

03.10.86

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 83/416/EWG über die Zulassung des interregionalen
Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und
Fracht zwischen den Mitgliedstaaten
- Marktzugang in der Zivilluftfahrt -

KOM(86) 424 endg.; Ratsdok. 9123/86

435/86

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 2. Oktober 1986 - 121 - 680 70 - E - Ve 144/86 -.

Diese Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der genannten Kommissionsvorlage ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihrer Vorlage übermittelte Begründung beigelegt.

MARKTZUGANG IN DER ZIVILLUFTFAHRTEinleitung

1. Der Rat bestätigte am 30. Juni 1986, daß eine in sich geschlossene Luftverkehrsordnung notwendig ist, die auf einem ausgewogenen Instrumentarium zur Förderung eines verstärkten Wettbewerbs im innergemeinschaftlichen Luftverkehr auf dem Gebiet der Tarife, der Kapazität und des Marktzugangs im Einklang mit den Wettbewerbsregeln des Vertrags beruht. Die Kommission hat dem Rat bereits Vorschläge für die Tarife, die Kapazität und den Wettbewerb übermittelt. Diese Mitteilung betrifft die Frage des Marktzugangs, d. h. das Recht eines Luftverkehrsunternehmens, Flugdienste zu betreiben.
2. Die Frage des Marktzugangs wurde in der Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr geregelt, die im Oktober 1984 in Kraft getreten ist. Im Juni 1986 übermittelte die Kommission dem Rat einen Bericht über das erste Jahr der Anwendung dieser Richtlinie. Diese Mitteilung soll die Diskussion über den Marktzugang einen Schritt weiterbringen, da sie den linienmäßigen Passagier- und Frachtverkehr innerhalb der Gemeinschaft betrifft. Charterverkehr und reiner Frachtverkehr sind ausgeklammert. Der Mitteilung liegt ein Vorschlag der Kommission zur Änderung der Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr bei.
3. In der Debatte über einen leichteren Zugang zum Luftverkehrsmarkt müssen auch Sicherheitsüberlegungen berücksichtigt werden. Luftverkehrsunternehmen sollten nur dann am Markt auftreten dürfen, wenn die Regierung deren wirtschaftliche und technische Tauglichkeit angemessen überwacht. Der Vorschlag der Kommission, die Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr zu überarbeiten, schließt auch die Gewährleistung von mehr Sicherheit ein.

Niederlassungsrecht und Zulassung

4. Artikel 52 des Vertrags gilt uneingeschränkt für den Luftverkehr. Im Hinblick auf das Niederlassungsrecht bedarf es daher keiner Initiative.
5. Beschränkungen der Zulassung können die Erbringung befriedigender und wirtschaftlicher Flugverkehrsleistungen erschweren. In ihrem ursprünglichen Vorschlag für den interregionalen Linienflugverkehr versuchte die Kommission, dieses Problem dadurch zu lösen, daß sie den Luftverkehrsunternehmen das Recht erteilen wollte, die Genehmigung zum Betrieb interregionaler Flugverkehrsdienste bei ihrem eigenen Staat zu beantragen. Diesen Teil des Vorschlags hat der Rat jedoch gestrichen. Eine bescheidenere Maßnahme könnte die Einführung eines Grundsatzes sein, der einem Luftverkehrsunternehmen, der von einem Mitgliedstaat besondere oder ausschließliche Rechte erhalten hat, ein vorrangiges Verkehrsrecht auf einer neuen Strecke gewährt. Wenn dieses Luftverkehrsunternehmen die Verkehrsrechte nicht wahrnimmt, sollten andere Luftverkehrsunternehmen das Recht auf Zugang zu dieser Strecke erhalten.

Streckenzugang

6. Die Beziehungen zwischen Staaten und ausländischen Luftverkehrsunternehmen fallen unter die Frage des Streckenzugangs, die sowohl die Verkehrsrechte als auch das Einverständnis des empfangenden Staates mit mehr als einem Luftverkehrsunternehmen, die von einem anderen Staat aus tätig sind, berührt (Mehrfachbenennung).
7. Die Verkehrsrechte auf Hauptstrecken fallen unter die bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten, die von einfachen Vereinbarungen bis zu offiziellen Verträgen mit oder ohne vertraulichem Memorandum reichen. Sie regeln überwiegend Rechte zwischen Flughäfen der Klasse 1. Verkehrsrechte auf Regionalstrecken fallen sowohl unter bilaterale Vereinbarungen als auch unter die EG-Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr. Sie regeln den Verkehr zwischen Flughäfen der Klassen 2 und 3.
8. Das erste Jahr der Anwendung der Richtlinie von 1983 über den interregionalen Linienflugverkehr hat gezeigt, daß eine Nachfrage nach Verbindungen zwischen Regionalflughäfen und Flughäfen der Klasse 1 besteht. Die Kommission schlägt daher vor, den Geltungsbereich der Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr auf Flugdienste zwischen Flughäfen der Klasse 1 und der Klasse 2 und 3 auszudehnen. Das ist ein bedeutsamer Schritt auf dem Wege zur Vollendung des Binnenmarktes und wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung der Randgebiete sowie von kleinen und mittelgroßen Luftverkehrsunternehmen.

