

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

KOM(2001) 335 endg.; Ratsdok. 10288/01

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 13. Juli 2001 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 22. Juni 2001 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: Vgl. Drucksache 114/91 = AE-Nr. 910454

Begründung

Hintergrund

1. Am 18. Januar 1993 trat die Verordnung Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft in Kraft. Ziel dieser Verordnung ist es, zu gewährleisten, dass die verfügbaren Zeitnischen für Starts und Landungen auf Flughäfen mit Kapazitätsengpässen effizient genutzt und auf eine unparteiische, diskriminierungsfreie und transparente Weise verteilt werden. Artikel 14 der Verordnung bestimmt, dass der Rat über die weitere Geltung oder Überarbeitung der Verordnung auf der Grundlage eines Kommissionsvorschlags entscheiden soll. Am 17. Oktober 1995 veröffentlichte die Kommission einen von Coopers & Lybrand erstellten Bericht über die Anwendung der Verordnung 95/93, in dem Anregungen für Änderungen der geltenden Vorschriften gemacht werden. Dieser Bericht und ein von der Kommission erstelltes Diskussionspapier waren Gegenstand von zwei Konsultationsgesprächen mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten und der Branche. Im weiteren Verlauf gingen Ratschläge und Anmerkungen seitens der interessierten Kreise ein. Sowohl im Bericht als auch in den Konsultationsgesprächen stellte sich eindeutig heraus, dass die Bestimmungen der Verordnung 95/93 in wesentlichen Teilen geändert werden müssen. Diese Erkenntnisse wurden durch eine im Auftrag der Kommission von PriceWaterhouseCoopers¹ angefertigte neuere Studie über bestimmte Gesichtspunkte der Verordnung wie den Koordinierungsstand der größten europäischen Flughäfen, bestehende Kapazitätsbeurteilungen, die Stellung der Koordinatoren und das Funktionieren der Koordinierungsausschüsse bestätigt.

2. Einige Mitgliedstaaten haben die ihnen auferlegten Verpflichtungen nicht nur sehr langsam umgesetzt, sondern zudem einige Bestimmungen unterschiedlich ausgelegt. Aus dem Urteil eines Gerichts im Vereinigten Königreich² ging hervor, dass einige wichtige Teile der Verordnung, die insbesondere von Übertragungen und Tauschvorgängen handeln, der Klarstellung bedurften. In dem beigelegten Vorschlag sind Änderungen zur Klärung des Wortlauts eingeführt worden, um so sicherzustellen, dass die Verordnung für alle Beteiligten leicht zu verstehen ist und daher auf allen Flughäfen einheitlich angewendet wird.

3. Eine der Hauptschwierigkeiten im jetzigen System der Zuweisung von Zeitnischen ist es, auf überlasteten Flughäfen die Interessen der etablierten Luftfahrtunternehmen gerecht gegen die Interessen neu in den Markt eintretender Unternehmen abzuwägen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass etablierte Luftfahrtunternehmen ihre Stellung an einem Flughafen bereits gefestigt haben und daran interessiert sind, sie weiter auszubauen,

¹ Abschlußbericht vorgelegt am 20. Mai 2000.

² Urteil des Berufungsgerichts vom 25. März 1999, Regina gegen Airport Coordination Limited auf Antrag von The States of Guernsey Transport Board

während Luftfahrtunternehmen ohne bestehende Tätigkeit oder mit relativ geringem Betriebsumfang in der Lage sein müssen, ihre Dienstleistungen zu erweitern und ein wettbewerbsfähiges Netz zu bilden.

4. Auf schwer überlasteten Flughäfen erweisen sich die bestehenden, weitgehend auf angestammten Rechten beruhenden Regeln als nicht flexibel genug, um die Verfügbarkeit von Zeitnischen zu gewährleisten und die knappen Flughafenkapazitäten möglichst effizient zu nutzen. Weder unter den etablierten Luftfahrtunternehmen noch zwischen diesen und neu in den Markt eintretenden Unternehmen werden Zeitnischenmobilität und Wettbewerb gefördert. Statt Zeitnischen an den Pool zurückzugeben, horten die Luftfahrtunternehmen diese weiterhin, selbst ohne sie wirtschaftlich nutzen zu können, um so sicherzugehen, dass ausreichend Zeitnischen vorhanden sind, sollten sie künftig gebraucht werden. Das führt eindeutig zu Ineffizienz und verringert die Zugangsmöglichkeiten für Neubewerber.
5. Ferner haben sich die bestehenden Regeln als nicht hinreichend für klare Begriffsbestimmungen und geeignete Durchsetzungsverfahren erwiesen. Insofern gilt es, den rechtlichen Charakter von Zeitnischen zu klären, die transparente, unparteiische und diskriminierungsfreie Bestimmung der Flughafenkapazität zu gewährleisten und Verfahren der Zuweisung von Zeitnischen durch rechtlich und faktisch unabhängige Koordinatoren einzurichten.
6. Diese Aspekte sowie Vorschläge zur Verbesserung der Zeitnischenmobilität, zur Erleichterung des Markteintritts und Vermeidung von Sachlagen, die zu Verzerrungen des Wettbewerbs unter etablierten Luftfahrtunternehmen bzw. zwischen etablierten Luftfahrtunternehmen und Neubewerbern führen könnten, wurden der Luftfahrtindustrie und den Mitgliedstaaten am 26. Juli 2000 in einer Sachverständigensitzung dargestellt, an die sich eine ausführliche Befragung aller interessierten Parteien anschloss³.

Aus diesen Befragungen ging hervor, dass bei weitem die Mehrheit der Branchenbeteiligten klarere und effizientere Zuweiskriterien sowie bessere Beurteilungen der Flughafenkapazität ihrerseits für nötig hielten, sich aber nachdrücklich gegen Marktzugangsmaßnahmen verwahrten, die von eingeführten Praktiken der Branche, wie den IATA Scheduling Guidelines (Flugplanleitlinien) abweichen würden. Die Mehrheit der Branchenbeteiligten signalisierte bislang keine Unterstützung für einseitige Zeitnischentransfers in Form von Zeitnischenhandel als Mittel zur Einführung von mehr Zeitnischenmobilität und Anreiz für die effiziente Nutzung der Zeitnischen. In Regionen wie den Vereinigten Staaten, wo Zeitnischenhandel eine Methode des Markteintritts war, haben die Erfahrungen der Vergangenheit keine Verbesserung der Wettbewerbssituation auf den am stärksten überlasteten Flughäfen ergeben. Dies mag darauf zurückzuführen sein, dass der Zeitnischenhandel Luftfahrtunternehmen, die über bedeutende Finanzkraft und große Zeitnischenbestände mit angestammten Rechten verfügten, begünstigte. Die

³ Eine Liste der Interessierten sowie der Mitgliedstaaten, die hierzu beigetragen haben, findet sich in Anhang 1.

Luftfahrtunternehmen haben zudem Schwierigkeiten, zu erfahren, wo Zeitnischen verfügbar sind, und daraufhin ein Angebot abzugeben. Uneingeschränkter Zeitnischenhandel birgt daher schlicht die Gefahr, die marktbeherrschender Stellungen von etablierten Luftfahrtunternehmen an überlasteten europäischen Flughäfen noch zu verstärken.

