

20.06.90

EG - Fz - In - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über Konsultationen zwischen Flughäfen und Flughafenbenutzern sowie über Gebührengrundsätze von Flughäfen

KOM(90) 100 endg.; Ratsdok. 6860/90

BEGRÜNDUNGVORBEMERKUNG

1. Die Kommission hat in ihrem Memorandum Nr. 2 zur Zivilluftfahrt (KOM(84)72 endg.) darauf hingewiesen, daß sie sich angesichts des Drucks, der von ihren Vorschlägen im Memorandum auf die Luftverkehrsunternehmen ausgehen werde, im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemühen wolle, daß Infrastrukturleistungen, auf die die Luftverkehrsunternehmen angewiesen sind, effizient erbracht werden. Dazu wolle sie im Benehmen mit allen Beteiligten einen Vorschlag für die Einführung gemeinsamer Grundsätze für Benutzerabgaben auf Großflughäfen ausarbeiten.
2. Um diese Arbeiten zu unterstützen, hat die Kommission im Januar 1985 eine Beraterfirma (Coopers and Lybrand Associates) mit einer Studie beauftragt. Zweck dieser Studie war die Untersuchung allgemeiner Gebührengrundsätze, die für Großflughäfen in der Europäischen Gemeinschaft gelten könnten.
3. Anschließend veranstalteten die Kommissionsdienststellen ausführliche Konsultationen mit Vertretern der beteiligten Fluggesellschaften und Flughäfen, Gewerkschaften, Verbraucherverbänden und staatlichen Sachverständigen. Die Kommission konnte zudem die hilfreichen und gut

KEP-AE-Nr.: 901534

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 20. Juni 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 3. April 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 Oktober 1990 an.

aufgebauten Berichte des Europäischen Parlaments über Flughafen-gebühren⁽¹⁾ in der Europäischen Gemeinschaft (Berichterstatte: Herr Moorhouse) und über den Ausbau der Flughäfen⁽²⁾ in der Europäischen Gemeinschaft (Berichterstatte: Herr Hoffman) sowie die einschlägigen Entschließungen des Parlaments berücksichtigen.

HINTERGRUND: UNTERSCHIEDE BEI DEN FLUGHÄFEN IN DER GEMEINSCHAFT

4. Rechtesteilung und Leitung von Flughäfen weisen in der Gemeinschaft und sogar innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede auf. Flughäfen können unmittelbar durch die Zentralregierung bzw. von Gebietskörperschaften verwaltet oder auch von eigenständigen Institutionen sowie als Konzessionsunternehmen betrieben werden. Einige von ihnen werden sogar als Privatunternehmen betrieben. Ungeachtet der Eigentumsverhältnisse ist jedoch durchweg eine erhebliche Mitwirkung der Zentralregierung oder der Gebietskörperschaften festzustellen. Ausnahmen hiervon finden sich im Vereinigten Königreich, wo die British Airports Authority (BAA) privatisiert ist. Selbst innerhalb eines Landes gibt es beträchtliche Unterschiede. So wird zum Beispiel in Deutschland nur Frankfurt als Aktiengesellschaft betrieben, während alle anderen gewerblichen Großflughäfen die Rechtsform einer GmbH haben. Außerdem gibt es Flughafenbetreiber, die nur für einen Flughafen zuständig sind, und andere, die ein oder mehrere Flughafensysteme betreiben.

5. Auch in der Finanzstruktur und im Ausmaß der finanziellen Eigenständigkeit bestehen bei den Flughäfen der Gemeinschaft erhebliche Unterschiede. Einige von ihnen sind Eigentümer ihres Anlagevermögens, andere verwalten es für den Eigentümer. So ist von den Großflughäfen⁽³⁾ der Gemeinschaft Athen ein reiner Regiebetrieb, dessen Anlagevermögen dem griechischen Staat gehört. Die Betreiber des Flughafens von Rom und der französischen Provinzflughäfen arbeiten auf der Grundlage eines Konzessionsvertrags, wobei ein Teil des Anlagevermögens dem Staat

(1) EP 88.567/endg.

(2) EP 88.426/endg.

(3) Als Großflughäfen der Gemeinschaft gelten hier in der Regel Flughäfen mit jährlich mehr als einer Million Fluggästen.

gehört bzw. von ihm geliehen ist. Diese Flughäfen brauchen ihr Anlagevermögen nicht abzuschreiben bzw. zu erneuern. Die meisten anderen Großflughäfen sind Eigentümer ihres Anlagevermögens und müssen die erforderlichen Mittel durch Eigenfinanzierung aufbringen.

Hier sei darauf hingewiesen, daß in den letzten Jahren aus finanziellen Gründen eine Reihe von Flughäfen, und zwar Dublin, Kopenhagen und Flughäfen in Spanien, in eigenständige Einrichtungen umgewandelt und so aus dem Staatshaushalt ausgegliedert wurden.

6. Die im Auftrag der Kommission durchgeführte Studie hat zudem ergeben, daß Praktiken und Grundsätze bei der Gebührenhebung an den Großflughäfen der Gemeinschaft stark voneinander abweichen. Dies ist zumindest teilweise darauf zurückzuführen, daß die Flughafenbetreiber jeweils eine andere Organisationsform, andere Beziehungen zum Staat und Zielvorstellungen aufweisen und sich im Umfang ihrer Geschäftstätigkeit, der Herkunft ihrer Mittel, ihrem Finanzstatus sowie ihrem Rechnungswesen unterscheiden.
7. Das gleiche uneinheitliche Bild bietet sich auch im Umfang der von den Flughäfen vorgelegten finanzwirtschaftlichen Angaben. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)⁽¹⁾ empfiehlt, daß "Flughäfen ein Rechnungswesen führen, das eine befriedigende Grundlage für die Feststellung und Aufschlüsselung der zu deckenden Kosten liefert, ihren Jahresabschluß regelmäßig veröffentlicht und den Benutzern in den Konsultationen angemessene finanzwirtschaftliche Angaben zur Verfügung stellen sollen".

(1) Erklärung des Rates an die Vertragsparteien über Gebühren für Flughäfen und Flugverkehrsleistungen von 1981 (DOK 9082/2).

In der Praxis ist es jedoch bei einigen Großflughäfen in Europa schwierig, wenn nicht gar unmöglich, veröffentlichte Abschlüsse zu bekommen, und selbst wenn diese vorliegen, sind die darin enthaltenen Angaben nicht vergleichbar. Bei einigen Abschlüssen wird eine Wirtschaftsprüfung vorgenommen, bei anderen dagegen nicht. Manche Betreiber geben Aufwendungen und Erträge für eine Gruppe von Flughäfen an, während andere sie für die einzelnen Flughäfen aufschlüsseln. Der Großteil von ihnen arbeitet nach dem Anschaffungskostenprinzip, einige wenige legen jedoch die Wiederbeschaffungskosten zugrunde. Kurzum, die Flughäfen in der Gemeinschaft bieten ein sehr uneinheitliches Bild.