Mehrfachbenennung

9. Die Leitlinien des Rates vom Dezember 1984 für die Entwicklung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik lauten wie folgt : "Der Grundsatz der Mehrfachbenennung sollte innerhalb der Gemeinschaft auf der Basis von Länderpaaren und, wo dies durch das Verkehrsaufkommen gerechtfertigt ist, auf der Basis von Städtepaaren verstärkt angewandt werden, und zwar unbeschadet des Rechts der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob auf ihre eigenen Fluggesellschaften die Mehrfachbenennung Anwendung finden soll oder nicht". Den Vorteilen, die eine größere Auswahl und bessere Leistungen bieten könnte, steht die Befürchtung der Mitgliedstaaten gegenüber, daß das Verkehrsaufkommen einer Strecke nicht ausreichend ist und längerfristig zu finanzieller Instabilität führt, die sich zum Nachteil der Passagiere und des Gewerbes auswirken könnte. Aufgrund der Erörterungen im Rat wird die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt geeignete Vorschläge zur Frage der Mehrfachbenennung unterbreiten.

Verkehrsrechte der fünften Freiheit

10. Die heutigen (auf Verkehrsrechten der dritten und vierten Freiheit beruhenden) bilateralen Abkommen haben ein Netz von Punkt-zu-Punkt-Strecken geschaffen. Das führt nicht unbedingt zum rationellsten Streckenaufbau.

Die Kommission ist sich bewußt, daß der potentielle Verkehr auf einigen interregionalen Strecken der Gemeinschaft gesteigert und Mehrsektorenflüge vorteilhafter betrieben werden könnten als Punkt-zu-Punkt-Reisen. Einige Mitgliedstaaten sind der Ansicht, daß das heutige Netz planmäßiger Hauptstrecken in der Gemeinschaft nicht verzerrt werden sollte.

11. Die Kommission schlägt daher vor, die Richtlinie über den interregionalen Linienluftverkehr so zu erweitern, daß ein Luftverkehrsunternehmen einen Flugdienst zwischen zwei oder mehr Staaten außer seinem Heimatstaat beantragen kann, sofern ein solcher Flugdienst eine Verlängerung eines bestehenden oder beantragten Flugdienstes ist und kein mittelbarer Flugdienst zwischen Flughäfen der Klasse 1 geschaffen würde. Aufgrund der Erörterungen im Rat wird die Kommission zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht ziehen, in die Zivilluftfahrt mehr allgemeine Bestimmungen über Rechte der fünften Freiheit einzuführen, um den Binnenmarkt zu vollenden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

12. Nach Ansicht der Kommission setzt die Verbesserung der bestehenden Gemeinschaftsregelungen für den Marktzugang als ersten Schritt voraus, daß die Richtlinie von 1983 über den interregionalen Linienflugverkehr geändert wird. Die Kommission schlägt dem Rat daher vor, den beiliegenden Vorschlag zur Erweiterung der Richtlinie des Rates 83/416/EWG zu genehmigen.

I.