Die Mitgliedstaaten waren nicht einhellig der Auffassung, dass die geltenden Regeln der Überprüfung bedürften. Einige von ihnen (Deutschland, Österreich, Portugal, Spanien, Frankreich) äußerten insbesondere starke Bedenken dahingehend, dass die vorgebrachten Ideen das weltweite Gleichgewicht zwischen verschiedenen regionalen Systemen der Zuweisung von Zeitnischen gefährden könnten, da sich das Gemeinschaftssystem von allen anderen unterscheiden würde. Das könnte die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrtunternehmen gegenüber ihren internationalen Konkurrenten beeinträchtigen.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Befragungen und im Bewusstsein des vielfältigen öffentlichen Interesses sowie der wirtschaftlichen, wettbewerbspolitischen und internationalen Aspekte dieser Sache, entschied das Mitglied der Kommission, Frau de Palacio, vor der Unterbreitung eines endgültigen Vorschlags den Rat um eine Überprüfung der Verordnung zu ersuchen. Zu diesem Zweck wurde dem Rat der Verkehrsminister auf seiner Tagung vom 2. Oktober 2000 ein Diskussionspapier sowie ein Fragebogen vorgelegt. Der Fragebogen behandelte insbesondere folgende Themen⁴:

a) Sind die geltenden Regeln zufriedenstellend?

Die meisten Mitgliedstaaten (Portugal, Dänemark, Österreich, Griechenland, Luxemburg, Schweden und Finnland) sind der Auffassung, dass die geltenden Regeln gut funktionieren und sie keine Schwierigkeiten bei ihrer Anwendung erfahren haben. Wenn jedoch die Regeln zu ändern wären, sollten die Änderungen nur technische und Durchsetzungsaspekte betreffen und Fragen des Marktzugangs unberührt lassen. Andere Mitgliedstaaten (Italien, Frankreich, das Vereinigte Königreich, die Niederlande, Spanien - Verkehrsministerium - und Deutschland) führten an, dass technische Änderungen nötig wären, um Stellung und Funktion des Koordinators klarer darzustellen, die Verhängung von Sanktionen gegen Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen missbrauchen, zu ermöglichen und die Flughafenkapazitäten besser zu bestimmen.

b) Wäre eine grundlegende Überarbeitung des geltenden Systems angestammter Rechte zusammen mit der Zuweisung aller freiwerdenden Zeitnischen aufgrund festgelegter Kriterien erforderlich, oder sollten andere, stärker marktorientierte Wege entwickelt werden, um Angebot und Nachfrage in Einklang zu bringen? Solche Marktzugangsmaßnahmen wären: die Bestätigung des Lizenzcharakters von Zeitnischen; die zeitliche Begrenzung der angestammten Rechte; Sekundärhandel und die Zuweisung verfügbarer Zeitnischen im Wege von Auktionen.

Das Vereinigte Königreich konnte eine grundlegende Änderung des gegenwärtigen Zuweisungssystems für Zeitnischen als wirksame Lösung für die weiterhin zunehmenden Überlastungen weitgehend unterstützen, und zwar als ein System zeitlich begrenzter Konzession in Verbindung mit Sekundärhandel und Versteigerung der Zeitnischen aus dem Pool. Zwei andere Mitgliedstaaten (die Niederlande und Luxemburg) begrüßten die Möglichkeit, den Handel mit Zeitnischen zuzulassen. Belgien schlug vor, die Konzessionsregelung könnte nur für neue oder ungenutzte Kapazitäten gelten, ohne Zeitnischen mit angestammten Rechten zu berühren. Alle Antworten sprachen nachdrücklich dafür, die Auswirkungen möglicher Marktzugangsmaßnahmen, die von der gängigen Praxis des vollständigen Schutzes für angestammte Rechte abwichen, vertieft zu analysieren, bevor man einen förmlichen Vorschlag auf den Tisch brächte.

c) Was für Alternativen kommen in Betracht, um sicherzustellen, dass der Mangel an Flughafenkapazität und die zunehmende Nachfrage nach Zeitnischen den Wettbewerb am Markt nicht in unannehmbare Weise beschränkt?

Einige Mitgliedstaaten (Portugal, Dänemark, Schweden und das Vereinigte Königreich) waren der Auffassung, die wirksamste Lösung bestünde in einer Aufstockung der Flughafenkapazität durch Ausbau der Flughafeninfrastruktur. Andere Mitgliedstaaten (Finnland, Luxemburg, Griechenland, Spanien, Belgien und Italien) führten an, eine bessere Durchsetzung der geltenden Regeln (strengere Aufsicht über die Nutzung von Zeitnischen) und die Verhängung von Sanktionen gegen Missbrauch würden schon genügend Kapazität verfügbar machen, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. Bestimmte Mitgliedstaaten schlugen vor, der Überlastung durch Erhöhung der geltenden Ausnutzungsrate (80 % für Linien- und 70 % für Gelegenheitsflugverkehr) für die Beanspruchung angestammter Rechte zu begegnen (Frankreich); bzw. Luftfahrtunternehmen Vorrang zu gewähren, die Linien betreiben wollten, auf denen nur ein etabliertes Luftfahrtunternehmen tätig ist (Schweden); oder Lärmquoten als Kriterium für die vorrangige Zuweisung von Zeitnischen einzuführen (die Niederlande).

7. Das Arbeitsprogramm 2001 der Kommission gibt als Ziel vor, einen Vorschlag zur Überarbeitung der geltenden Verordnung bis Juni 2001 vorzulegen. Diese Zeitplanung wurde auf der Tagung des Europäischen Rates am 23. und 24. März in Stockholm bestätigt. Die Kommission beschloss daher, ohne weitere Verzögerung eine begrenzte Überarbeitung der Verordnung Nr. 95/93 des Rates einzuleiten. Im Lichte der von der Branche und den Mitgliedstaaten vorgetragenen Positionen unterstreicht dieser Vorschlag die Notwendigkeit, dass die Mitgliedstaaten die Kapazitätssituation an überlasteten Flughäfen ihres Zuständigkeitsbereichs analysieren und Mittel und Wege in Betracht ziehen, wie die Probleme regelmäßig gelöst werden können. Dieser Vorschlag erfasst allerdings keine Marktzugangsmaßnahmen.
8. Parallel zu diesem Vorschlag hat die Kommission beschlossen, weiter an tieferegreifenden Maßnahmen zur Verringerung der Überlastung von Flughäfen zu arbeiten; das bedeutete die Einführung von Marktmechanismen zur besseren Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage von

Zeitnischen. Eine umfassende Untersuchung möglicher marktgestützter Ansätze an die Zeitnischenzuweisung und der Auswirkungen, die diese auf Luftfahrtgesellschaften und Verbraucher haben könnten, sowie die Erkundung der Möglichkeit, Umweltschutzleistungen der Luftfahrtgesellschaften als neues Kriterium für die Zuweisung von Zeitnischen zu nutzen, ist für die zweite Hälfte des Jahres 2001 geplant; Ergebnisse werden für die zweite Hälfte des Jahres 2002 erwartet. Gegenwärtig wird das Mandat für diese Untersuchung vorbereitet, die die Kommission in die Lage versetzen wird, die Auswirkungen jedes Ansatzes zum Thema Marktzugang auf die Branchenbeteiligten sowie die internationale Luftfahrt zu beurteilen. Aufgrund dieser Untersuchung sowie weiterer Beratungen mit der Branche und den Mitgliedstaaten, wird die Kommission erwägen, wie das System der Zuweisung von Zeitnischen im Hinblick auf den erweiterten Marktzugang weiter zu überarbeiten ist, und dabei dem Erfordernis Rechnung tragen, die Umweltauswirkungen an den Flughäfen der Gemeinschaft zu verringern. Dazu können zu gegebener Zeit neue Rechtssetzungsvorschläge gemacht werden.