GRUNDSÄTZLICHE ÜBERLEGUNGEN ZU DEN KOMMISSIONSVORSCHLÄGEN

8. Durch das vom Rat im Dezember 1987 angenommene Luftverkehrspaket wurde die staatliche Aufsicht gelockert und der Wettbewerbsspielraum zwischen den Fluglinienunternehmen der Gemeinschaft vergrößert. Dies soll zu einer kostengünstigeren und kostenbewußteren Regelung führen. Insbesondere soll der größere kaufmännische Druck für Fluglinienunternehmen als Anreiz wirken, ihr Leistungsangebot zu modernisieren und zu verbessern, was für den Verbraucher von Vorteil wäre und die Beschäftigungsmöglichkeiten verbessern würde. Diese Strategie wurde in den jüngsten Vorschlägen für die zweite Phase der Liberalisierung des Luftverkehrs⁽¹⁾ weiter ausgebaut.
9. Die Flughäfen der Gemeinschaft haben jedoch nicht die gleichen Möglichkeiten wie die Fluglinienunternehmen, ihren unmittelbaren Wettbewerb mit den damit verbundenen Vorteilen zu verstärken. Die Flughäfen mögen zwar heute je nach Standort dem Wettbewerbsdruck unterschiedlich stark ausgesetzt sein, doch nimmt der Wettbewerb zwischen den Großflughäfen weiter zu. So können die Flughäfen bei Preisen und Leistungen für bestimmte Luftverkehrsarten (wie den Frachtverkehr und einen Teil des Langstrecken- sowie des Bedarfs- luftverkehrs) zueinander in Wettbewerb treten, was sie auch tun; die Bestimmungsorte im Fluglinienverkehr werden größtenteils jedoch von Faktoren bestimmt, die von Leistungsfähigkeit und Attraktivität eines Flughafens unabhängig sind.

(1) KOM(89) 373 endg.

Bislang, also vor der Liberalisierung, schreiben viele Regierungen einseitig oder in bilateralen Abkommen mit anderen Staaten vor, welchen Flughafen ein Luftverkehrsunternehmen benutzen muß. So besitzen Flughäfen zumindest teilweise praktisch eine Monopolstellung. Solche Monopolstellungen sind noch nicht völlig aufgehoben und werden durch die Kostenvorteile von Großflughäfen und die beträchtlichen wirtschaftlichen, politischen und sozialen Hemmnisse beim Marktzugang, die einen unmittelbaren Wettbewerb in derselben Region verhindern, natürlich noch verstärkt.

10. Angesichts einer solch beherrschenden Stellung von Großflughäfen in der Gemeinschaft kommt es entscheidend darauf an, daß deren Leistungen den Bedürfnissen und Wünschen der Kunden (Fluglinienunternehmen, Fluggäste usw.) entsprechen und die erhobenen Gebühren in einem ausgewogenen Verhältnis zu den erbrachten Leistungen stehen, d.h. daß die Flughäfen eine angemessene Gegenleistung bieten. Lande- und Fluggastgebühren der Flughäfen in Europa machen schätzungsweise 6 bis 9 % der Kosten im Fluglinienverkehr auf Innereuropäischen Strecken aus.
11. Bei den Überlegungen, welche Maßnahmen getroffen werden könnten, um die Flughäfen zu größerem Kostenbewußtsein und zu größerer Leistungsfähigkeit zu veranlassen, gilt es deren bereits unter den Ziffern 4 bis 7 angeführte Verschiedenartigkeit zu berücksichtigen. Angesichts der unterschiedlichen Strukturen sowie geschichtlichen und finanziellen Grundlagen der Großflughäfen in der Gemeinschaft läßt sich gemeinschaftsweit überhaupt nicht genau festlegen, welche Renditen oder Erträge für einen Flughafen als angemessen gelten könnten.

Ebensowenig ist es sinnvoll, absolute Leistungskriterien festlegen zu wollen, da Flughäfen stets auf die örtlichen Verhältnisse und Anforderungen zugeschnitten sind. Für die einzelnen Flughäfen hingegen sollten sich Leistungssteigerungen mit Hilfe geeigneter Indikatoren erfassen lassen.

Selbst auf Großflughäfen in der Gemeinschaft können Einrichtungen und Aufgaben erheblich voneinander abweichen. So sind Sicherheit und Feuerschutz in einigen Ländern nicht Sache des Flughafenbetreibers, sondern des Staates. Eine Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeit von Flughäfen in der Gemeinschaft wäre somit häufig ein Vergleich zwischen Äpfeln und Birnen.

12. Angesichts dieser Schwierigkeiten ist die Kommission der Ansicht, daß der beste Weg zu stärkerem Druck auf das Kostenbewußtsein der Flughäfen und zur Verhinderung eines möglichen Mißbrauchs einer Monopolstellung darin besteht, einen umfassenderen Informationsaustausch zwischen den Flughäfen und ihren Benutzern zu fördern. Die Kommission mißt einer ausreichenden Transparenz der Gebührengrundsätze der einzelnen Flughafenbetreiber und ihrer Anwendung große Bedeutung bei. Ihres Erachtens müßte es geeignete Konsultationsverfahren zwischen Flughafenbetreibern und -benutzern sowie eine ausreichende Transparenz von Kosten und Preisbildungsgrundsätzen geben, damit die Benutzer die Umlegung der Kosten und die Berechnung der einzelnen Gebühren verstehen. Flughäfen und ihre Benutzer sollten Art und Qualität der benötigten Leistungen gemeinsam festlegen. Nach Ansicht der Kommission wäre es, ohne auf Preisbildungsfragen näher einzugehen, sinnvoll, allgemeine Leitlinien oder Grundsätze für Flughafengebühren festzulegen. Die Vorschläge hierfür werden im folgenden Kapitel eingehender erläutert.
13. Doch selbst wenn sich ausreichende Transparenz und klare Grundsätze durchsetzen, hält es die Kommission angesichts der heutigen Überlastung einiger Flughäfen für zunehmend erforderlich, die Planungen im Rahmen der Konsultationsgespräche zwischen Flughäfen und ihren Benutzern so aufeinander abzustimmen, daß Neuinvestitionen an die Entwicklung der Flughafengebühren gekoppelt werden.