BEGRÜNDUNG

1. Die Richtlinie des Rates vom 25. Juli 1983 über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten (83/416/EWG) (1) sieht vor, daß die Kommission dem Rat jährlich einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vorlegt und daß der Rat anhand der Berichte der Kommission vor dem 1. Juli 1986 die Durchführung dieser Richtlinie überprüft.
2. In ihrem Memorandum Nr. 2 zur Zivilluftfahrt vom März 1984 regte die Kommission an, Unternehmen der Gemeinschaft bei der Durchführung von Flugverkehrsdiensten mit kleinen Flugzeugen mehr Freizügigkeit einzuräumen. Die vom Rat am 10. Mai 1984 eingesetzte Gruppe auf hoher Ebene für Luftverkehr übernahm diese Anregung und schlug in ihren Leitlinien vor, "die Möglichkeit eines weniger beschränkten Marktzugangs für kleine Luftfahrzeuge sollte zu gegebener Zeit im Lichte der Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie über den interregionalen Flugverkehr geprüft werden". Im Dezember 1984 akzeptierte der Rat diese Leitlinien und empfahl, die Frage des Marktzugangs im Zusammenhang mit der Überprüfung der Richtlinie über den interregionalen Linienflugverkehr durch den Rat vor dem 1. Juli 1986 zu behandeln. Auf der Tagung des Europäischen Rates vom 26./27. Juni 1986 und auf der Ratstagung vom 30. Juni 1986 wurde die Bedeutung der Entscheidungen über den Marktzugang hervorgehoben.
3. In seiner Entschließung vom September 1985 zum Memorandum Nr. 2 der Kommission zur Zivilluftfahrt sah es das Europäische Parlament "verkehrspolitisch als vordringlich an, daß innerhalb der Gemeinschaft die Flugverbindungen zwischen den verschiedenen Regionen über die Pinnengrenzen hinweg verbessert werden" und forderte die Kommission auf, unverzüglich einen Vorschlag für eine Richtlinie der Gemeinschaft auszuarbeiten.
4. Angesichts dieses Tatbestands und aufgrund des Erfahrungsberichts der Kommission über das erste Jahr der Anwendung der Richtlinie arbeitete die Kommission den nachstehenden Vorschlag aus. Wie aus dem Bericht der Kommission an den Rat hervorgeht, hat die Richtlinie bisher nur begrenzte Auswirkungen gezeigt.

(1) ABl. Nr. L 237 vom 26.8.1983, S. 19.

Im Rahmen der Richtlinie wurden nur wenige neue Flugverkehre genehmigt. Deshalb hält die Kommission es für notwendig, den Anwendungsbereich der Richtlinie zu erweitern, um einen weiteren Anreiz für neue interregionale Flugverkehre in der Gemeinschaft, die wirtschaftlich tragbar und verkehrssicher sind, zu geben. Sie ist der Ansicht, daß ihre Vorschläge diesen Zielen entgegenkämen und somit den Benutzern in der Gemeinschaft bessere Flugverbindungen anbieten und der Beschäftigung in der Gemeinschaft Aufschwung geben würden.

5. Aus dem Bericht über die Anwendung der Richtlinie geht hervor, daß eine Anzahl neuer interregionaler Flugverkehre außerhalb des Rahmens der bestehenden Richtlinie genehmigt wurden. In der Gemeinschaft besteht eine besonders starke Nachfrage nach Flugverkehren von regionalen Flughäfen zu den größeren Bevölkerungszentren (Flughäfen der Klasse 1) und umgekehrt. Diese Nachfrage ist leicht erklärlich, da die Flughäfen der Klasse 1 im allgemeinen die wichtigsten Handels- und Verwaltungszentren in den jeweiligen Mitgliedstaaten bedienen und außerdem den Anschluß an den internationalen Flugverkehr ermöglichen. Andererseits bestehen im allgemeinen bereits Flugverkehre in der Gemeinschaft zwischen den Flughäfen der Klasse 1, dh. auf den Hauptflugstrecken. Aus diesem Grund schlägt die Kommission vor, daß das derzeitige Gemeinschaftsverfahren zur Genehmigung internationaler Flugverkehre auf Flugverkehre von und zu Flughäfen der Klasse 1, jedoch nicht zwischen Flughäfen der Klasse 1, ausgedehnt werden sollte.
6. Gleichzeitig ist sich die Kommission bewußt, daß eine Nachfrage der Flugpassagiere in der Gemeinschaft hauptsächlich nach direktem und nicht nach indirektem Flugverkehr besteht. Sie stellt fest, daß einige Mitgliedstaaten bestrebt sind, daß von den Hauptflugstrecken ihrer nationalen Luftverkehrsunternehmen kein Verkehr abgeleitet wird. Die Kommission schlägt vor, die Weigerungsgründe des Artikels 3 Absatz 2 der Richtlinie in bezug auf bereits bestehende indirekte Flugverkehre entfallen zu lassen.

435/p6

Aus weiteren Gründen zur Förderung direkter Flugverbindungen schlägt die Kommission vor, auf die Bedingung der Mindestlänge des Flugabschnitts von 400 km zu verzichten.

7. In ihrem Vorschlag von 1980 war sich die Kommission auch klar darüber, daß der mögliche Flugverkehr auf einigen inter-regionalen Strecken in der Gemeinschaft gering ist und daß die Luftverkehrsunternehmen von der bei Mehrsektorenflügen größeren Nachfrage als bei Punkt-zu-Punkt-Flügen profitieren würden. Einige Mitgliedstaaten sind der Ansicht, daß das derzeitige Flugnetz der Hauptlinienverkehre in der Gemeinschaft nicht beeinträchtigt werden sollte. Deshalb schlägt die Kommission vor, einem Luftverkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, einen Flugverkehr zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten, die nicht sein Heimatstaat sind, zu beantragen, vorausgesetzt, daß dieser Flugverkehr eine Erweiterung eines bestehenden oder beantragten Flugverkehrs darstellt und daß dadurch kein indirekter Flugverkehr zwischen Flughäfen der Kategorie 1 geschaffen wird. Die dadurch erhaltenen begrenzten Rechte der Fünften Freiheit würden einen kleinen positiven Schritt auf dem Wege des für 1992 zu vollendenden Binnenmarktes der Gemeinschaft darstellen und den Luftverkehrsunternehmen eine bessere Ausnützung ihrer Luftflotte bei entsprechenden Treibstoff- und Kosteneinsparungen ermöglichen.

