur das SZ1 in Gänze.
31. Eine Analyse der Kohärenz zwischen den verschiedenen Politikpaketen zeigt darüber hinaus, dass PP2 zwar erhebliche Kompromisse zwischen den Auswirkungen auf die Nutzung der Flughafenkapazität und positive wirtschaftliche und soziale Auswirkungen einerseits und den Umweltauswirkungen andererseits aufweist, diese Kompromisse geringer sind als bei PP3. Hinsichtlich der Kohärenz schneidet PP1 am besten ab.
32. PP3 ist schlussendlich auch das kostenträchtigste, was die Betriebskosten und direkten Kosten der Luftfahrtunternehmen angeht, während PP1 das kostengünstigste und am einfachsten durchzuführende ist.
33. Angesichts dessen wird **PP2 als Politikpaket empfohlen**, da der erreichte Nutzen die Kosten bei weitem übertrifft. Es bezweckt eine Überarbeitung des Verwaltungssystems für die Zeitrissenzuweisung durch Einführung marktgestützter Mechanismen, die die Mängel des Systems korrigieren können. Das System würde eine gestärkte Unabhängigkeit der Koordinatoren, eine erhöhte Transparenz, mehr Chancen für Neubewerber und spezifische Maßnahmen zur Verbesserung der Zeitrissennutzung umfassen.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

34. Die Kommission würde die Durchführung der Verordnung drei Jahre nach ihrer Verabschiedung durch den Gesetzgeber bewerten und eine Reihe von Verkehrsindikatoren, die bereits verfügbar sind, laufend überwachen. Anhand dieser Indikatoren wird gemessen, inwieweit die verabschiedete Politikoption die spezifischen Ziele erfüllt.