Die Kommission hat ferner die Absicht, noch in diesem Jahr ein Grundsatzdokument zu weiteren Aspekte des Themas Flughafenkapazität, wie der Maximierung und Optimierung der bestehenden Infrastrukturen und den Möglichkeiten einer Erweiterung der Flughafenkapazität zu veröffentlichen.

Bestandteile des Vorschlags

a) Die Funktion des Koordinators

9. Dem Flughafenkoordinator kommt immer mehr eine zentrale Rolle im Koordinierungsprozess und bei der korrekten Anwendung der Regeln zu. Damit eine solche Stelle ihre Aufgabe wirksam erfüllen kann, müssen ihre Unparteilichkeit und Unabhängigkeit außer Frage stehen. Die Kommission hat deshalb beschlossen, vorzuschlagen, dass der Koordinator nicht nur, wie in der derzeitigen Verordnung vorgesehen, de jure zur unabhängigen Wahrnehmung seiner Aufgaben in der Lage sein sollte, sondern dass seine Unabhängigkeit auch de facto gewährleistet sein muss. Für einige Flughäfen bedeutet die Einführung dieser Bestimmung ein Abgehen von der jetzigen Praxis, bei der die Finanzlast der Koordinierung entweder vom wichtigsten Luftfahrtunternehmen oder von dem betreffenden Flughafen getragen wird.
10. Bei der Anwendung der Verordnung wurde deutlich, dass die Koordinatoren, Flughäfen, Flugsicherungen und Flughafennutzer noch dringender als angenommen möglichst umfangreiche Informationen über den Flughafenbetrieb benötigen. Ein solcher Informationsfluss würde alle interessierten Gruppen in die Lage versetzen, zutreffende Informationen zu empfangen und auszuwerten, um damit die Luftverkehrsdienste möglichst effizient zu planen. Der Austausch verlässlicher Flugplanangaben und die gegenseitige Bestätigung zwischen Koordinatoren und Flugsicherung auf Gemeinschaftsflughäfen wird eine weitergehende Koordinierung zwischen

Flughafen-Zeitnischen und ATFM-Zeitnischen⁵ fördern. Dazu wurden in dem Bericht der Hochrangigen Gruppe über den einheitlichen europäischen Luftraum⁶ Vorschläge im Hinblick auf die Verbesserung des Luftverkehrsflussmanagements und zur Einrichtung einer neuen Luftraumstruktur gemacht. Insbesondere wird vorgeschlagen, "die Integration zwischen Flughafen, Luftverkehrsgesellschaft und der Planung des Luftverkehrsflussmanagements ... zu verstärken, um durch bessere Ausnutzung des unmittelbaren Informationsaustausches kooperative Entscheidungsfindung zu ermöglichen". Im Sinne dieser Zielvorgabe sorgt der Verordnungsentwurf für echte Zusammenarbeit unter Beteiligung aller interessierten Gruppen in Fragen der Flughafenkapazität und der Festlegung von Koordinierungsparametern für die Zuweisung von Zeitnischen.

Die auf Flughäfen verfügbare Zeitnischenkapazität wird zweimal jährlich vor der Zuweisung der Zeitnischen auf den jeweiligen IATA-Flugplankonferenzen festgestellt. Diese Kapazität wird aufgrund einer kooperativen Entscheidungsfindung deklariert, bei der alle Betroffenen (Luftverkehrsgesellschaften und ihre Vertreterorganisationen, die Flughafenverwaltung, die Luftverkehrskontrolle und Vertreter der allgemeinen Luftfahrt) bei der Prüfung aller Faktoren, seien sie technischer oder betrieblicher Art bzw. umweltrelevant, die die Durchsatzkapazität der Flughafeninfrastruktur beeinflussen, zusammenarbeiten. Im Zuge dieses Verfahrens werden die sogenannten "Koordinierungsparameter" gleichzeitig mit der für die Zuweisung verfügbaren Zahl von Zeitnischen bezogen auf eine bestimmte Flugplanperiode festgelegt. Nach Abschluss dieses Verfahrens ist der Koordinator dafür zuständig, die Zeitnischen für die fragliche Flugplanperiode zuzuweisen.

b) Rechtscharakter von Zeitnischen

11. Die geltenden Regeln über die Zuweisung von Zeitnischen gaben Anlass zu Diskussionen über die Rechtsnatur der letzteren insbesondere an Europas schwer überlasteten Flughäfen, wo der Marktzugang besonders schwierig war. In der geltenden Verordnung wird eine "Zeitnische" rein sachlich definiert. Die Regel "use-it-or-lose-it" (Nutzen oder Abgeben) führte zusammen mit dem Bestehen angestammter Rechte in der Folge zu Situationen, in denen einerseits bestimmte Luftfahrtgesellschaften Zeitnischen als ihr Eigentum geltend machten, auf dem ihre Netze beruhen, während die Flughäfen andererseits ihre Eigentumsrechte an den Zeitnischen beanspruchten, weil diese unabdingbar mit der Flughafeninfrastruktur verbunden sind. Daher muss offensichtlich der Rechtsstatus von Zeitnischen geklärt werden, um eine solide Grundlage für ein Zuweisungssystem zu schaffen, das sowohl Luftfahrtunternehmen als auch Flughäfen gestattet, ihre

⁵ ATFM(Luftverkehrsflusssteuerungs)-Zeitnischen sind taktische Instrumente, die eine Überlastung der ATC(Luftverkehrskontrolle)-Sektoren entlang der Flugstrecke eines Luftfahrzeugs, einschließlich der entsprechenden Sektoren auf den Abflugs- und Ankunftsflughäfen, verhindern sollen. Solche Zeitnischen werden nur auf Antrag und erst zwei Stunden vor dem Abheben hergestellt. Entsprechend den wechselnden Umständen des Luftverkehrs können ATFM-Zeitnischen ad hoc revidiert werden

⁶ Bericht vom 24. November 2000 an den Rat der Verkehrsminister auf deren Tagung am 22. Dezember 2000; sieh insbesondere Kapitel 3.2 Luftraummanagement, S. 19-20.

Betriebsabläufe möglichst effizient zu planen und sicherzustellen, dass knappe Flughafenkapazität optimal ausgenutzt wird.

12. Vor diesem Hintergrund stellen dieser Verordnung zufolge Zeitnischen Anrechte auf den Zugang zur Flughafeninfrastruktur zu bestimmten Tageszeiten während der Flugplanperioden dar. Damit wird deutlich, dass Zeitnischen keine Eigentumsrechte darstellen, sondern lediglich die Luftfahrtunternehmen dazu berechtigen, die Flughafeneinrichtungen durch Landungen und Starts zu bestimmten Daten und Uhrzeiten zu nutzen.