8. Zusätzlich zu den oben vorgeschlagenen Änderungen stellte die Kommission ein großes Interesse für ihre Empfehlungen im Memorandum Nr. 2 zur Zivilluftfahrt fest, auf Beschränkungen, (die nicht die notwendigen Sicherheits- und Tauglichkeits-Vorschriften betreffen dürfen) bei Flugdiensten zu verzichten, die von einem EG-Luftverkehrsunternehmen auf irgendeiner Strecke innerhalb der Gemeinschaft mit kleinen Flugzeugen unterhalten werden. Der Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie zeigt, daß bereits eine Reihe von interregionalen Flugverkehren mit kleinen Flugzeugen durchgeführt werden. Wegen der Größe der eingesetzten Flugzeuge und wegen ihrer Kostenstruktur haben diese Flugdienste keine wesentlichen Auswirkungen auf die Flugdienste der großen Unternehmen. Sie geben jedoch dem Luftverkehr und der Beschäftigung in diesem Bereich neue Impulse, fördern die Entwicklung verkehrsschwacher Strecken nach und von Gebieten

mit wenigen oder gar keinen Anschlüssen an den Luftverkehr und bieten Flugpassagieren zu Verkehrsschwachen Zeiten zusätzliche Flugdienste an. Eine Erleichterung des Marktzugangs für solche Flugdienste wäre außerdem ein weiterer positiver Schritt für die Schaffung der Vollendung des Binnenmarktes bis 1992.

9. Die Kommission ist der Auffassung, daß es äußerst nutzbringend wäre, wenn die Fluggesellschaften mehr Möglichkeiten hätten, in der Gemeinschaft direkte interregionale Flugdienste durchzuführen. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten gleichzeitig ihre volle Verantwortung für die Beibehaltung höchster Sicherheitsnormen im Luftverkehr tragen. Für den Fall, daß mehr Flugdienste durchgeführt und mehr Flugunternehmen mitbeteiligt sind, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, daß ausreichend Personal und sonstige Mittel zur Überwachung der Sicherheitsvorschriften eingesetzt werden.

10. Dies sind die Beweggründe der Kommission für den folgenden Vorschlag zur Änderung der Richtlinie 83/416/EWG. Die baldige Annahme des Vorschlages durch den Rat würde zu einem Aufschwung im EG-Luftverkehr, zur Entwicklung der Regionen in der Gemeinschaft und zur Vollendung des gemeinschaftlichen Binnenmarktes beitragen.

II. BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

ARTIKEL 1

Artikel 1 des Vorschlags enthält Änderungen, die Artikel 1, 3, 4, 5, 6, 9 und 13 und den Anhang A der Richtlinie 83/416/EWG vom 25. Juli 1983 betreffen.

Ziffer 1 : Änderung des Artikels 1

Diese Änderung erweitert den Anwendungsbereich der Richtlinie :

- die Mindestlänge eines Flugabschnitts von 400 km entfällt;
- sie bezieht Flugverkehre, zwischen Flughäfen der Klassen 2 und 1* und umgekehrt ein. (Die derzeitige Richtlinie schließt Flughäfen der Klasse 1 aus; Flugverkehre zwischen Flughäfen der Klasse 1 bleiben weiterhin ausgeschlossen).

* Die Änderung der Klassifikation der Flughäfen wird nachstehend in Ziffer 8 erläutert.

Ziffer 2 : Änderung des Artikels 3

Diese Änderung schränkt die Gründe ein, aus denen ein beteiligter Staat die Genehmigung eines Flugverkehrs verweigern kann. Die Bestimmungen des Absatz 2, die sich auf bereits bestehende indirekte Linienflugverkehre und auf benachbarte Flughäfen beziehen, entfallen. Dies bedeutet, daß ein Staat einen Antrag auf Betrieb eines Flugverkehrs im Rahmen der Richtlinie nur aufgrund von Artikel 6 ablehnen kann.