Flughäfen und Benutzer sind auf ein solches Einvernehmen angewiesen, das die Mitverantwortung und Neutralität des Staates voraussetzt, solange dieses Einvernehmen besteht.

DER KOMMISSIONSVORSCHLAG

14. Die Kommission bezweckt mit ihrem Vorschlag im wesentlichen dreierlei: für regelmäßige Konsultationen zwischen Flughafenbetreibern und -benutzern sorgen, einen ausreichenden und transparenten Informationsaustausch zwischen Flughäfen und ihren Benutzern sicherstellen und bestimmte allgemeine Grundsätze für die Erhebung von Flughafengebühren für Leistungen für die Luftfahrt festlegen. Dabei hat die Kommission die bisherigen Praktiken und Verfahren der Flughäfen berücksichtigt und darauf geachtet, daß ihr Vorschlag soweit wie möglich damit vereinbar ist. Außerdem wollte die Kommission den Flughäfen keine unnötigen Belastungen aufbürden oder neue bürokratische Verwaltungsstrukturen schaffen, zumal in Ländern, in denen vergleichbare Vorschriften bereits bestehen. Die meisten Angaben, die nach der geplanten Verordnung zur Verfügung zu stellen sind, dürften bei den Großflughäfen in der Gemeinschaft bereits vorliegen. Desgleichen weist die Kommission darauf hin, daß sie weder den Wunsch noch die Absicht hat, anhand der von den Flughafenbetreibern den Benutzern vorzulegenden Angaben für sich selbst eine Aufsichts- oder Beobachterrolle vorzusehen. Die vertragliche Pflicht der Kommission, für eine ordnungsgemäße Durchführung der Rechtsvorschriften in der Gemeinschaft zu sorgen, bleibt hiervon natürlich unberührt. Darüber hinaus hat die Kommission insbesondere die geltenden internationalen Richtlinien für Flughäfen, vor allem die einschlägigen Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und die Grundsätze der ICAO-Erklärung von 1981 berücksichtigt. Sie ist davon überzeugt, daß ihr Vorschlag die derzeitigen Vorschriften und Richtlinien ergänzt und abrundet.

15. Auf die einzelnen Kernpunkte des Kommissionsvorschlags wird im folgenden näher eingegangen:

A. KONSULTATIONEN

- (a) Die Verordnung sieht regelmäßige Konsultationen zwischen Flughäfen und ihren Benutzern vor. Solche Konsultationen finden auf vielen Flughäfen der Gemeinschaft bereits statt, weshalb der Kommissionsvorschlag so gestaltet ist, daß er schon laufende Konsultationsverfahren nicht beeinträchtigt, sofern sie den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Die Kommission überläßt es auch den Flughäfen, ob die Konsultationen mit Benutzern gemeinsam oder getrennt stattfinden sollen. Getrennte Verhandlungen wären allerdings nach Ansicht der Kommission im Interesse möglichst eingehender und fruchtbarer Gespräche vorzuziehen.
- (b) Wie bereits in der ICAO-Erklärung von 1981 angeführt, sollen solche Konsultationen sicherstellen, daß die Flughäfen die Standpunkte der Benutzer und die möglichen Auswirkungen von Veränderungen der Flughafenaufgaben, der -organisation und der -gebühren auf sie berücksichtigen. Konsultationen bedeuten Gespräche zwischen Benutzern und Flughäfen in dem Bestreben, sich über Veränderungen zu einigen. Daher sollten Flughäfen die Benutzer rechtzeitig vor der Einführung von Änderungen konsultieren. Auch wenn es natürlich von den Umständen abhängen wird, was "rechtzeitig" bedeutet, so hält die Kommission doch eine Frist von zwei Monaten für angemessen, bevor Gebühren erheblich geändert oder neue Gebühren eingeführt werden, bzw. von vier Monaten vor der endgültigen Entscheidung über erhebliche Änderungen des Betriebs und/oder von Einrichtungen eines Flughafens, größere Investitionsvorhaben oder Pläne zum Ausbau eines Flughafens. Kommt keine Einigung zustande, sollte es den Flughäfen jedoch freistehen, die fraglichen Veränderungen vorbehaltlich einer gegebenenfalls erforderlichen behördlichen Genehmigung vorzunehmen.

B. INFORMATIONSERTEILUNG

- (a) Sollen die Konsultationen ihren Zweck erfüllen, so müssen die Flughäfen ihren Benutzern ausreichende und transparente Informationen zur Verfügung stellen. Die Verordnung und Anhang I legen daher recht ausführlich fest, welche und wieviele Angaben die Flughäfen mindestens vorzulegen haben. Solche Angaben müssen umfassend sein, damit Benutzer und Flughafenbetreiber die Leistungsfähigkeit eines Flughafens einschließlich finanzieller, technischer und betrieblicher Gesichtspunkte beurteilen können. Wie schon erwähnt, führen die meisten Großflughäfen in der Gemeinschaft die in der Verordnung vorgeschriebenen Statistiken zum größten Teil bereits.
- (b) Die Kommission strebt solche Statistiken in der Überzeugung an, daß Flughafenbetreiber und -benutzer selbst am besten entscheiden können, in welcher Form und nach welchen Kriterien und Vorgaben diese Informationen unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Angaben über die Rechtsstellung, Verwaltung und Art sowie über die Herkunft der Finanzmittel usw. eines Flughafens vorgelegt werden sollten.
- (c) Nach Ansicht der Kommission würden regelmäßige Konsultationen und solche Informationen dazu beitragen, Flughäfen einen zusätzlichen externen Anreiz zu größerem Kostenbewußtsein und höherer Leistungsfähigkeit sowie Innovationsbereitschaft zu geben. Dadurch ließe sich Benutzern auch besser klarmachen, daß sie eine angemessene Gegenleistung für ihre Gebühren erhalten.
- (d) Konsultationen und Informationsaustausch dürfen jedoch keine Einbahnstraße sein. Damit die Flughafenbetreiber ihren künftigen Finanzbedarf besser planen können, müssen Flughafenbenutzer, insbesondere Fluglinienunternehmen, ihrerseits den einzelnen Flughafenbetreibern ihre Planungsdaten gemäß der Verordnung und Anhang II vorlegen. Dazu sollten auch Prognosen über Typen, Kenndaten und Zahl der voraussichtlich in Zukunft eingesetzten Luftfahrzeuge, die zu erwartende Zunahme des Fluggast- und Frachtaufkommens und über die von den Flughafenbenutzern gewünschten besonderen Einrichtungen usw. gehören.