Dementsprechend ist das System der Zuweisung von Zeitnischen so zu verstehen, dass die Zeitnischen als öffentliches Gut aufgrund bestimmter Regeln der Luftfahrtgesellschaft zugewiesen werden, die sie am ehesten verdient. Entsprechend seit langem bestehender internationaler Praxis (IATA-Flugplanverfahren) werden Zeitnischen als Zugangs- und Nutzungsberechtigung zugewiesen, um die Flughafeneinrichtungen zum Starten und Landen an bestimmten Tagen und zu bestimmten Uhrzeiten für die Dauer einer Flugplanperiode (Winter oder Sommer) in Anspruch zu nehmen. Wenn Luftfahrtunternehmen bestimmte Nutzungsregeln einhalten und dem Koordinator nachweisen können, dass sie ihre Zeitnischen effektiv ausgenutzt haben, können sie ihr Anrecht für die nächste vergleichbare Flugplanperiode erneuern. Diese Möglichkeit entspricht der üblichen internationalen Praxis der angestammten Rechte. Werden diese Bedingungen nicht erfüllt, gehen die Zeitnischenanrechte zurück an den Pool (praktisch werden sie durch den Koordinator eingezogen und als ungenutzte Zeitnischen in den Pool eingestellt), um neu zugewiesen zu werden; diese Sachlage verschafft dem betreffenden Luftfahrtunternehmen keinerlei Rechtsanspruch.

c) Zuweisungskriterien

13. Die geltenden Zuweisungskriterien gewährleisten die Stabilität der Dienste, die Reservierung von Zeitnischen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sowie die Durchführbarkeit des Flugbetriebs. Im Rahmen örtlicher Regelungen kann zudem der Größe des eingesetzten Fluggeräts sowie der Häufigkeit der Dienste und auch spezifischen Umweltanliegen Rechnung getragen werden.

Die geltende Verordnung lässt keine Umdisponierung von Zeitnischen mit angestammten Rechten zu, wenngleich die Luftfahrtbranche diese Praxis als Element der IATA Scheduling Guidelines (Flugplanleitlinien) weithin anerkennt. In Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung ist folgendes festgelegt: der Pool "enthält [...] Zeitnischen, die ein Luftfahrtunternehmen während oder zum Ende einer Flugplanperiode aufgegeben hat oder die auf andere Weise verfügbar geworden sind". Das Umdisponieren hat es den Luftfahrtunternehmen ermöglicht, Zeitnischen mit angestammten Rechten "aufzugeben" und vom Koordinator andere Zeitnischen zu erhalten, die sofort angestammte Rechte zuerkannt bekommen, auch wenn sie noch nicht genutzt wurden. Um den Luftfahrtunternehmen diese Flexibilität für entsprechend begründete Ausnahmefälle nicht zu nehmen, wird in dieser Verordnung ausdrücklich die Möglichkeit vorgesehen, Zeitnischen mit dem

Status angestammter Rechte umzudisponieren; diese Maßnahme begründet sich aus den guten Erfahrungen mit dieser Praxis auf internationaler Ebene (IATA), denn das Umdisponieren erlaubt den Luftfahrtunternehmen, ihre Zeiteinteilung zu verbessern, ohne dass sie Zeitnischen horten müssen, die sie nicht zu nutzen beabsichtigen.

Um in die Tatsache ausgewogen zu berücksichtigen, dass die Flughafeninfrastruktur möglichst effizient genutzt werden muss, wird ferner vorgeschlagen, den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, dass Fluggerät einer bestimmten Mindestgröße für die Nutzung der Zeitnischen vorschreiben. Bei Aufnahme weiterer Kriterien wie Gleichgewicht zwischen Kurz- und Langstreckenmarkt und Umsteigezeit zum Erreichen von Anschlussflügen gäbe es jedoch zu viele einander widersprechende Kriterien. Unter solchen Umständen wird es für den Koordinator unmöglich, ausgewogene Entscheidungen über die Zuweisung von Zeitnischen unter Einhaltung sämtlicher Kriterien zu treffen.

Die Umweltdimension

14. Angesichts des zunehmenden Drucks, dem mehrere große Gemeinschaftsflughäfen im Umweltbereich ausgesetzt sind, wird in dem Vorschlag ausdrücklich bestimmt, dass umweltrelevante Einschränkungen bei der Feststellung der Flughafenkapazität in Betracht gezogen werden. Erfahrungen haben gezeigt, dass der Ausbau der Kapazität an manchen Flughäfen eng an Verbesserungen des Umweltschutzes gebunden ist. Daher lässt der vorgeschlagene Wortlaut die Einführung lokaler Umweltvorrangregeln zu, sofern diese mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind. Dies entspricht vollkommen folgendem Standpunkt der Kommission⁷: "Langfristig ist anzustreben, dass die Umweltfreundlichkeit des Luftverkehrs in einem Masse gesteigert wird, das die negativen Umweltauswirkungen des Wachstums übersteigt." Zudem hat die Kommission die Möglichkeit erwogen, Umweltkriterien, wie zum Beispiel den Lärmausstoß des Fluggeräts, in die Regeln für die Vergabe von Zeitnischen einzubeziehen. Sie räumte ein: "Manche Auswirkungen einer solchen Modifizierung der vorhandenen rechtlichen Systeme erfordern jedoch eine weitergehende sorgfältige Prüfung, um eine Störung des Verhältnisses zwischen den Interessen etablierter Luftfahrtunternehmen und neuer Marktteilnehmer zu verhindern."⁸. Damit kam sie zu der vorläufigen Schlussfolgerung "Dies erfordert die Festlegung gemeinsamer Kriterien, d.h. einer gemeinsamen Lärmsystematik, um die Kompatibilität mit grundlegenden Anforderungen des Binnenmarktes zu gewährleisten." In diesem Zusammenhang beabsichtigt die Kommission, im Laufe des Jahres 2001 Rechtssetzungsvorschläge zur Schaffung eines Gemeinschaftsrahmens für die Lärmklassifikation von zivilem Unterschallfluggerät zu machen, die eine Berechnung von Lärmgebühren ermöglichen sollen. Daraufhin beschloss die Kommission, Vorschläge für die Zuweisung von Zeitnischen

⁷ Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen "Luftverkehr und Umwelt", KOM(1999) 640 endg. vom 1.12.1999, Ziffer 5, S. 6.

⁸ Ebd. Ziffer 62 c, S.23.

auf der Grundlage von Umweltschutzleistungen der Luftfahrtunternehmen erst zu machen, sobald die unter Punkt 8 erwähnte Untersuchung abgeschlossen und die politischen Alternativen geprüft worden sind.

Mit ihrer Mitteilung über Luftverkehr und Umwelt vom 1.12.1999⁹, hat die Kommission jedoch angekündigt, sie werde die Durchführbarkeit und den möglichen Geltungsbereich eines Gemeinschaftssystems zur Ermittlung besonders lärmintensiver Flughäfen prüfen, um der Notwendigkeit strengerer Regeln auf diesen speziellen Flughäfen Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang und im Rahmen eines Aktionsplans beabsichtigt die Kommission, noch im Jahre 2001 einen Rechtssetzungsvorschlag zu machen. Natürlich können Umweltmaßnahmen, die von den Mitgliedstaaten aufgrund dieser kommenden Vorschläge eingeführt werden, direkte Auswirkungen auf die Zuweisung von Zeitnischen hat. Um dies aufzugreifen, ist in der Verordnung vorgesehen, dass solche Maßnahmen berücksichtigt werden müssen: a) wenn die Flughafenkapazität analysiert wird, um diesen als flugplanvermittelt oder koordiniert einzustufen (Artikel 3); b) wenn der Mitgliedstaat zweimal jährlich die Parameter für die Zuweisung der Zeitnischen festlegt (Artikel 6); c) wenn der Koordinator die Durchführbarkeit der Übertragung und/oder des Austausches von Zeitnischen untersucht, bevor diese stattfinden (Artikel 8a Absatz 3).

