

27.03.90

EG - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Betrieb
von Luftfrachtdiensten

KOM(90) 63 endg.; Ratsdok. 5317/90

235/1/90

-2-

Drucksache 235/90

-2-

- 1 -

Begründung

1. 1982 veröffentlichte die Kommission eine Untersuchung zur Luftfracht, aus der klar hervorging, daß im innergemeinschaftlichen Güterverkehr ein starker Wettbewerb zwischen Flugzeug und Lastkraftwagen herrscht. Nachteilig erwiesen sich für die Luftfracht dabei offenbar besonders die hohen Kosten, vor allem aber Verzögerungen in der Transportkette aufgrund der Bestimmungen für Luftfrachtdienste, zumal am Betrieb eines Luftfrachtdienstes mehrere Beteiligte mitwirken, jedoch keiner von ihnen für den gesamten Beförderungsablauf zuständig ist. Auch wenn die Richtlinien zur Erleichterung des Güterverkehrs⁽¹⁾ hier Ansätze für Verbesserungen boten, so ist die Lage doch weiterhin unbefriedigend. Zahlreiche Neuentwicklungen wie Haus-Haus-Dienste, Paketkuriere Dienste, Just-in-time-Lieferungen, die Zustellung in einem, zwei, drei oder vier Tagen und die zunehmende Beförderung von Frischwaren und lebenden Tieren machen deutlich, daß hier Verbesserungen vonnöten sind.

Für den Luftfrachtdienst gelten andere Erfordernisse als für den Passagierverkehr. Fracht ist leiblose Ware und bei Zwischenlandungen und Umladungen somit unempfindlicher. Bei beiden wird jedoch zunehmend auf Schnelligkeit und Qualität der Verkehrsleistungen Wert gelegt.

2. Die recht komplizierte Transportkette im herkömmlichen Luftfrachtdienst aus dem Verlager, dem Spediteur, dem Fluglinienunternehmen, dem Spediteur und dem Abiader, die jeweils nur für einen Teil der gesamten Beförderung zuständig sind, erklärt die Zunahme der Luftfrachtkurien. Bei denen ein einziges Unternehmen die gesamte Beförderung von Haus zu Haus übernimmt und so der Forderung nach einer schnelleren und besseren Verkehrsleistung eher gerecht wird.

3. Die Betreiber von Luftfrachtdiensten können sich aufgrund von einschränkenden Vorschriften, insbesondere für den Marktzugang, auf Marktentwicklungen nur schwer einstellen, weshalb sich ihre Wettbewerbslage verschlechtert hat. Dies ist bedauerlich, da Luftfrachtdienste einen wichtigen Beitrag zur Gesamtertragslage eines Luftfahrtunternehmens leisten können.

4. Auch die Luftfahrtunternehmen haben neben dem herkömmlichen Flughafen-Flughafen-Dienst das Marktpotential der Haus-Haus-Dienste erkannt. Bei der Erschließung dieses Marktes stehen ihnen jedoch die geltenden Luftverkehrsbestimmungen im Wege. Voraussetzung für den Betrieb reiner Frachtdienste sind entsprechende Betriebsgenehmigungen auf der Grundlage bilateraler Abkommen bzw. Vereinbarungen über Fluglindien. Die geltenden EG-Bestimmungen, die den Fluglinienverkehr zwischen Mitgliedstaaten liberalisieren (das sogenannte Luftverkehrspaket vom Dezember 1987), gelten nur für Luftfrachtdienste in Verbindung mit Personenbeförderung. Reine Fracht- und Postflugdienste sind hiervon ausgenommen.

5. Durch die schrittweise Liberalisierung und Deregulierung des Güterkraftverkehrs hat sich die Wettbewerbsfähigkeit des Güterkraftverkehrs auf Kosten der Luftfrachtdienste erhöht. Die herkömmlichen Luftfahrtunternehmen sehen sich nicht nur im Kurz-, sondern auch im Mittel- und Langstreckenverkehr einem starken Konkurrenzdruck durch die Güterkraftverkehrsunternehmen ausgesetzt, weshalb ihr Marktanteil nach und nach zurückgegangen ist.