C. GEBÜHREGRUNDSÄTZE

- (a) Wie bereits in Abschnitt 5 dargelegt, weisen Praktiken und Grundsätze der Gebührenerhebung bei den Großflughäfen große Unterschiede auf. Angesichts dieser Abweichungen hält die Kommission es weder für möglich noch für wünschenswert, genaue harmonisierte Regeln für die Preisbildung der Flughäfen festzulegen. Ob beispielsweise auf einem Flughafen höhere Gebühren in den Hauptbetriebszeiten festgesetzt werden, sollte nach Ansicht der Kommission am besten den einzelnen Flughafenbetreibern und -benutzern überlassen bleiben, wobei die besondere Verkehrsstruktur eines Flughafens und andere Gegebenheiten zu berücksichtigen sind. Nach Meinung der Kommission ist es für die Gemeinschaft jedoch möglich und wünschenswert, allgemeine Leitlinien oder Grundsätze für die Flughafenengebühren von Großflughäfen festzulegen. Dabei hat sie den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten aus dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von 1944 und den ICAO-Empfehlungen Rechnung getragen.
- (b) Flughäfen müssen zwar wirtschaftlich existenzfähig sein, d.h. einen angemessenen Gewinn erwirtschaften, doch sollte eine Maxime lauten, daß die Gebühren für Leistungen für die Luftfahrt kostenbezogen festzusetzen sind. Zwischen Leistungen und Kosten sowie den Tarifen sollte ein möglichst enger Zusammenhang bestehen; Benutzer sollten für Einrichtungen, die sie nicht benötigen oder benutzen, auch nicht zahlen müssen. Mit anderen Worten sollten keine unterschiedlichen Gebührenordnungen für Benutzer mit vergleichbarer Betriebstätigkeit gelten und die Grundsätze der Gebührenpolitik eines Flughafens möglichst klar und verständlich sein.
- (c) Benachteiligungen bestimmter Benutzer treten häufig bei Quersubventionen von Flughäfen auf. Die Kommission ist sich zwar darüber im klaren, daß es unter bestimmten Umständen wirtschaftlich und betrieblich durchaus gerechtfertigt sein kann, wenn in einem Flughafensystem ein größerer Flughafen die Verluste kleinerer und nicht ausgelasteter Flughäfen, die dieselbe Region bedienen, ausgleicht, doch sollten solche Quersubventionen begrenzt werden.

Im Gegenteil, Subventionen, die von größeren Flughäfen an kleinere Flughäfen gezahlt werden, die nicht geographisch mit ihnen verbunden sind, sollten offen ausgewiesen, erklärt und begründet werden.

- (d) Von besonderer Bedeutung ist dabei die Aufhebung des in den meisten EWG-Staaten noch immer zu Unrecht bestehenden Ungleichgewichts zugunsten der - einheimischen - Inlandsluftverkehrsunternehmen, wobei An- und Abflug-, Lande- und Abstellgebühren im Inlands- bzw. Kurzstreckenverkehr weitaus niedriger sind als im Innergemeinschaftlichen Verkehr. Solch unterschiedliche Regelungen benachteiligen bestimmte Benutzer, verzerren den Wettbewerb, hemmen den freien Verkehr von Personen und Waren und könnten auch als indirekte staatliche Beihilfen gewertet werden.

Diese Situation ist in einem Binnenmarkt gänzlich untragbar, weshalb die Kommission darauf dringt, daß die Flughafenbetreiber, gegebenenfalls schrittweise, spätestens bis zum 1. Januar 1993 solche Unterschiede abbauen, wenn diese nicht nachweislich auf unterschiedlichen Kosten beruhen.

- (e) Jedoch geht die Kommission davon aus, daß im Rahmen der regionalen Entwicklung und besonders in Fällen, in denen ein Flughafen ein wichtiges Mittel zur Aufrechterhaltung einer Verbindung zu einer isolierten und schwer zugänglichen Region darstellt, ein Mitgliedstaat auf reduzierte Gebühren hinwirken kann, um die Kosten der Verbindung zu senken. In diesem Fall liegt jedoch eine staatliche Beihilfe vor, die nach Artikel 93 EWG-Vertrag der Kommission zu notifizieren ist und die nicht vom Flughafen zu tragen ist.

(f) Bei der Ausarbeitung solcher allgemeinen Grundsätze ist sich die Kommission darüber im klaren, daß es Auslegungsschwierigkeiten geben könnte. Daher stehen ihre Vorschläge für die Gebührengrundsätze in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vorschlägen für Konsultationen und Informationsaustausch zwischen Flughäfen und Benutzern. Dadurch können die jeweiligen Erfordernisse und Besonderheiten eines Flughafens bei der Beurteilung der Frage, ob die Gebührenpolitik eines Flughafens gerecht und angemessen ist, berücksichtigt werden.

16. Die Kommission hat in ihrem Vorschlag zwei weiteren wichtigen Punkten Rechnung getragen. Zum einen geht sie darin nicht auf die Herkunft der Finanzmittel eines Flughafenbetriebs ein. Die Kommission wird sich aufgrund der ihr gemäß dem Vertrag, insbesondere den Artikeln 92 bis 94, zustehenden Befugnisse mit staatlichen Beihilfen für Flughäfen befassen, sowie damit, ob solche Beihilfen den Handel zwischen den Mitgliedstaaten verzerren.
17. Zum anderen ist sich die Kommission bei ihrem Vorschlag der Sorge zahlreicher Fluglinienunternehmen über die steigenden Kosten anderer Infrastrukturleistungen, auf die sie angewiesen sind, insbesondere der Streckennavigationsgebühren, bewußt. Sie untersucht diese Fragen und prüft, ob und ggf. welche Maßnahmen sie ergreifen oder vorschlagen könnte.

SCHLUSSEFOLGERUNG

In Ihrem Vorschlag ließ sich die Kommission von den ICAO-Erklärungen leiten, daß "zwischen den jeweiligen Interessen der Flughäfen und der Luftverkehrsunternehmen angesichts der Bedeutung des Luftverkehrs für die Förderung des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Austauschs zwischen den Staaten ein ausgewogenes Verhältnis bestehen sollte" und daß "die Staaten ein größeres Maß an Zusammenarbeit zwischen Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen fördern sollten, damit die wirtschaftlichen Schwierigkeiten, mit denen beide zu kämpfen haben, angemessen geteilt werden". Die Kommission unterstützt diese beiden Empfehlungen. Ihrer Ansicht nach bildet Ihr Vorschlag dadurch, daß er nicht nur Konsultationen und Informationsaustausch zwischen Flughäfen und Benutzern verbessert, sondern auch allgemeine Grundsätze für Flughafengebühren festlegt, für die Flughäfen einen Anreiz, ihr Kostenbewußtsein und ihre Leistungsfähigkeit zu verbessern. Dies würde dem Luftverkehr in der Gemeinschaft insgesamt zugute kommen.