15. Es sei auch daran erinnert, dass einzelstaatliche, regionale oder örtliche Betriebsvorkehrungen, die eine Beschränkung des Marktzugangs aus Gründen des Umweltschutzes darstellen würden, in den Artikeln 8 und 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vorgesehen sind. Das würde praktisch bedeuten, dass es zu den Aufgaben der Zeitnischenkoordinatoren gehört, zu überwachen, ob der Flugbetrieb der Luftfahrtunternehmen mit den an den jeweiligen Flughäfen geltenden Umweltmaßnahmen vereinbar ist.

Alternative Verkehrsträger

16. Um die effiziente Nutzung der Kapazität an überlasteten Flughäfen gewährleisten, wird in dem Verordnungsentwurf ein zusätzliches Kriterium für die Zuweisung von Zeitnischen vorgeschlagen: das Vorhandensein zufriedenstellender Dienstleistungen durch andere Verkehrsträger. Dieser Ansatz wird in dieser Phase vorgetragen, da er positive Auswirkungen auf die Verfügbarkeit von Zeitnischen hat und zudem der Schlussfolgerung des Rates vom 6. Oktober 1999 über die Revitalisierung der europäischen Eisenbahn sowie der Entschließung des Rates vom 10. Dezember 1999 über die Förderung der Intermodalität entspricht. Zeitnischen, die für innergemeinschaftliche Strecken beantragt werden, erhalten nicht den Vorrang, wenn andere Verkehrsträger von zufriedenstellender Qualität vorhanden sind. Solche Sachlagen ergeben sich besonders im Anwendungsbereich von Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des

Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs: hier stellen die Mitgliedstaaten fest, für welche Flugdienste nach ihrer Ansicht andere Beförderungsmittel befriedigende Leistungen erbringen können. Damit ist sichergestellt, dass die Koordinatoren dieses Kriterium der Zuweisung von Zeitnischen auf transparente, unparteiische und diskriminierungsfreie Weise anwenden.

Der Grundsatz "Nutzen oder Abgeben"

17. Der im Verordnungsentwurf (Artikel 8 Absatz 1) vorgegebene allgemeine Rahmen für die Eingangszuteilung von Zeitnischen bestätigt den Grundsatz "Nutzen oder Abgeben". Den Luftfahrtunternehmen werden damit strikte Nutzungsbedingungen auferlegt. So wird nur solchen Luftfahrtunternehmen dieselbe Abfolge von Zeitnischen für den nächsten entsprechenden Zeitraum zuerkannt, die dem Koordinator nachweisen können, dass sie ihre vom Koordinator freigegebenen Zeitnischen über mindestens 80 % der Zeit, für die sie zugewiesen wurden, betrieben haben. Solche Anrechte werden auch als "angestammte Rechte" bezeichnet. Die fortgesetzte Zuweisung von Zeitnischen aufgrund bestimmter historischer Nutzungsrechte rechtfertigt sich aus der Sicht der Fluggäste wie auch der Luftfahrtunternehmen. Den Fluggästen kommt eine gewisse Stabilität, Kontinuität und verbesserte Qualität der Dienstleistungen aufgrund der Investitionen durch die Luftfahrtunternehmen zugute. Die Betreiber haben dadurch einen Anreiz, ihre Zeitnischen gemäß den Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen zu betreiben und so zu gewährleisten, dass die von ihnen aufgebauten Netze nicht durch eine zwangsweise auferlegte und unkalkulierbare Umverteilung von Zeitnischen unangemessen beeinträchtigt werden.
18. Daher haben die Luftfahrtunternehmen, um den gewünschten Betriebszeiten möglichst nahe zu kommen, nach der Eingangszuweisung noch die Möglichkeit, ihre Zeitnischen jeweils eins zu eins gegeneinander auszutauschen. Dieses Verfahren ist vollkommen transparent. Austauschvorgänge können nur nach Anmeldung beim Koordinator und auf dessen ausdrückliche Bestätigung hin stattfinden.

d) Übertragungen und Austauschvorgänge

19. In dem Vorschlag wird die Sachlage bei einseitigen Übertragungen von Zeitnischen auf andere Luftfahrtunternehmen klargestellt, da die geltenden Bestimmungen zu Zeitnischenübertragungen nicht durchweg eindeutig waren. Die Verordnung lässt zwar um der erforderlichen Flexibilität willen zu, dass innerhalb einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen mit Geschäftsverbindungen untereinander von einer Muttergesellschaft auf ihre Tochter bzw. auch im Rahmen der Übernahme von Unternehmen Zeitnischen übertragen werden können, verbietet aber eindeutig, wie es gegenwärtig der Fall ist, jede andere Form der Übertragung von Zeitnischen einschließlich der Verpachtung von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen mit oder ohne finanziellen Ausgleich. In dieser Hinsicht sorgt die Verordnung auch für eine strengere Überwachung der Nutzung von Zeitnischen, indem nämlich die Flughafenkoordinatoren der

Kommission alljährlich Bericht erstatten. Diese Maßnahme dürfte die Kommission zudem in die Lage versetzen, die korrekte Anwendung der Verordnung sicherzustellen.

Ferner haben Erfahrungen gezeigt¹⁰, dass es bei Entscheidungsfindungen im Bereich der Wettbewerbspolitik in Anwendung der Bestimmungen des Vertrages oder der Verordnung zur Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen erforderlich sein kann, Besorgnissen angesichts der Vereinbarkeit notifizierter Transaktionen durch Sicherheitsleistungen aus den Zeitnischenbeständen der betreffenden Luftfahrtunternehmen zu begegnen. Damit solche Verpflichtungen möglichst effizient erfüllt werden können, wird vorgeschlagen, bei der Ausführung wettbewerbspolitischer Beschlüsse direkte Übertragungen von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen zuzulassen.

e) Bestimmung des Begriffs "Neubewerber"

20. Um den Vorrang der angestammten Rechte noch weiter auszugleichen, wurde die Bestimmung des Begriffs "Neubewerber" schärfer gefasst, so dass nur echte Neubewerber in den Genuss der Verordnung kommen (Artikel 2 Buchstabe b)). Es kommt hinzu, dass seit Inkrafttreten der geltenden Verordnung, als eine der wichtigsten Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche die Vervielfältigung der Kooperationsformen zwischen Luftfahrtgesellschaften und die Vermehrung von Code-Sharing, Gemeinschaftsdiensten und Franchisevereinbarungen um sich greift. Daher entsprechen die geltenden Schwellenwerte von 3% der Gesamtzahl von Zeitnischen an dem betreffenden Tag für ein einziges Luftfahrtunternehmen bzw. 2% unter den gleichen Voraussetzungen im Rahmen eines Flughafensystems nicht mehr der Realität. Dieser Prozentsatz wurde daher auf 7% angehoben, was den durchschnittliche Zeitnischenbestand in der Branche besser wiedergibt.