Ziffer 3 : Änderung des Artikels 4

Diese Änderung beschreibt die Umstände, unter denen ein interregionaler Flugverkehr zwischen mehr als 2 Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie zulässig ist. Als allgemeiner Grundsatz gilt weiter, daß ein interregionaler Flugverkehr gemäß dieser Richtlinie den Heimatstaat des antragstellenden Unternehmens als Ausgangspunkt haben muß. Doch erweitert der zweite Satz des geänderten Artikels 4 den Grundsatz, indem er einen Flugverkehr zwischen 2 oder mehr Mitgliedstaaten, die nicht Heimatstaat des Unternehmens sind, zuläßt, sofern der Flugverkehr eine Erweiterung eines bereits bestehenden oder beantragten Flugverkehrs des Heimatstaats des Unternehmens darstellt und dadurch keine indirekte Verbindung zwischen Flughäfen der Klasse 1 entsteht.

Ziffer 4 : Änderung des Artikels 5

Diese Änderung erhöht die Gültigkeitsdauer Zulassung auf fünf Jahre, was bei der Einrichtung eines neuen Flugverkehrs und zur Erwirtschaftung der damit verbundenen Kosten realistischer ist.

Ziffer 5 : Änderung des Artikels 6

Diese Änderung führt zwar das Prinzip der Benennung mehrerer Luftverkehrsunternehmen ein, unterstreicht aber unter besonderem Hinweis auf Artikel 7 die Möglichkeit, daß Mitgliedstaaten die Zulassung eines neuen Flugverkehrs, der wirtschaftlich nicht tragbar ist, ablehnen können.

Durch die Einführung des Prinzips der Benennung von mehreren Fluggesellschaften wird Absatz 2 hinfällig. In dem Bemühen um eine gewisse Stabilität wurde ein neuer Absatz 2 verfaßt, der dem beteiligten Staat die Möglichkeit gibt sicherzustellen, daß der neue Flugverkehr während mindestens zwei Jahreszeiten betrieben wird.

Ziffer 6 : Änderung des Artikels 9

In Absatz 9 der Begründung wurde ausgeführt, warum es unbedingt nötig ist, daß, die Regeln für die Sicherheit im Luftverkehr weiterhin eingehalten werden auch wenn die Bedingungen für den Marktzugang gelockert werden. Artikel 9 wurde dementsprechend geändert.

Ziffer 7 : Änderung des Artikels 13

In dem Bestreben, bis 1992 einen freien Binnenmarkt in der Gemeinschaft für Güter und Dienstleistungen zu schaffen und unter Berücksichtigung der erforderlichen Weiterentwicklung im Luftverkehr empfiehlt dieser Artikel einen weiteren Zeitraum von drei Jahren bis zur nächsten Überprüfung der Anwendung der Richtlinie.

Ziffer 8 : Änderung des Anhangs A

In der bestehenden Richtlinie wird keine Unterscheidung zwischen Flughäfen der Klassen 2 und 3 gemacht. Auch die vorgeschlagenen Änderungen machen keine solche Unterscheidung. Da in der Praxis der Hauptunterschied in der Gemeinschaft zwischen den großen Flughäfen (Klasse 1) und den übrigen Flughäfen besteht, bedeutet die Änderung des Anhangs A, daß für den Zweck der Richtlinie nur zwischen zwei Flugklassen unterschieden wird : Klasse 1 und übrige. Ansonsten wird die Klassifikation der EG-Flughäfen nicht geändert.

ARTIKEL ZWEI UND DREI

Ausschließlich Verfahrensartikel.

435/86

- 12 -

VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER
RICHTLINIE 83/416/EWG ÜBER DIE ZULASSUNG DES INTERREGIONALEN
LINIENFLUGVERKEHRS ZUR BEFÖRDERUNG VON PERSONEN, POST UND FRACHT
ZWISCHEN DEN MITGLIEDSTAATEN

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

in Erwägung nachstehender Gründe :

Die Richtlinie 83/416/EWG über die Zulassung des interregionalen Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und Fracht zwischen den Mitgliedstaaten (3), ergänzt durch die Richtlinie .../.../EWG (4), führt ein gemeinschaftliches Genehmigungsverfahren für den interregionalen Linienflugverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ein.

Dieses Verfahren ist eine wichtige Etappe auf dem Weg zur Vollendung des Binnenmarktes.

Das mit der Richtlinie eingeführte System hat Versuchscharakter, deshalb sieht Artikel 13 der Richtlinie eine Überprüfung der Anwendung der Richtlinie vor dem 1. Juli 1986 durch den Rat anhand der Erfahrungsberichte der Kommission vor.

Die Erfahrungen haben gezeigt, daß nur wenige Flugdienste im Rahmen der Richtlinie zugelassen wurden und es deshalb angebracht wäre, den Luftverkehrsunternehmen mehr Möglichkeiten einzuräumen, um die Märkte besser zu erschließen und so zur Weiterentwicklung des innergemeinschaftlichen Flugverkehrsnetzes beizutragen.