(1) ABJ. Nr. L 359 vom 22.12.1983.
ABJ. Nr. L 24 vom 27. 1.1987.

KEP-AE-Nr.: 900559

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 27. März 1990 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Februar 1990 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Beschlußfassung durch den Rat im Juni 1990 an.

6. Um am Markt die Chancengleichheit der Luftfahrtunternehmen gegenüber ihren Wettbewerbern zu wahren und so Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, müssen bestehende Beschränkungen des Marktzugangs und der Betriebserlaubnis für sämtliche Luftfahrtunternehmen, einschließlich derjenigen, die derzeit auf dem EG-Markt Haus-Haus-Leistungen anbieten, aufgehoben werden.

7. Eine weitere Voraussetzung zur Schaffung eines einheitlichen Tätigkeitsgebiets für alle am Luftfrachtmärkte Beteiligten ist die Liberalisierung der Frachtratebildung. Die Tarife im Güterkraftverkehr können völlig frei gebildet werden; angesichts der besonderen Sicherheitsanforderungen im Luftverkehr sollten jedoch eine Reihe von Eingriffsmaßnahmen vorbehalten bleiben. Daher wird vorgeschlagen, daß die Tarife den Regelungen, wenn auch nur zur Information, weiterhin zu melden sind. Eine Regelung kann nur dann die Kommission ersuchen, einen Frachttarif abzulehnen, wenn sie nicht überzeugt ist, daß dieser Frachttarif ausreichend Spielraum für angemessene technische und Sicherheitsnormen bietet.

8. Dabei ist zu berücksichtigen, daß Luftfrachtdienste Ausrüstung wichtige Verbindungen zwischen den Mitgliedstaaten schaffen. Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen der Luftfrachtkapazität und der Ausweitung des Handels gilt es, einen entscheidenden Schritt zu einer weitgehenden Liberalisierung der Luftfrachtdienste zu unternehmen.

9. Das Gesamtaufkommen des innergemeinschaftlichen Luftfrachtverkehrs ist sehr gering. Nur 400.000 Tonnen Fracht oder 0,08 % des gesamten Güterverkehrs in der Gemeinschaft werden auf dem Luftwege befördert. Dafür werden meist kombinierte Fracht- und Passagierflugzeuge eingesetzt:

Innergemeinschaftliche Luftfracht			
t x 1000	1986	1987	1988
kombinierte Fracht-/Passagierflugzeuge	314,2	295,4	285,1
reine Frachtflugzeuge	82,2	68,4	72,1

Vorschlag für eine
VERORDNUNG (EWG) DES RATES
über den Betrieb von Luftfrachtdiensten

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,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

In Erwägung nachstehender Gründe:

Es sind Vorschriften zu erlassen, um gemäß Artikel 8 a des Vertrags den Binnenmarkt bis zum 31. Dezember 1992 schrittweise zu verwirklichen; der Binnenmarkt umfaßt einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Güter-, Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr gewährleistet ist.

Die Entscheidung 87/602/EWG des Rates⁽¹⁾ war lediglich ein erster Schritt zur Liberalisierung von Luftfrachtdiensten in Verbindung mit Passagierdiensten.

Die Richtlinie 87/601/EWG des Rates⁽²⁾ betrifft nur die Tarife für die Beförderung von Personen und Gepäck im Fluglinienverkehr.

(1) ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1987, S. 19
(2) ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1987, S. 12

Diese Verordnung gilt unbeschadet der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrages.

Das Luftfrachtgewerbe stößt noch immer auf einzelstaatliche Hemmnisse, die den freien Luftfrachtverkehr behindern; ein erweiterter Marktzugang fördert die Entwicklung des gemeinschaftlichen Luftverkehrsgewerbes und verbessert das Leistungsangebot für die Benutzer.