Überlastete Flughäfen liegen häufig an den wichtigsten Wirtschaftsstandorten der Gemeinschaft und bilden oft die Haupteinfallstore für Verbindungen mit Drittländern. Um die Aufrechterhaltung angemessener Luftverkehrsdienste zwischen diesen und regionalen Flughäfen zu erleichtern, wurde die Begriffsbestimmung für "Neubewerber" zudem erweitert, damit mehr Luftfahrtunternehmen, die regionale Strecken betreiben wollen, in den Genuss des Neubewerberstatus kommen. Damit Luftfahrtunternehmen in dieser Lage wettbewerbsfähigere Dienste anbieten können, wird vorgeschlagen, Neubewerbern zu erlauben, ihre Zeitnischen auszutauschen, sofern sie damit ihre Zeitplanung im Hinblick auf ihre ursprünglichen Wünsche verbessern können. Ansonsten können Neubewerber ihre Zeitnischen während dreier gleichwertiger Flugplanperioden nicht austauschen. Diese Änderungen dürften daher zu einer besseren Ausgewogenheit zwischen den verschiedenen Betreiberkategorien beitragen.

¹⁰

Siehe z.B. Kommissionsentscheidungen M. 616 Swissair/Sabena vom 20.7.1995, 96/180 Lufthansa/SAS vom 16.01.1996, JV.19 KLM/ALITALIA vom 11.8.1999, M.2041 - UNITED AIRLINES/US AIRWAYS vom 12.01.2001

f) Durchsetzung und Sanktionen

21. Mit diesem Vorschlag werden die Zuständigkeiten der Koordinatoren erweitert. Namentlich die Aufsichtspflichten der Koordinatoren blieben wirkungslos, gäbe es keine Mechanismen zur Durchsetzung der Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen. Dazu wird vorgeschlagen, dass der Koordinator berechtigt ist, solchen Luftfahrtunternehmen, die regelmäßig und absichtlich ihre Zeitnischen zu anderen als den vom Koordinator freigegebenen Zeiten betreiben, die von diesem Missbrauch betroffene ganze Abfolge, und nicht nur einzelne missbräuchlich betriebene Zeitnischen, unverzüglich für den Rest der Flugplanperiode zu entziehen. Ferner wird vorgeschlagen, um als Austauschvorgänge getarnte Übertragungen von Zeitnischen zu verhindern (der Fall eines fingierten Austausches, bei dem praktisch nicht nutzbare Zeitnischen gegen solche in Spitzenzeiten sowie gegen finanzielle Entschädigung getauscht und danach an den Pool zurückgegeben werden), dass die Koordinatoren "ausgetauschte" Zeitnischen einziehen, wenn diese von den Luftfahrtunternehmen nicht bestimmungsgemäß genutzt werden. Um Überlastung und Verspätungen wirksamer zu begegnen, wird vorgeschlagen, dass die Flugsicherungsbehörden Flugpläne von Luftfahrtgesellschaften ablehnen, wenn diese landen und/oder starten wollen, ohne sich die erforderlichen Zeitnischen gesichert zu haben. Natürlich behalten Luftfahrtunternehmen ihre Ansprüche in Fällen, in denen sie die ihnen zustehenden Zeitnischen aus von ihnen nicht zu vertretenden Gründen nicht nutzen konnten, wie Startverbot für ein Fluggerät oder Schließung eines Flughafens oder Luftraums, wie es auch heute schon der Fall ist. Zudem dürften die vorgeschlagenen Maßnahmen auch eine gewisse Umwälzung (ungenutzter) Zeitnischen anregen, was zur Auffüllung des Pools beitrüge.

Ferner wird vorgeschlagen, wie bereits in verschiedenen Mitgliedstaaten praktiziert, einzelstaatliche Maßnahmen wie die Verhängung von Buß- und/oder Zwangsgeldern gegen Luftfahrtunternehmen, die ihre Zeitnischen missbräuchlich betreiben, vorzuschreiben. Schließlich wird für den Fall, dass Luftfahrtunternehmen nicht begründen können, warum sie ihre Zeitnischen laut Nutzungsberechnung nicht mindestens zu 80 % genutzt haben, vorgeschlagen, dass die Koordinatoren das Recht bekommen, die betroffene Abfolge von Zeitnischen für den Rest der Flugplanperiode einzuziehen. Damit dies ausgewogen geschieht, ist sicherzustellen, dass die Entscheidungen der Koordinatoren vor einzelstaatlichen Gerichten überprüft werden können. Ferner wird vorgeschlagen, die Koordinatoren zur Vorlage alljährlicher Aufsichtsberichte an die Kommission zu verpflichten, in denen sie ihre Tätigkeit und insbesondere die Durchsetzung von Sanktionen darstellen. Diese Berichte dürften nicht nur die Position der Autoren stärken, sondern auch die Kommission in die Lage versetzen, die Anwendung der Verordnung in den Mitgliedstaaten aufmerksam zu verfolgen.

Bemerkungen zu den Artikeln

Im folgenden werden die wesentlichen vorgeschlagenen Änderungen der Verordnung 95/93 erläutert:

Artikel 1 Abs. 1 Der Anwendungsbereich der Verordnung wurde verdeutlicht.

Artikel 2 Bstb. a) Der Rechtscharakter von Zeitnischen wird geklärt. Die Verordnung definiert Zeitnischen als "Berechtigungen zum Starten oder Landen auf einem Flughafen zu einem bestimmten Datum und einer bestimmten Uhrzeit".

Artikel 2 Bstb. b) Die Bestimmung des Begriffs "Neubewerber" wurde geändert. Einerseits schließt sie jetzt Luftfahrtunternehmen ein, die in größerem Umfang auf dem betreffenden Flughafen präsent sind, andererseits wird es etablierten Luftfahrtunternehmen ausdrücklich verwehrt, den Status eines Neubewerbers durch einen gemeinschaftlichen Betrieb oder andere Abmachungen zu nutzen. Die Begriffsbestimmung des Neubewerbers wurde erweitert, um jedem Luftfahrtunternehmen unabhängig von seiner Präsenz an dem Flughafen zu ermöglichen, als Neubewerber zu gelten und bis zu vier Zeitnischen pro Tag zu erhalten, wenn es einen direkten Linienflugdienst nach einem Regionalflughafen betreiben will und kein anderes Luftfahrtunternehmen auf dieser Strecke an diesem Tag tätig ist.

Artikel 2 Bstb. f) Die Bestimmung des Begriffs "Luftfahrtunternehmen" gewährleistet, dass ein neues Luftfahrtunternehmen am Markt auf der IATA-Flugplankonferenz Zeitnischen beantragen kann, ohne erst eine Zulassung erhalten zu haben. Diese Begriffsbestimmung schließt auch den Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen als Teil der allgemeinen Luftfahrt ein, in dessen Rahmen regelmäßige Flugdienste im Auftrag von Geschäftsfirmen betrieben werden. Um aber auszuschließen, dass nur auf dem Papier bestehende Fluggesellschaften Zeitnischen blockieren, ohne sie nutzen zu können, müssen die zugewiesenen Zeitnischen nach einer bestimmten Frist an den Koordinator zurückgegeben werden, falls das Luftfahrtunternehmen in der Zwischenzeit nicht in der Lage war, eine Betriebsgenehmigung zu erwirken (Artikel 14 Absatz 2).

Artikel 2 Bstb. g, i) Die Begriffe "koordinierte" und "vollständig koordinierte" Flughäfen haben einige Verwirrung gestiftet und wurden der Entwicklung des internationalen Sprachgebrauchs entsprechend ersetzt. "Koordiniert" wurde durch "flugplanvermittelt" und "vollständig koordiniert" durch "koordiniert" ersetzt. Die Einführung der Begriffe "flugplanvermittelter Flughafen" und "Flugplanvermittler" zeigt, dass es nur darum geht, die Angleichung der Flugpläne auf freiwilliger Basis zu erleichtern, um Überlastungen zu vermeiden. Auf flugplanvermittelten Flughäfen werden tatsächlich keine Zeitnischen zugewiesen, dies geschieht vielmehr nur durch die Flughafenkoordinatoren auf koordinierten Flughäfen.