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Darin wird der Geltungsbereich der Verordnung abgegrenzt. Sie gilt ungeachtet deren Rechtsstellung für Flughäfen des internationalen gewerblichen Luftverkehrs in der Gemeinschaft.

Artikel 2

Er enthält Definitionen der Schlüsselbegriffe in dieser Verordnung.

(a) Die Definition von "Flughäfen" schließt alle Großflughäfen mit mehr als einer Million Fluggästen ein, die dem gewerblichen (Fluglinien- und Bedarfsluft-) Verkehr zwischen Mitgliedstaaten dienen. Hierzu gehören alle Fluggastarten, d.h. Fluggäste im Inlands-, innergemeinschaftlichen und internationalen Fluglinien- und Bedarfsluftverkehr. Die Festlegung auf diese Größenordnung beruht auf der weithin anerkannten Auffassung, daß Flughäfen mit mehr als einer Million Fluggästen in der Lage sein müßten, einen Gewinn zu erwirtschaften. Für kleinere Flughäfen mit einer schmalen Ertragsbasis könnte zusätzlicher Verwaltungsaufwand hingegen negative Folgen haben. Sie sind deshalb aus dem Geltungsbereich der Verordnung ausgeklammert.

(b) Nicht unter diese Auslegung fallen nicht mit der Luftfahrt zusammenhängende Geschäftstätigkeiten wie Hotels und Gewerbebetriebe.

Die Gepäckabfertigung beispielsweise ist darin jedoch eingeschlossen.

(c) Die Definition von "Benutzer" verdeutlicht das offenkundige unmittelbare Interesse von Luftfahrzeugbetreibern und Fluggästen am Flughafenbetrieb.

Zu den Luftfahrzeugbetreibern zählen Fluglinien- und Bedarfsluftverkehrsunternehmen sowie die Eigentümer von Privatluftfahrzeugen.

Zwischen Luftfahrzeugbetreibern mit Sitz innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft wird nicht unterschieden. Diese Auslegung bietet den Flughäfen zudem die Möglichkeit, auch nichtoffizielle Interessenvertretungen zu konsultieren, falls es sie gibt. Sollten die Flughafenbetreiber dies wünschen, können sie noch weitere Benutzergruppen konsultieren.

(d) Unter den Begriff "Flughafenbetreiber" fallen hier Institutionen, die für einen Flughafen, eine Flughafengruppe oder ein -system zuständig sind. Er umfaßt alle Flughafenbetreiber ungeachtet ihrer Rechtsstellung.

(e) Die Definition von "Gebühren" beruht auf der ICAO-Praxis. Sie stellt vor allem klar, daß Gebühren sich ausschließlich auf Leistungen für die Luftfahrt beziehen, nicht aber auf sonstige Geschäftstätigkeiten des Flughafens.

Artikel 3, 4 und 5

In diesen Artikeln wird festgelegt, wann und wie Großflughäfen ihre Benutzer konsultieren müssen. Dabei bleibt die Form der Konsultationen weitestgehend den Flughafenbetreibern überlassen, damit diese die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen können. Hier ist einzuräumen, daß die einzelnen Punkte nicht alle Flughafenbenutzer in gleichem Maße betreffen, weshalb je nach Thema der Konsultation eine Differenzierung sowohl zwischen als auch innerhalb von Benutzergruppen möglich sein soll. Die Flughafenbetreiber müssen Konsultationen angemessen ankündigen und zuvor ausreichende Informationen zur Verfügung stellen.

Außerdem sollen die Flughafenbetreiber Benutzern, die von bestimmten Änderungsplänen besonders stark betroffen sind, weitere Informationen zur Verfügung stellen. Der betreffende Artikel schreibt nicht vor, daß die Informationen veröffentlicht werden müssen, sondern überläßt es Flughafenbetreibern und -benutzern, die besonderen Gegebenheiten an einem Flughafen zu berücksichtigen.

In Artikel 4 wird auch gesondert auf hoheitliche Kontrolldienste eingegangen.

Artikel 7

Hierin wird darauf hingewiesen, daß Flughafenbetreiber nur dann angemessene Leistungen bieten können, wenn sie Zugang zu Betriebs- und Planungsdaten der Benutzer haben. Daher sind nach diesem Artikel vor allem Fluglinienunternehmen verpflichtet, solche Informationen zur Verfügung zu stellen.

Artikel 8

Hier wird erneut eine stärkere Einbindung der Flughäfen in die Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen gefordert. Derzeit benötigen diese hierfür das Einverständnis der Behörden in den Einzelstaaten oder der Fluglinienunternehmen, die das Verfahren durchführen.

Artikel 9

Nach diesem Artikel müssen alle an Konsultationen Beteiligten eine möglichst weitgehende Einigung über Änderungspläne der Flughafenbetreiber und Alternativvorschläge der Benutzer anstreben.

Artikel 10

Dieser Artikel sieht vor, daß Flughafenbetreiber, die für ein System oder eine Gruppe von Flughäfen, die dieselbe Region bedienen, zuständig sind, die Benutzer all dieser Flughäfen entweder gemeinsam oder getrennt konsultieren können, sofern über jeden Flughafen mit jährlich mehr als einer Million Fluggästen getrennte Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Artikel 11

Die Verordnung über Konsultation und Informationsaustausch gilt nur für Großflughäfen. Es wäre jedoch sinnvoll, wenn auch kleinere Flughäfen diese Verfahren übernehmen. Der Artikel enthält daher die Empfehlung, daß die Betreiber aller Flughäfen mit weniger als einer Million Fluggästen ihre Benutzer konsultieren und ihnen Informationen zur Verfügung stellen sollten. Art und Zeitpunkt solcher Konsultationen bleiben den Flughafenbetreibern überlassen.

Artikel 12

Dieser Artikel gilt nur für Gebühren, die für Leistungen für die Luftfahrt erhoben werden, und legt die allgemeinen Grundsätze für solche Gebühren fest. Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung in Absatz 1 Buchstabe b) und der Kostenbezogenheit in Absatz 1 Buchstabe c) sollen zusammen verdeutlichen, daß die Gebühren unabhängig davon zu erheben sind, ob es sich um Innergemeinschaftliche oder um Inlandsflüge handelt. Darin heißt es jedoch auch, daß bei der Festsetzung der Flughafengebühren für Leistungen für die Luftfahrt alle Erträge aus kommerziellen Aktivitäten zu berücksichtigen sind. Es könnte also notwendig sein, diesen Fall zu berücksichtigen, wenn aus Gründen der regionalen Entwicklung und der Aufrechterhaltung schwieriger Verbindungen indirekte Beihilfen durch herabgesetzte Gebühren bestehen.

