

07.12.84

EG - VP

Empfehlungen

der Ausschüsse

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemein-
schaften an den Rat über die Zivilluftfahrt: Fortschritte
auf dem Weg zu einer gemeinschaftlichen Luftverkehrs-
politik - Memorandum Nr. 2 -

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über bilatera-
le Abkommen, Vereinbarungen und Abmachungen zwischen Mit-
gliedstaaten über den Luftverkehr

Geänderter Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über
Tarife im Linienflugverkehr zwischen Mitgliedstaaten

Geänderter Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über
die Modalitäten der Anwendung der für die Luftver-
kehrsunternehmen geltenden Wettbewerbsregeln

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Anwendung
von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen
von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhal-
tensweisen im Luftverkehr

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über Nicht-
diskriminierungsvorschriften und eine Stillhalteklauseel im
Luftverkehr

KOM(84) 72 endg.; EG-Dok. 5938/84

Punkt der 545. Sitzung des Bundesrates am 20. Dezember 1984

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen
Gemeinschaften und
der Ausschuß für Verkehr und Post
empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung
zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt das Memorandum Nr. 2 der EG-Kommission als einen wesentlichen Schritt auf dem Weg zu einer gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik unter Einbeziehung des Luftverkehrs.

Mit ihrem Vorschlag will die Kommission das bestehende europäische Luftverkehrssystem durch Verstärkung des Wettbewerbs verbessern; dabei sollen die wesentlichen Vorteile, die das derzeitige System mit sich bringt, beibehalten werden. Langfristig soll sodann über eine gemeinschaftliche Luftverkehrspolitik, die das sich ändernde wirtschaftliche Umfeld berücksichtigt, ein gemeinsamer Luftverkehrsmarkt geschaffen werden.

Der Bundesrat unterstützt die Überlegungen, den Luftverkehr in der Gemeinschaft mit dem Ziel einer Verbesserung des Luftverkehrsangebotes zum Nutzen der Verbraucher flexibler zu gestalten und durch einen fairen und leistungsgerechten Wettbewerb zu verbessern.

2. Die Kommission versteht die Einzelvorschläge insbesondere im Hinblick auf die angesprochenen Wettbewerbsregeln als ein "Paket". Der Bundesrat hat Zweifel, ob sich eine derartige Paketlösung realisieren läßt. Einzellösungen müssen möglich bleiben. In jedem Fall müssen aber neben dem Memorandum der Kommission auch Lösungsvorschläge der Mitgliedstaaten hinzugezogen und auf ihre Realisierbarkeit geprüft werden.
3. In Übereinstimmung mit der Bundesregierung ist der Bundesrat der Auffassung, daß bei den weiteren Verhandlungen über das Memorandum insbesondere folgende Grundsätze der Luftverkehrspolitik zu berücksichtigen sind:

- Am bilateralen Ordnungsrahmen der Weltluftfahrt sollte grundsätzlich festgehalten werden. Hierbei ist eine stärkere Anpassung an die sich ändernde Nachfrage vorzunehmen.
 - Es ist darauf zu achten, daß eine Marktordnung des Luftverkehrs der EG mit dem Ordnungsrahmen für das übrige Europa kompatibel ist.
 - Flexiblere Regelungen sollten im innergemeinschaftlichen Luftverkehr bei Marktzugang, Kapazitätsbemessung und Tarifpolitik eingeführt werden, um den Luftverkehrsunternehmen mehr Wettbewerbsraum zu eröffnen.
 - Eine wettbewerbsgerechte Regelung der Beihilfen ist erforderlich.
 - Durch die vorgesehene Regelung dürfen keine neuen verkehrspolitischen Verwaltungszuständigkeiten im Bereich der Luftfahrt auf die EG-Kommission übertragen werden.
4. Der Bundesrat weist darüber hinaus auf folgendes besonders hin:

Marktzugang

Die im Memorandum zu Ziffer 75 vorgeschlagenen Erleichterungen für kleinere Luftverkehrsgesellschaften tragen regionalen politischen Anliegen Rechnung. Zur Stärkung der Wirtschaftskraft dieser Luftverkehrsgesellschaften und um den Einsatz von Regionalverkehrsflugzeugen der neuen Generation (bis zu 36 Sitzplätzen) zu ermöglichen, sollte die Sitzplatzzahl für die Freistellung von "jeglichen Beschränkungen", mithin auch die Anrechnung von Kapazitäten im Rahmen der bilateralen Luftverkehrsabkommen, ent-

sprechend angehoben werden. Diese Verkehre sollten den kleineren Luftverkehrsunternehmen offengehalten werden. Den Luftverkehrsgesellschaften mit kleineren Luftfahrzeugen sollte möglichst bald der Fluglinienbetrieb auf Strecken mit nicht ausgenutzten bilateral eingeräumten Verkehrsrechten ermöglicht werden. Dies darf jedoch nicht dazu führen, daß Regionalluftverkehrsgesellschaften zwar die Markterschließung überlassen wird, anschließend aber bei höherem Aufkommen diese Strecken ohne weiteres von größeren Luftverkehrsgesellschaften übernommen werden. Derartige Lösungen würden ein unvertretbares Risiko für den regionalen Luftverkehr bedeuten.

In diesem Zusammenhang ist auf die Richtlinie des Rates zum interregionalen Flugverkehr (83/416/EWG) hinzuweisen. Durch den Ausschluß der Flughäfen der Kategorie 1 ist der Anwendungsbereich dieser Richtlinie so stark eingeeengt, daß wesentliche Erleichterungen für den interregionalen Luftverkehr nicht erwartet werden. Die EG-Richtlinie sollte daher möglichst bald durch Einbeziehung der Flughäfen der Kategorie 1 novelliert werden, um den Anschluß regionaler Zentren an den Weltluftverkehr zu ermöglichen.

Regionalpolitische Zielsetzungen

Die Kommission erkennt zwar die Notwendigkeit des Betriebes von Flugplätzen und Luftverkehrsgesellschaften auch in Randregionen an, in denen wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich ist. Insgesamt wird jedoch der Stellenwert dieser Verkehrsleistungen als Teil der Daseinsvorsorge nicht ausreichend gegenüber einer rein betriebswirtschaftlich orientierten Betrachtungsweise bewertet.

Regionalpolitische Überlegungen sind daher insbesondere einzubeziehen