(1)

(2)

(3) ABl. Nr. L 237 vom 26.3.83, S.19

(4)

Es ist außerordentlich wichtig, die Entwicklung von Flugdiensten zwischen regionalen Flughäfen und großen Flughäfen zu fördern, damit sich das Flugnetz der Gemeinschaft vergrößern kann;

Die Beschränkung der Mindestentfernung von Flugstrecken hindert Luftverkehrsunternehmen, Flugdienste einzurichten, und Flugpassagiere, sie zu benutzen;

Gemeinsame Bestimmungen sollten mehr Gewicht auf die Einrichtung direkter Flugdienste zwischen den EG - Regionen als auf indirekte Flugdienste legen;

Ein direkter Flugdienst zwischen zwei Flughäfen sollte nicht mit der Begründung abgelehnt werden, daß bereits ein Flugdienst zwischen benachbarten Flughäfen besteht.

Es ist angebracht, die Gültigkeitsdauer der Zulassungen auf fünf Jahre zu verlängern, damit die Unternehmen die Kosten für die Einrichtung neuer Flugdienste decken können;

Der in einigen regionalen Flughäfen zu erwartende Verkehr ist zwar gering, doch können effiziente Flugverkehre von diesen Flughäfen erbracht werden, wenn sie sich an Flugverkehre anderer regionaler Flughäfen anschließen und so Treibstoff und Kosten einsparen;

Die beteiligten Staaten werden ermächtigt, eine gewisse Stabilität bei den interregionalen Flugverkehren sicherzustellen;

Luftverkehrsunternehmen dürfen interregionale Flugverkehre nur dann durchführen, wenn die Kontrollen der wirtschaftlichen und technischen Leistungsfähigkeit durch die Regierungen angemessen sind. chnischer Hinsicht entsprechen.

Die Richtlinie 83/416/EWG ist entsprechend zu ändern -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN :

ARTIKEL 1

Die Richtlinie 83/416/EWG wird wie folgt geändert :

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert :

(i) Buchstabe (a) entfällt,

(ii) Buchstabe (c) wird ersetzt durch

"(c) zwischen den dem internationalen Verkehr offenstehenden Flughäfen der Gemeinschaft der Klassen 2 und 2 oder der Klassen 2 und 1. Die Klassifikation der Flughäfen ist in Anhang A festgelegt."

2. Artikel 3 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt :

"Artikel 3

1. Erteilt der Heimatstaat des betreffenden Luftverkehrsunternehmens seine Genehmigung, so übermittelt er dem (den)beteiligten Staat(en) den Antrag auf Betrieb eines interregionalen Linienflugverkehrs.
2. Der beteiligte Staat bzw. die beteiligten Staaten erteilen dem betreffenden Luftverkehrsunternehmen die Zulassung zum Betrieb eines solchen interregionalen Linienflugverkehrs, wenn dieser Verkehr den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht.
3. Übermittelt der Heimatstaat dem beteiligten Staat bzw. den beteiligten Staaten einen Antrag auf Betrieb eines interregionalen Linienflugverkehrs, so haben dieser Staat bzw. diese Staaten innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags darüber zu entscheiden, ob die Zulassung für den beantragten Linienflugverkehr erteilt oder aus den in dieser Richtlinie genannten Gründen verweigert wird, und diese Entscheidung dem Heimatstaat und der Kommission mitzuteilen."

3. Artikel 4 erhält folgenden Wortlaut :

"Artikel 4

Ein interregionaler Linienflugverkehr wird nach dieser Richtlinie nur dann genehmigt, wenn der Ausgangspunkt dieses Flugverkehrs im Heimatstaat des betreffenden Luftverkehrsunternehmens liegt. Ein interregionaler Linienflugverkehr zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten, die nicht der Heimatstaat des Luftverkehrsunternehmens sind, werden nach dieser Richtlinie auch dann genehmigt, wenn ein solcher Flugverkehr eine Erweiterung eines Flugverkehrs von oder nach dem Heimatstaat des Luftverkehrsunternehmens darstellt und wenn dadurch nicht ein indirekter Flugverkehr zwischen zwei Flughäfen der Klasse 1 hergestellt wird."

4. In Artikel 5, Absatz 2 werden die Worte "drei Jahren" durch "fünf Jahren" ersetzt.
5. Artikel 6, Absatz (1) Buchstabe c und Absatz (2) werden wie folgt geändert :

"c die vorgeschlagenen Tarife entsprechen nicht den Bedingungen des Artikels 7.