Artikel 13

Verfahrensartikel.

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über Konsultationen zwischen Flughäfen und Flughafenbenutzern sowie über Gebührengrundsätze von Flughäfen

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:

Die Qualität des Luftverkehrs hängt in hohem Maße von der Leistungsfähigkeit der Flughäfen ab.

Es ist notwendig, daß Luftfahrzeugbetreibern und Fluggästen auf Flughäfen Leistungen und Einrichtungen in angemessener Qualität, ausreichendem Umfang und zu günstigen Tarifen angeboten werden, da diese sich auf die Flugpreise auswirken. Die Gebühren für solche Leistungen und Einrichtungen sollten zu einer bestmöglichen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten führen.

Zwischen Flughafenbetreibern und Vertretern der Flughafenbenutzer müssen regelmäßige Konsultationen stattfinden, um eine effiziente Nutzung der Flughafeneinrichtungen und kostenorientierte Flughafenleistungen für die Luftfahrt sicherzustellen.

Damit solche Konsultationen fruchtbar sind und künftige Anforderungen an die Flughäfen besser in die Planungen einbezogen werden können, müssen Flughäfen und Benutzer ausreichende Informationen austauschen, um Änderungen bei dem Flughafenbetrieb, den Flughafeneinrichtungen, der Gebührenerhebung und der Gebührensätze mitzuteilen und zu erläutern.

Da auf Flughäfen verschiedene hoheitliche Kontrollen (Einreise, Zoll) durchgeführt werden, die einen wichtigen Bestandteil des Flughafenbetriebs ausmachen und

genügend Räumlichkeiten sowie eine angemessene Koordinierung mit dem übrigen Flughafenbetrieb erfordern, ist es notwendig, daß sich die hoheitlichen Kontrolldienste an Flughäfen aktiv an Konsultationen über Änderungen des Betriebs oder der Einrichtungen sowie über Pläne zum Ausbau des Flughafens beteiligen.

Um die Flughafenkapazitäten besser zu nutzen und weiteren Interessenten den Marktzugang zu ermöglichen, müssen die Flughäfen an den Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen beteiligt und in Flugplanausschüssen auf dem laufenden gehalten werden.

Flughafenbetreiber, die für mindestens zwei Flughäfen, die ein miteinander verbundenes Flughafensystem bilden, zuständig sind, müssen ihre Benutzer aus Kostenersparnisgründen gemeinsam konsultieren können.

Da es ausreichender Verwaltungsstrukturen und Finanzmittel bedarf, um dieser Verordnung nachzukommen, gilt sie nur für Betreiber von Großflughäfen, obgleich auch die Betreiber kleinerer Flughäfen die Benutzervertreter regelmäßig konsultieren sollten.

Da zwischen Flughäfen, auch wenn sie in vielen Geschäftsbereichen mit anderen Wirtschaftsunternehmen konkurrieren, ein verhältnismäßig geringer Wettbewerb herrscht, müssen allgemeine Gebührengrundsätze für die Benutzung von Flughäfen festgelegt werden.

Ungeachtet des Ausgangspunkts der Flüge in der Gemeinschaft müssen Benutzer nicht nur Gebühren für die von ihnen in Anspruch genommenen Flughafenleistungen und -einrichtungen entrichten, sondern auch einen angemessenen Anteil an den Kosten für die Bereitstellung von Flughafeneinrichtungen und die Erbringung von Leistungen übernehmen, die für den reibungslosen, sicheren und umweltverträglichen Ablauf des Flughafenbetriebs als unerlässlich gelten.

In bestimmten Fällen kann das Niveau der Flughafenengebühren gesenkt werden, um den Notwendigkeiten der Regionalpolitik in bezug auf die Anbindung isolierter und schwer zugänglicher Regionen in Übereinstimmung mit Artikel 92 ff. des EWG-Vertrags zu entsprechen.

Die Flughäfen in der Gemeinschaft weisen in ihrer Finanzstruktur, dem Grad ihrer finanziellen Eigenständigkeit und dem Eigentum am Anlagevermögen erhebliche Unterschiede auf.

Die Anwendung der Artikel 85, 86, 90 und 92 des Vertrages bleibt von dieser Verordnung unberührt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung betrifft die Konsultationen und den Informationsaustausch zwischen Flughäfen des gewerblichen Luftverkehrs zwischen Mitgliedstaaten und ihren Benutzern über den Luftfahrtbetrieb sowie die Gebührengrundsätze für die Inanspruchnahme von Leistungen und die Benutzung von Einrichtungen dieser Flughäfen.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung

- a) bedeutet „Flughäfen“ einen Flughafen in der Gemeinschaft, der dem gewerblichen Luftverkehr zwischen Mitgliedstaaten offensteht und ein Verkehrsaufkommen von mindestens einer Million Fluggästen jährlich aufweist;
- b) bedeuten „Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt“ Leistungen und Einrichtungen, die zur Abfertigung von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Gepäck oder Fracht auf einem Flughafen erforderlich sind;
- c) bedeuten „Flughafenbenutzer“
 - repräsentative Organisationen von Luftverkehrsunternehmen;
 - Luftverkehrsunternehmen, soweit sie nicht in solchen Organisationen vertreten sind;
 - repräsentative Organisationen sonstiger Luftfahrzeugbetreiber, die den Flughafen benutzen;
 - soweit vorhanden, repräsentative Organisationen von Fluggästen, Verladern, Spediteuren und Reiseveranstaltern, die den Flughafen benutzen;
- d) bedeutet „Flughafenbetreiber“ eine Institution, die für einen oder mehrere Flughäfen und insbesondere für Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt in vollem Umfang oder teilweise zuständig ist;
- e) bedeuten „Gebühren“ die Gebühren, die an Flughäfen auf Luftfahrzeuge, Fluggäste, Gepäck und Fracht für Bereitstellung und Inanspruchnahme von Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt erhoben werden.

I. Konsultationen

Artikel 3

- (1) Ein Flughafenbetreiber konsultiert die Benutzer eines Flughafens, für den er zuständig ist, mindestens alle zwölf Monate zur Finanz- und Betriebskapazität dieses

Flughafens im Hinblick auf Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt.

- (2) Für die Konsultationen gemäß Absatz 1 stellen die Flughafenbetreiber den Benutzern jährlich Informationen über ihre finanzielle und betriebliche Leistungsfähigkeit zur Verfügung, die mindestens die Angaben in Anhang I umfassen müssen, sofern Flughafenbetreiber und -benutzer im Rahmen einzelstaatlicher Rechtsvorschriften nichts anderes vereinbaren.