Artikel 2 Bstb. j) Die Begriffsbestimmung für das "Leitungsorgan" des Flughafen wurde neu eingeführt.

Artikel 2 Bstb k) Der Begriff "Abfolge von Zeitnischen" führte in der Vergangenheit zu unterschiedlichen Auslegungen; daher wurde eine Begriffsbestimmung eingeführt. Bemerkenswerterweise können Zeitnischen, die eine Abfolge darstellen, leichte zeitliche Abweichungen voneinander aufweisen, da der Flugplantage an jedem Flughafen in gleiche Koordinierungsperioden von höchstens einer Stunde Dauer aufgeteilt ist. Solche Unterschiede können dazu führen, dass Abfolgen von Zeitnischen nicht an jedem Wochentag während der gesamten Saison am selben Zeitpunkt liegen.

Artikel 2 Bstb l) In Übereinstimmung mit der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes folgt diese Verordnung bezüglich "Regionalflughäfen" der dort gegebenen Begriffsbestimmung.

Artikel 2 Bstb m) Der Begriff „Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen“ ist so definiert, dass solche Flugbetriebe in den Prozess der Zuweisung von Zeitnischen einbezogen werden können.

Artikel 2 Bstb n) Der Ausdruck Koordinierungsparameter ist so festgelegt, dass der Vorgang der Bestimmung der für die Zuweisung an koordinierten Flughäfen verfügbaren Zeitnischenkapazität klarer wird.

Artikel 3 Abs. 3 Die Bestimmung über die Verpflichtung, eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, wurde erheblich verschärft. Der betreffende Mitgliedstaat hat sicherzustellen, dass das Leitungsorgan des Flughafens, das die Situation am besten beurteilen kann, eine solche Kapazitätsanalyse durchführt. Dabei wird auch klargestellt, dass umweltschutzbedingte Beschränkungen im Rahmen der Kapazitätsanalyse zu berücksichtigen sind. Wie sich herausgestellt hat, sind nicht in allen Fällen, in denen dies nötig gewesen wäre, Kapazitätsanalysen durchgeführt worden. Die Kommission sollte daher befugt sein, eine solche Analyse zu verlangen. Ferner enthält der Vorschlag auch weiterhin die Bestimmung, dass Kapazitätsanalysen auf allgemein anerkannten Methoden beruhen müssen. Solche Methoden folgen z.B. den Normen von ICAO, IATA und ACI (Internationaler Flughafenrat), die auf Gemeinschaftsflughäfen bereits weitgehend zur Anwendung kommen.

Artikel 3 Abs. 4 Es wurde eine Bestimmung eingeführt, derzufolge die allgemeine Luftfahrt am Konsultationsverfahren über die Kapazitätsanalyse teilnehmen kann.

Artikel 4 Abs. 2 Der Flugplanvermittler muss seine Pflichten unabhängig ausüben. Er braucht aber nicht institutionell unabhängig von allen interessierten Kreisen zu sein, da sich seine Aufgabe auf die Empfehlung alternativer Ankunfts- und/oder Abflugzeiten zur Erleichterung des

Betriebs auf dem betreffenden Flughafen beschränkt. Im Gegensatz dazu muss die Unabhängigkeit des Koordinators, der durch die Zuweisung von Zeitnischen über die Möglichkeiten des Zugangs zum Flughafen entscheidet, über alle Zweifel erhaben sein. Die Mitgliedstaaten müssen ferner sicherstellen, dass die Finanzierung der Flughafenkoordination die Unabhängigkeit des Koordinators nicht beeinträchtigt.

Artikel 4 Abs. 7 Um die Nutzung von Zeitnischen auf einem Flughafen ausreichend überwachen und planen zu können, müssen die Informationen, die den drei Hauptbeteiligten am betreffenden Flughafen - dem Koordinator, dem Leitungsorgan und den Luftverkehrskontrollbehörden - zur Verfügung stehen, zusammengeführt werden, so dass sich ein umfassendes Bild von der Tätigkeit der Luftverkehrsgesellschaften ergibt.

Um die Aufsichtspflicht der Koordinatoren zu verstärken und wirksamer zu gestalten, wird von diesen verlangt, der Kommission jährliche Tätigkeitsberichte zu erstatten, die besonders die Anwendung von Artikel 8a über Zeitnischenmobilität und Zeitnischenaustauschvorgänge bzw. -übertragungen innerhalb von Gruppen, Artikel 14 über Sanktionen, Artikel 8 zu Beschwerden über das Verfahren der Zuweisung von Zeitnischen und Artikel 10 über den Zeitnischenpool berücksichtigen sollten.

Artikel 4 Abs. 8 Ein Vergleich zwischen den Flugdaten aller und besonders der flugplanvermittelten bzw. koordinierten Flughäfen vor dem Flugbetrieb würde es ermöglichen, EU-weit Unstimmigkeiten in den Flugplänen der Luftfahrtunternehmen aufzudecken. So könnte vermieden werden, dass Luftfahrtunternehmen absichtlich fliegen, ohne ihre Zeitnischenvorgaben einzuhalten, wodurch sich die Pünktlichkeit verbessern würde.

Artikel 4 Abs. 9 Eine unparteiische und diskriminierungsfreie Zuweisung von Zeitnischen wird unter anderem am besten durch die vollständige Transparenz des Zuweisungsverfahrens gewährleistet. Die vorgeschlagenen Änderungen stellen sicher, dass jede interessierte Partei jederzeit alle relevanten Daten unentgeltlich vom Koordinator erhalten kann. Dem Koordinator steht es frei, das Format oder die Mittel für die Bereitstellung dieser Daten zu wählen. Sollten die interessierten Parteien die Daten in einem anderen Format wünschen, bedeutete dies zusätzlichen Aufwand für den Koordinator. Er sollte daher unter diesen Umständen in der Lage sein, eine Erstattung der Kosten für die Bereitstellung solcher Informationen zu verlangen.

Artikel 4 Abs. 11 Es ist als internationale Praxis (IATA Standard Schedules Information Manual) eingeführt, dass die Luftfahrtunternehmen den Koordinatoren Informationen über ihre laufende und geplante Betriebstätigkeit entsprechend spezifischen Formaten und Normen liefern. Aufgrund dieser Informationen lassen die Koordinatoren Programme ausarbeiten, die sie in die Lage versetzen, die laufende Betriebstätigkeit der Luftfahrtunternehmen zu überwachen und diese Informationen mit allen

europäischen Flughäfen zu vergleichen. Solche Praktiken sollten gefördert werden, vorausgesetzt, dass derartige Formate nicht gegen Gemeinschaftsrecht und insbesondere Wettbewerbsregeln sowie die Grundsätze der Transparenz, Unparteilichkeit und Diskriminierungsfreiheit verstoßen.