- (2) Ein beteiligter Staat kann bei der Zulassung dem antragstellenden EG - Luftverkehrsunternehmen die Bedingung auferlegen, daß der betreffende Linienflugverkehr während 12 Monaten oder in Fällen von Saisonverkehr während 2 Jahreszeiten durchgeführt wird."

6. Artikel 9 erhält durch folgenden Wortlaut :

"Artikel 9

1. Diese Richtlinie berührt nicht die nationalen, regionalen oder lokalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Umweltschutz und soziale Bedingungen sowie über Standortfragen, Betrieb und Sicherheit der Flughäfen und ihrer Anlagen. Diese Vorschriften dürfen jedoch keine Diskriminierung des interregionalen Linienflugverkehrs mit sich bringen.

435/86

- 16 -

2. Der Heimatstaat gewährleistet sich und überprüft in regelmäßigen Abständen, ob ein Luftverkehrsunternehmen wirtschaftlich und technisch in der Lage ist, einen Flugverkehr nach dieser Richtlinie durchzuführen und verweigert die Zulassung oder zieht sie zurück, wenn die Ergebnisse der Überprüfung nicht zufriedenstellend sind.
3. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich von allen Zwischenfällen oder Unfällen betreffend ein Flugzeug, das nach dieser Richtlinie Flugverkehr durchführt, und zwar auf einem Formblatt, das dem von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erstellten Unfallmeldeformular entspricht. Die Kommission nimmt diese Angaben in ihren Jahresbericht nach Artikel 12 auf."
7. In Artikel 13 wird "1986" durch "1989" ersetzt.
8. Anhang A wird durch den Anhang dieser Richtlinie ersetzt.

ARTIKEL 2

1. Die Mitgliedstaaten treffen nach Anhörung der Kommission die erforderlichen Massnahmen zur Änderung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um sie spätestens am 1. Januar 1987 mit dieser Richtlinie in Einklang zu bringen.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit, die sie zur Durchführung dieser Richtlinie erlassen.

ARTIKEL 3

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

- 18 -

Anhang

"ANHANG A

KLASSIFIKATION DER FLUGHÄFEN, DIE FÜR DEN INTERNATIONALEN LINIENFLUGVERKEHR OFFENSTEHEN		
Mitgliedstaaten	Flughafen	Flughafenklasse
<u>BELGIEN</u>	Bruxelles/Brussel-Zaventem	1
<u>DÄNEMARK</u>	København-Kastrup/Roskilde	1
<u>DEUTSCHLAND</u>	Frankfurt/Rhein-Main	1
	Düsseldorf-Lohausen	1
	München-Riem	1
<u>SPANIEN</u>	Palma de Mallorca	1
	Madrid-Barajas	1
	Malaga	1
	Las Palmas	1
<u>GRIECHENLAND</u>	Athina-Hellinikon	1
	Thessaloniki-Micra	1
<u>FRANKREICH</u>	Paris-Charles de Gaulle/Orly	1
<u>IRLAND</u>	Dublin	1
<u>ITALIEN</u>	Roma-Fiumicino/Ciampino	1
	Milano-Linate/Malpensa	1
<u>NIEDERLANDE</u>	Amsterdam-Schiphol	1
<u>PORTUGAL</u>	Lisboa	1
	Faro	1
<u>VEREINIGTES KÖNIGREICH</u>	London-Heathrow/Gatwick/Stansted	1
	Luton	1
Alle übrigen Flughäfen, die für den internationalen Linienflugverkehr offenstehen		2

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 83/416/EWG über die Zulassung des interregionalen
Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und
Fracht zwischen den Mitgliedstaaten
- Marktzugang in der Zivilluftfahrt -

KOM(86) 424 endg.; Ratsdok. 9123/86

Punkt der 571. Sitzung des Bundesrates am 28. November 1986

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 unterstützt die EG-Kommission in ihrem Bemühen, den interregionalen Linienflugverkehr innerhalb der Gemeinschaft kontinuierlich weiter zu entwickeln und zu diesem Zweck bisher bestehende Zulassungsvoraussetzungen zu lockern. Er unterstreicht die besondere Bedeutung, die einem gut ausgebauten interregionalen Linienflugverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung ungünstig gelegener Räume zukommt. Investitionsbereitschaft und Engagement gerade kleiner und mittlerer Luftverkehrsunternehmen sollten deshalb weiter ermutigt werden. Nach Auffassung des Bundesrates enthält der hierzu von der EG-Kommission vorgelegte Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie eine Reihe begrüßenswerter Ansätze.

...