Der Ausbau von Eilstückgut-, Haus-Haus-, Just-in-time-Diensten usw. in der Gemeinschaft ist zu fördern, damit die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft an diesen weltweiten Entwicklungen voll teilhaben können.

Einige Mitgliedstaaten sind bei ihren Verbindungen mit der übrigen Gemeinschaft weitgehend auf Luftfrachtdienste angewiesen; die Beförderung von Luftfracht ist für den Handel von wesentlicher Bedeutung.

Deshalb müssen die vorhandenen Beschränkungen des Marktzugangs für Luftfrachtdienste aufgehoben werden.

Es sind gemeinsame Bestimmungen über die Gewährung von Betriebsgenehmigungen auszuarbeiten und nach Erlaß durch den Rat bis spätestens 1. Juli 1992 umzusetzen.

Die Mitgliedstaaten wenden ihre innerstaatlichen Genehmigungsvorschriften an, bis die gemeinsamen Bestimmungen in Kraft treten, sofern diese innerstaatlichen Vorschriften keine unter anderem auf der Staatsangehörigkeit beruhenden Unterschiede zwischen Luftfahrtunternehmen machen, die in der Gemeinschaft niedergelassen sind.

Die Mitgliedstaaten sollten Flugdienste der fünften Freiheit, die von Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland erbracht werden, nicht ablehnen, wenn diese Rechte im Einklang mit geltenden Vorschriften erworben wurden.

Unter Berücksichtigung der Flughafeninfrastruktur und der Navigationshilfen sind bestimmte Beschränkungen bei der Ausübung von Verkehrsrechten erforderlich.

Die bestehenden Regelungen sind durch ein Verfahren zur Festlegung von Frachtraten zu ergänzen, das nicht nur für Flugdienste zur ausschließlichen Beförderung von Fracht und Post, sondern auch für Flugdienste zur gleichzeitigen Beförderung von Fracht und Passagieren gilt.

Die Veröffentlichung aller geltenden Frachtraten sorgt für eine größere Markttransparenz.

Luftfahrtunternehmen benötigen Spielraum, damit sie Frachtraten nach eigenem wirtschaftlichem Ermessen festlegen und sich so im Wettbewerb besser behaupten können; außerdem ist sicherzustellen, daß die Frachtraten eine ausreichende Gewinnspanne enthalten, um befriedigende technische und Sicherheitsnormen zu gewährleisten -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1

(1) Diese Verordnung betrifft

- a) den Marktzugang von Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft,
- b) Kriterien und Verfahren für die Festlegung von Luftfrachtraten auf einer Flughafen-Flughafen-Grundlage.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung

- a) Ist Luftfrachtunternehmen ein Unternehmen mit einer gültigen Genehmigung zur Erbringung von Luftfrachtdiensten, bei denen ausschließlich Fracht und Post befördert werden;
- b) Ist Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft
 - (I) ein Luftfrachtunternehmen, dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden, das mehrheitlich im Eigentum von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten und/oder der Mitgliedstaaten steht und tatsächlich von diesen Staatsangehörigen oder Staaten kontrolliert wird;
 - (II) ein Luftfahrtunternehmen, das am 1. Januar 1990 nicht der Begriffsbestimmung von Unterabsatz (I) entsprach, aber
 - (1) dessen Hauptverwaltung und Hauptgeschäftssitz sich in der Gemeinschaft befinden und das in den zwölf Monaten vor Erlaß dieser Verordnung regelmäßige oder unregelmäßige Luftfrachtdienste in der Gemeinschaft erbracht hat oder
 - (2) in den zwölf Monaten vor Erlaß dieser Verordnung regelmäßige oder unregelmäßige Luftfrachtdienste der dritten oder vierten Freiheit zwischen Mitgliedstaaten erbracht hat;
- c) sind Frachtraten die Entgelte für die Beförderung von Fracht und Post und die Bedingungen, unter denen diese Raten gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsgewerbetreibenden geboten werden;