- (3) Die Flughafenbetreiber konsultieren die Benutzer im Hinblick auf die Anwendung von Begriffsbestimmungen und Angaben in diesen Informationen auf die örtlichen Gegebenheiten.

Artikel 4

- (1) Die Flughafenbetreiber sollen Benutzer konsultieren, die besonders betroffen sind von

- a) erheblichen Änderungen von Leistungen oder Einrichtungen für die Luftfahrt, mindestens vier Monate vor deren Einführung,

oder

- b) bedeutsamen Plänen zum Ausbau dieses oder zum Bau eines neuen Flughafens, den der Betreiber in derselben Region betreiben würde, während der Planungsphasen immer dann, wenn dies sinnvoll ist, spätestens jedoch vier Monate vor der endgültigen Entscheidung über wichtige Zusagen für die einzelnen Planungsphasen.

- (2) Vor allem für die Konsultationen gemäß Absatz 1 Buchstabe a) stellen die Flughafenbetreiber, um die Qualität der Leistungen für die Benutzer zu verbessern, diesen Informationen über die Betriebskapazität eines Flughafens und über die von Fluglinien- oder sonstigen Unternehmen erbrachten Leistungen für die Luftfahrt zur Verfügung und tauschen diese Angaben mit ihnen aus.

- (3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß hoheitliche Kontrolldienste an Flughäfen (z. B. Luftverkehrskontrolle, Einreise- und Zolldienste) an diesen Konsultationen teilnehmen.

Artikel 5

- (1) Die Flughafenbetreiber konsultieren repräsentative Organisationen der Luftfahrzeugbetreiber mindestens zwei Monate vor der Einführung erheblicher Änderungen der Gebührensätze oder der Erhebung neuer Gebühren.

- (2) Sind Behörden eines Mitgliedstaats für die Genehmigung von Gebühren zuständig, so nehmen sie an diesen Konsultationen teil. Sind Behörden eines Mitgliedstaats für die Gebührenfestsetzung zuständig, so konsultieren sie die Flughafenbetreiber und führen die Konsultationen dabei gemäß Absatz 1 durch.

(3) Für die Konsultationen gemäß Absatz 1 machen die Flughafenbetreiber ausreichende Angaben, um wesentliche Änderungen oder neue Entwicklungen zu erläutern.

Artikel 6

Die Konsultationen werden rechtzeitig angekündigt.

Artikel 7

Luftfahrzeugbetreiber, die einen Flughafen benutzen und an den Konsultationen teilnehmen, bzw. ihre repräsentativen Organisationen legen den Flughafenbetreibern Prognosen über ihre künftigen Verkehrstendenzen, Flugplaninformationen, Kenndaten und Zahl der voraussichtlich eingesetzten Luftfahrzeuge, von ihnen benötigte besondere Einrichtungen wie Bodendienstabfertigung, Tanken und Verpflegung sowie weitere zweckdienliche Angaben gemäß Anhang II vor. Auf Wunsch der Luftfahrzeugbetreiber werden ihre Angaben vertraulich behandelt. In diesem Fall wenden sie sich direkt an die Flughafenbetreiber.

Artikel 8

Die Flughafenbetreiber haben das Recht, an den Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen für ihren Flughafen (ihre Flughäfen) teilzunehmen, und sind von Flugplankonferenzen in Kenntnis zu setzen, an denen sie — und ihre repräsentativen Organisationen — als Beobachter teilnehmen dürfen.

Artikel 9

In den Konsultationen streben alle Beteiligten eine möglichst weitgehende Einigung über anstehende Fragen, geplante Änderungen und Alternativlösungen an. Ist im Laufe der Konsultationen kein Einvernehmen zu erzielen, so können die Flughafenbetreiber die betreffenden Änderungen einführen, gegebenenfalls vorbehaltlich einer entsprechenden Genehmigung.

Artikel 10

Ist ein Flughafenbetreiber für mindestens zwei Flughäfen, die denselben Großraum bedienen, zuständig und insbesondere im Fall der Balearen und der Kanarischen Inseln, kann er die Benutzer aller Flughäfen seines Zuständigkeitsbereichs gemeinsam konsultieren, sofern über

jeden Flughafen mit jährlich mehr als einer Million Fluggästen getrennte Informationen vorgelegt werden.

Artikel 11

Die Mitgliedstaaten veranlassen Flughafenbetreiber, die für Flughäfen mit weniger als einer Million Fluggästen jährlich zuständig sind, ihre Benutzer in ähnlicher Weise zu konsultieren und ihnen Informationen zur Verfügung zu stellen.

II. Gebühregrundsätze

Artikel 12

(1) Die Gebühren für Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt

- a) haben die sichere, wirksame und rationelle Nutzung von Flughafeneinrichtungen zu fördern und der unterschiedlichen Schwere der Überlastungsprobleme Rechnung zu tragen;
- b) sind in klarer, verständlicher und nichtdiskriminierender Weise festzulegen;
- c) haben in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der bereitgestellten benötigten und/oder in Anspruch genommenen Einrichtungen und Leistungen zu stehen, einschließlich angemessener Kapitalerträge und Umweltkosten;
- d) haben die Erträge aus kommerziellen Aktivitäten in Verbindung mit Luftfahrtdiensten zu berücksichtigen.

(2) Die Kosten von Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt werden nach ordnungsgemäßen kaufmännischen und wirtschaftlichen Grundsätzen angemessen umgelegt. Jedoch sollen im Fall isolierter und schwer zugänglicher Regionen die Erfordernisse der Regionalpolitik in Übereinstimmung mit den Vertragsbestimmungen berücksichtigt werden.

III. Schlußbestimmungen

Artikel 13

Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1990 in Kraft.

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

ANHANG I

ANGABEN ZUR LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER FLUGHÄFEN

I. Angaben über das Verkehrsaufkommen

Über das Verkehrsaufkommen eines jeden Flughafens ist jährlich eine Statistik⁽¹⁾ vorzulegen, die mindestens folgende Angaben enthalten muß:

1. Zahl der Fluggäste

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) Transitverkehr⁽²⁾

Insgesamt

2. Frachtverkehr (in 1 000 kg)

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) Transitverkehr⁽²⁾

Insgesamt

3. Luftfahrzeugbewegungen

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) sonstiger Verkehr

Insgesamt

II. Beschäftigtenzahl

Jährlich ist eine Statistik des vom Flughafenbetreiber unmittelbar beschäftigten Personals vorzulegen. Diese Statistik ist nach Dauer- und Zeitarbeitskräften sowie nach Aufgabenbereichen aufzuschlüsseln. Außerdem sollten die Flughafenbetreiber möglichst Angaben über die mittelbar in Flughafendiensten von anderen Institutionen, einschließlich staatlicher Stellen, am Flughafen Beschäftigten vorlegen.