2. Der Bundesrat bittet jedoch die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen in folgenden Punkten noch auf eine Änderung des Richtlinienvorschlags hinzuwirken:

3. Änderung des Artikels 1
der Richtlinie 83/416/EWG

Soweit Linienflugverbindungen von oder nach Flughäfen der Klasse 1 eröffnet werden sollen, müßte gleichzeitig sichergestellt werden, daß die verwendeten Luftfahrzeuge mit höchstens 50 Sitzplätzen ausgestattet sind. Bei der sonst zulässigen Sitzplatzkapazität von 70 bestünde die Gefahr unerwünschter Verkehrsverlagerungen zwischen dicht beieinander liegenden internationalen Flughäfen. Eine solch verringerte Sitzplatzkapazität läge auch im Interesse kleiner und mittelgroßer Luftverkehrsunternehmen.

4. Änderung des Artikels 4
der Richtlinie 83/416/EWG

Der Bundesrat hält es für verfrüht, bestehende interregionale Linienflugverbindungen zwischen zwei Mitgliedstaaten durch die Zulassung weiterer Streckenabschnitte zu einem anderen Mitgliedstaat auszubauen. Beim derzeitigen Entwicklungsstand des Luftverkehrsmarktes erscheint ein Vorgehen auf bilateraler Basis zweckmäßiger.

5. Änderung des Artikels 6
der Richtlinie 83/416/EWG

Unter mittelstandspolitischen Gesichtspunkten muß auch in Zukunft gewährleistet bleiben, daß die mit erheblichen Investitionen verbundenen Anstrengungen eines Regionalluftverkehrsunternehmens zur Schaffung neuer Fluglinien gegenüber marktstarken Wettbewerbern, zumindest für einen begrenzten Zeitraum, angemessen geschützt werden können.

-1-B

Bundesrat

Drucksache 435/86 (Beschluß)

28.11.86

Beschluß

des Bundesrates

zum

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der
Richtlinie 83/416/EWG über die Zulassung des interregionalen
Linienflugverkehrs zur Beförderung von Personen, Post und
Fracht zwischen den Mitgliedstaaten
- Marktzugang in der Zivilluftfahrt -

KOM(86) 424 endg.; Ratsdok. 9123/86

Der Bundesrat hat in seiner 571. Sitzung am 28. November 1986 zu dem Richtlinienvorschlag wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat unterstützt die EG-Kommission in ihrem Bemühen, den interregionalen Linienflugverkehr innerhalb der Gemeinschaft kontinuierlich weiter zu entwickeln und zu diesem Zweck bisher bestehende Zulassungsvoraussetzungen zu lockern. Er unterstreicht die besondere Bedeutung, die einem gut ausgebauten interregionalen Linienflugverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung ungünstig gelegener Räume zukommt. Investitionsbereitschaft und Engagement gerade kleiner und mittlerer Luftverkehrsunternehmen sollten deshalb weiter ermutigt werden. Nach Auffassung des Bundesrates enthält der hierzu von der EG-Kommission vorgelegte Vorschlag für eine Änderungsrichtlinie eine Reihe begrüßenswerter Ansätze.

Der Bundesrat bittet jedoch die Bundesregierung, bei den weiteren Verhandlungen in folgenden Punkten noch auf eine Änderung des Richtlinienvorschlags hinzuwirken:

...

Anderung des Artikels 1
der Richtlinie 83/416/EWG

Soweit Linienflugverbindungen von oder nach Flughäfen der Klasse 1 eröffnet werden sollen, müßte gleichzeitig sichergestellt werden, daß die verwendeten Luftfahrzeuge mit höchstens 50 Sitzplätzen ausgestattet sind. Bei der sonst zulässigen Sitzplatzkapazität von 70 bestünde die Gefahr unerwünschter Verkehrsverlagerungen zwischen dicht beieinander liegenden internationalen Flughäfen. Eine solch verringerte Sitzplatzkapazität läge auch im Interesse kleiner und mittelgroßer Luftverkehrsunternehmen.

Anderung des Artikels 4
der Richtlinie 83/416/EWG

Der Bundesrat hält es für verfrüht, bestehende interregionale Linienflugverbindungen zwischen zwei Mitgliedstaaten durch die Zulassung weiterer Streckenabschnitte zu einem anderen Mitgliedstaat auszubauen. Beim derzeitigen Entwicklungsstand des Luftverkehrsmarktes erscheint ein Vorgehen auf bilateraler Basis zweckmäßiger.

Anderung des Artikels 6
der Richtlinie 83/416/EWG

Unter mittelstandspolitischen Gesichtspunkten muß auch in Zukunft gewährleistet bleiben, daß die mit erheblichen Investitionen verbundenen Anstrengungen eines Regionalluftverkehrsunternehmens zur Schaffung neuer Fluglinien gegenüber marktstarken Wettbewerbern, zumindest für einen begrenzten Zeitraum, angemessen geschützt werden können.