- d) Ist Luftfrachtdienst planmäßige oder nichtplanmäßige Luftfrachtdienste, bei denen nur Fracht und Post befördert werden;
- e) Ist Verkehrsrecht der dritten Freiheit die Befugnis eines Luftfahrtunternehmens, in dem Staat, in dem es eingetragen ist, Personen, Fracht und Post aufzunehmen und in einem anderen Staat abzusetzen,

Verkehrsrecht der vierten Freiheit die Befugnis eines Luftfahrtunternehmens, Personen, Fracht und Post in einem anderen Staat aufzunehmen und in dem Staat abzusetzen, in dem es eingetragen ist,

Verkehrsrecht der fünften Freiheit die Befugnis eines Luftfahrtunternehmens, gewerbliche Beförderungen von Personen, Fracht und Post zwischen zwei Staaten durchzuführen, in denen es nicht eingetragen ist;

Kabotage das Recht eines Luftfahrtunternehmens, gewerblichen Luftverkehr zur Beförderung von Personen, Fracht und Post zwischen zwei Punkten in einem Mitgliedstaat durchzuführen, in dem es nicht eingetragen ist;

- f) besteht ein Flughafensystem aus zwei oder mehr Flughäfen, die gemeinsam dieselbe Stadt bedienen;
- g) sind beteiligte Staaten die Staaten, zwischen denen ein Luftfrachtdienst betrieben wird;
- h) Ist Eintragungsstaat der Mitgliedstaat, in dem das Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft eingetragen ist.

Betriebsgenehmigung

Artikel 3

- (1) Auf Vorschlag der Kommission, der spätestens bis 1. Juli 1991 vorzulegen und spätestens bis 1. Juli 1992 umzusetzen ist, erläßt der Rat gemeinsame Bestimmungen über die Gewährung von Betriebsgenehmigungen als Luftfrachtunternehmen an Unternehmen in der Gemeinschaft.
- (2) Bis diese gemeinsamen Bestimmungen in Kraft treten, gewähren die Mitgliedstaaten diese Genehmigungen auf nichtdiskriminierende Weise und stellen sicher, daß die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftfrachtunternehmen technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen genügen. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen diese Anforderungen und teilen sie der Kommission mit.

Marktzugang

Artikel 4

- (1) Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft, die nach Artikel 3 ordnungsgemäß zugelassen sind, dürfen Verkehrsrechte der dritten, vierten und fünften Freiheit zwischen Flughäfen oder Flughafensystemen in einem Mitgliedstaat und Flughäfen oder Flughafensystemen in einem anderen Mitgliedstaat ausüben, wenn diese Flughäfen oder Flughafensysteme für Innergemeinschaftliche Luftfrachtdienste offen sind.
- (2) Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft, die Innergemeinschaftliche Luftfrachtdienste betreiben, werden vom beteiligten Staat zur Kabotage zwischen Punkten in diesem Mitgliedstaat zugelassen, wenn sie die gemeinsamen Bestimmungen nach Artikel 3 erfüllen. Bis diese gemeinsamen Bestimmungen festgelegt sind, muß das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die technischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 des Mitgliedstaates erfüllen, in dem die Kabotagedienste betrieben werden sollen.

- (3) Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft, die Innergemeinschaftliche Luftfrachtdienste betreiben, werden von den beteiligten Staaten zur Ausübung von Verkehrsrechten auf Strecken zwischen Mitgliedstaaten zugelassen, ohne dabei in ihrem Eintragsstaat landen zu müssen.
- (4) Die Mitgliedstaaten dürfen Flugdienste der fünften Freiheit, die Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft zwischen einem Flughafen in der Gemeinschaft und einem Flughafen in einem Drittland erbringen, nicht ablehnen, sofern die Behörden des beteiligten Drittlandes dem betreffenden Dienst zustimmen.