Die nachstehende Tabelle ist als Anhaltspunkt und Beispiel für die von den Flughafenbetreibern vorzulegende Statistik gedacht:

⁽¹⁾ Die Statistik ist nach Fluglinien- und Bedarfsluftverkehr aufzuschlüsseln.

⁽²⁾ Die Flughafenbetreiber sollten möglichst auch den Umsteige- und Umladungsverkehr aufschlüsseln.

B. Nicht mit der Luftfahrt zusammenhängende Erträge

- a) Bodendienstabfertigung (sofern sie ausschließlich vom Flughafenbetreiber oder von einem Unternehmen im Rahmen einer Monopolkonzession vorgenommen wird)
- b) Erträge aus vergebenen Konzessionen (einschließlich der Erträge aus dem Verkauf zollfreier Waren und der Bodendienstabfertigung, sofern diese nicht als Monopolkonzession vergeben ist)
- c) Mieteinnahmen und Dienstleistungen
- d) Sonstige Erträge

Insgesamt

C. Gesamteinnahmen

ANHANG II

ANGABEN ZUM GEPLANTEN BETRIEBSUMFANG DER LUFTFAHRZEUGBETREIBER AM FLUGHAFEN UND ÜBER IHRE FINANZIELLE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

I. Verkehrsaufkommen

Prognose der Tendenzen im Verkehrsaufkommen des Flughafens im kommenden Jahr:

1. Zahl der Fluggäste

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) Transitverkehr

2. Frachtverkehr (in 1 000 kg)

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) Transitverkehr

3. Luftfahrzeugbewegungen

- a) internationaler Verkehr
- b) innergemeinschaftlicher Verkehr
- c) Inlandsverkehr
- d) Transitverkehr

4. Voraussichtlich eingesetzte Luftfahrzeugtypen

- a) regulär
- b) ersatzweise

Dazu Angaben über von den Luftfahrzeugbetreibern in den nächsten fünf Jahren geplante Betriebsausweitungen bei Fluggast- und Frachtdiensten am Flughafen (z. B. neue Strecken, Flughäufigkeit, Verknüpfung von Großflughäfen).

II. Flottenplanung

Prognosen über Kenndaten und Zahl der am Flughafen in den nächsten 15 Jahren voraussichtlich eingesetzten Luftfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Verkehren.

III. Bedarf an besonderen Einrichtungen

1. Abfertigungsgebäude (m²)
 - a) häufige Nutzung
 - b) gelegentliche Nutzung
2. Frachtlagerraum (m³)
 - a) häufige Nutzung
 - b) gelegentliche Nutzung
3. Wartungseinrichtungen (m²)
 - a) häufige Nutzung
 - b) gelegentliche Nutzung
4. Abstellplätze (m²)
 - Großraumflugzeuge
 - a) häufige Nutzung
 - b) gelegentliche Nutzung
 - sonstige Flugzeuge
 - a) häufige Nutzung
 - b) gelegentliche Nutzung
5. Büroräume (m²)
6. Pkw-Parkplätze (Zahl)

IV. Beschäftigte

Voraussichtliche Zahl der beim Luftfahrzeugbetreiber am Ende des folgenden Jahres am Flughafen Beschäftigten:

1. Dauerarbeitskräfte
 2. Zeitarbeitskräfte
-

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates über Konsultationen zwischen Flughäfen und Flughafenbenutzern sowie über Gebührengrundsätze von Flughäfen

KOM(90) 100 endg.; Ratsdok. 6860/90

Der Bundesrat hat in seiner 624. Sitzung am 9. November 1990 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

1. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich das mit dem Kommissionsvorschlag verfolgte Ziel, regelmäßige Konsultationen zwischen Flughafenbetreibern und -benutzern, einen ausreichenden Informationsaustausch zwischen Flughäfen und den Benutzern sowie die Beachtung von allgemeinen Grundsätzen zur Erhebung von Flughafengebühren für Leistungen sicherzustellen. Der Bundesrat ist jedoch der Auffassung, daß der Verordnungsvorschlag die Flughäfen als selbständige Unternehmen nicht nur in ihrer unternehmerischen Freiheit unvertretbar beeinträchtigt, sondern für diese teilweise eine unnötige Bürokratisierung darstellt.

Der Bundesrat wendet sich deshalb gegen die Einbeziehung der Bodenverkehrsdienste in den Verordnungsvorschlag. Er sieht hierfür kein öffentliches Interesse und bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Verpflichtung zu Konsultationen und die Gebührengroundsätze sich ausschließlich auf die genehmigungspflichtigen Entgelte für Verkehrsflughäfen des § 43 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung beschränken.

...

Darüber hinaus sollte es den Flughäfen als Eigentümer des Grund und Bodens freigestellt sein zu entscheiden, ob sie die Bodenverkehrsdienste sowie Betankung und Cartering selbst durchführen oder Konzessionen zur Erbringung dieser Dienstleistungen an Dritte vergeben.

Der Bundesrat bittet ferner die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die äußerst weitgehende Benutzerdefinition in dem Verordnungsvorschlag zurückgenommen wird. Als "Flughafenbenutzer" mit der Konsequenz der Konsultation durch die Flughäfen sollten nur "repräsentative Organisationen von Luftverkehrsunternehmen" gelten. Die in dem Verordnungsvorschlag vorgesehene weitgehende Definition und Einbeziehung der verschiedensten Gruppen ist nicht nur vom Umfang her unpraktisch, sondern bedeutet für die Flughäfen eine zusätzliche bürokratische Bürde.

2. Hinsichtlich der Gebührengrundsätze ist der Bundesrat der Auffassung, daß über die in dem Verordnungsvorschlag formulierten Grundsätze hinaus die Gebühren für Leistungen und Einrichtungen für die Luftfahrt auch die finanziellen Grundlagen und damit den Bestand der Flughäfen gewährleisten und die umweltgerechte Nutzung von Flughafeneinrichtungen zu fördern haben. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß der Verordnungsvorschlag diese Funktion der Gebühren mit berücksichtigt.
3. Der Bundesrat lehnt im übrigen den Zwang ab, Flughafenbetreiber mit weniger als 1 Mio. Fluggästen jährlich zu veranlassen, ihre Benutzer in ähnlicher Weise wie die großen Flughäfen zu konsultieren und zu informieren. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß diese Vorschrift in eine "Kann-"Vorschrift geändert werden sollte.