Betriebliche Flexibilität

Artikel 5

- (1) Luftfrachtunternehmen der Gemeinschaft dürfen an jedem beliebigen Punkt einer Strecke das Luftfahrzeug wechseln und über Luftfahrzeuge frei verfügen.
- (2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 7 darf es keine Beschränkungen der Häufigkeit des Dienstes, des Luftfahrzeugtyps und/oder der Fracht- und Postmenge, die befördert werden darf, geben.

Bedingungen für die Ausübung von Verkehrsrechten

Artikel 6

Das Recht eines Mitgliedstaates, die Aufteilung des Verkehrs zwischen den Flughäfen eines Flughafensystems auf nichtdiskriminierende Weise zu regeln, wird von dieser Verordnung nicht berührt.

Artikel 7

- (1) Die Ausübung von Verkehrsrechten unterliegt nationalen, regionalen oder lokalen betrieblichen und technischen veröffentlichten Bestimmungen über den Umweltschutz, Sozialvorschriften, die Slotzuweisung und die Sicherheit sowie insbesondere folgenden Bedingungen:
- a) Der betreffende Flughafen oder das betreffende Flughafensystem muß über ausreichende Einrichtungen für diesen Dienst verfügen;
 - b) die Navigationshilfen müssen für diesen Dienst ausreichen.
- (2) Sind die Voraussetzungen gemäß Absatz 1 nicht gegeben, so kann ein Mitgliedstaat auf nichtdiskriminierender Grundlage Bedingungen an die Verkehrsrechte knüpfen, diese einschränken oder ihre Ausübung untersagen. Bevor ein Mitgliedstaat eine solche Maßnahme ergreift, unterrichtet er die Kommission und übermittelt ihr alle notwendigen Informationen. Die Kommission prüft die Sachlage und entscheidet binnen zwei Monaten, ob der Mitgliedstaat die Maßnahme ergreifen darf.

Preisbildung

Artikel 8

- (1) Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft veröffentlichen alle bestehenden Frachtraten.
- (2) Luftfahrtunternehmen, die in der Gemeinschaft Luftfrachtdienste oder Frachtdienste in Verbindung mit Diensten zur Beförderung von Personen betreiben, unterrichten die beteiligten Staaten von Frachtraten, die auf einer Flughafen-Flughafen-Grundlage für die Beförderung von Fracht und/oder Post gelten, 30 Tage vor deren Einführung.

- (3) Der oder die beteiligte(n) Mitgliedstaat(en) kann (können) die Kommission binnen 14 Tagen nach Eingang der Angaben der Luftfahrtunternehmen unterrichten, wenn davon ausgegangen wird, daß die jeweilige Frachtrate keine ausreichende Gewinnspanne enthält, um befriedigende technische und Sicherheitsnormen zu gewährleisten. Insbesondere prüft er oder prüfen sie eingehend Frachtraten, die 20 % unter den entsprechenden Raten liegen, die in der entsprechenden vorhergehenden Flugplanperiode gültig waren.
- (4) Die Kommission kann zu Frachtraten, die ihr mitgeteilt werden, bis sieben Tage vor dem vorgesehenen Tag ihrer Einführung einen ablehnenden Bescheid erteilen. Andernfalls können die Frachtraten ab diesem Tag in Kraft treten.

Schlußbestimmung

Artikel 9

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1990 in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

01.06.90

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über den Betrieb
von Luftfrachtdiensten

KOM(90) 63 endg.; Ratsdok. 5317/90

Der Bundesrat hat in seiner 614. Sitzung am 1. Juni 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt die mit der Verordnung beabsichtigte Einbeziehung der Luftfrachtdienste in die Liberalisierung des Luftverkehrs in der EG. Er bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die verkehrsrechtlichen Regelungen an die Vorschläge für den Fluglinienverkehr angepaßt werden. Die Kabotage sollte jedoch erst nach Vollendung des Binnenmarktes zugelassen werden. Auf Regelungen zur Preisbildung (Notifizierungsverfahren) sollte verzichtet werden, um eine freie Vereinbarung der Frachtraten auch weiterhin zu ermöglichen.