Artikel 5 Durch die Änderungen sollen Aufgabe und Funktion des Koordinierungsausschusses verdeutlicht werden. Da diese Ausschüsse eine beratende Funktion in erster Linie gegenüber dem Koordinator, aber auch gegenüber den Behörden des Mitgliedstaats haben, sollte weder der Koordinator noch ein Vertreter des Mitgliedstaats die Sitzungen leiten oder eine vorherrschende Rolle bei den Erörterungen des Ausschusses spielen. Ferner wird vorgeschlagen¹¹, dem Koordinierungsausschuss die Rolle des Vermittlers zuzuweisen. Das gilt besonders für die Aufsicht über die Nutzung von Zeitnischen, so wie sie bereits an verschiedenen Flughäfen durch Zeitnischenleistungs- und Zeitnischenüberwachungsausschüsse ausgeübt wird. Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass einige Mitgliedstaaten Artikel 5 der Verordnung eng ausgelegt haben und damit einzelne Luftfahrtunternehmen von der Zugehörigkeit zu Koordinierungsausschüssen ausschlossen. Daher wird vorgeschlagen, dass sowohl die Luftfahrtunternehmen als auch ihre Organisationen zur Mitgliedschaft im Koordinierungsausschuss berechtigt sind.

Artikel 6 Die Festlegung der Koordinationsparameter stellt einen sehr wichtigen Schritt im Zuweisungsprozess dar. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass umweltschutzbedingte Beschränkungen, wo vorhanden, zur Festlegung der Parameter für die Zuweisung von Zeitnischen herangezogen werden sollten. Der Koordinierungsausschuss wird am Verfahren zur Festlegung der Parameter beteiligt.

Artikel 7 Die Erfahrung hat gezeigt, dass Luftfahrtunternehmen dem Koordinator in manchen Fällen unzureichende oder unzutreffende Informationen über ihre tatsächliche Lage und ihre Pläne liefern. Diese Luftfahrtunternehmen untergraben das Koordinierungssystem und schaffen erhebliche Probleme für die anderen Luftfahrtunternehmen. In derartigen Fällen sollte der Koordinator die betreffenden Zeitnischenanträge nicht berücksichtigen. Es kann jedoch zwingende Gründe geben, aus denen das Luftfahrtunternehmen die verlangten Informationen nicht vorlegen konnte; dem Koordinator steht es in solchen Fällen frei, den Zeitnischenantrag trotzdem zu berücksichtigen.

Um dem Koordinator seine Aufgabe zu erleichtern, sollte das betreffende Luftfahrtunternehmen verpflichtet sein, ihm gegenüber den Nachweis zu

¹¹ Zu diesen Maßnahmen siehe Seiten 33-41 und 51-53 des Berichts von PriceWaterhouseCoopers vom Mai 2000 über die Beurteilung der Anwendung bestimmter Artikel der Verordnung in den Mitgliedstaaten.

führen, dass es die Kriterien als Neubewerber beim Antrag auf Zeitnischen erfüllt.

Artikel 8 Abs. 1 Abfolgen von Zeitnischen werden für einen Zeitraum, der der Flugplanperiode entspricht, für die sie beantragt wurden, als Zugangs- und Nutzungsberechtigungen für die Flughafeneinrichtungen und alle ihre Subsysteme (Start- und Landebahnen, Vorfeldflächen, Positionen, Terminals) zu bestimmten Daten und Uhrzeiten zugewiesen.

Artikel 8 Abs. 2 Unter bestimmten Bedingungen kann diese Berechtigung (eine Abfolge von Zeitnischen) Gegenstand angestammter Rechte sein. Einzelne Zeitnischen können nicht Gegenstand angestammter Rechte sein, da dies die Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen, zusammenhängende Flugpläne auf dem betreffenden Flughafen einzurichten, beschränken würde. Mit dem Vorschlag wird die Möglichkeit eingeführt, dass Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen Linienflüge durchführen und so angestammte Rechte auf eine Abfolge von Zeitnischen erwerben, wo Ad-hoc-Zeitnischen nicht ausreichen, um ihren Bedarf zu decken.

Gleichzeitig wird klargestellt, dass Zeitnischen mit angestammten Rechten nur ein Anrecht darauf darstellen, dieselbe Zeitnische in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode wieder zu beanspruchen, vorausgesetzt, das Luftfahrtunternehmen kann nachweisen, dass es die fraglichen Zeitnischen mindestens zu 80 % auf Grundlage der Nutzungsberechnung genutzt hat.

Artikel 8 Abs. 3 Die Kommission sieht keinen zwingenden Grund, bei der Anwendung der Regel, nach der die Nichtnutzung den Verlust der Zeitnische zur Folge hat (Nutzen oder Abgeben), eine unterschiedliche Behandlung zwischen planmäßigen und außerplanmäßigen Diensten beizubehalten. Sie schlägt daher vor, das Kriterium einer 80%igen Nutzung für alle Arten von Flugdiensten gelten zu lassen.

Artikel 8 Abs. 4 Die Frage des Umdisponierens von Zeitnischen wurde geklärt. Würde das Umdisponieren von Zeitnischen mit angestammten Rechten vor ihrer Zuweisung an Neubewerber allgemein zugelassen, hieße das gewissermaßen, dass nur die weniger attraktiven Zeitnischen für diesen Zweck übrig blieben. Deswegen wird im Sinne des Hauptanliegens dieser Verordnung, nämlich die möglichst effiziente Nutzung knapper Flughafenkapazitäten zu gewährleisten, das Umdisponieren von betrieblichen Begründungen abhängig gemacht, die sich aus einem Wechsel des von dem Luftfahrtunternehmen eingesetzten Luftfahrzeugtyps oder der von ihm betriebenen Fluglinie ergeben.

Artikel 8 Abs. 5 Um die nötige Flexibilität zu gewährleisten, muss die Verordnung eine Präzisierung der Zuweisungsregeln auf lokaler Ebene hauptsächlich aufgrund von Umweltanliegen zulassen. Es gibt Beispielsfälle für die Entwicklung geeigneter Systeme für eine effizientere Nutzung der

Flughafenkapazität in der Gemeinschaft, bei denen die Erhöhung der Frequenzen an eine Mindestflugzeuggröße gekoppelt ist. Im Einzelfall können solche Systeme einen erheblichen Zusatzwert bieten und gerechtfertigt erscheinen, weil sie auf koordinierten Flughäfen mit unterschiedlichen Überlastungsgraden die nötige Flexibilität zulassen. Daher sollte die Verordnung Raum für ihre Entwicklung bieten. Solche lokalen Vorschriften müssen dann von den Mitgliedstaaten genehmigt werden, sofern sie mit dieser Verordnung und anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft übereinstimmen. Solche Vorschriften dürfen jedoch nicht die Unabhängigkeit des Koordinators beeinträchtigen. Erfahrungen zeigen, dass lokale Vorschriften üblicherweise in Gestalt von Nachtflugverboten, Lärmquoten und Verkehrsaufteilungsregeln vorkommen. Solche Maßnahmen erfolgen normalerweise unter Berufung auf Artikel 8 und 9 der Verordnung (EWG) 2408/92 über den Marktzugang von Luftfahrtunternehmen, wogegen die Kommission dafür zuständig ist, ihre Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht zu prüfen. Solche Maßnahmen werden sodann in das Verfahren der Zuweisung von Zeitnischen integriert.

Artikel 8 Abs. 6 Ein weiteres Zuweisungskriterium wird eingeführt, um vorhandene zufriedenstellende Dienstleistungen anderer Verkehrsträger zu berücksichtigen. In diesem Fall können, wie in Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs vorgesehen, Luftverkehrsdienstleistungen reduziert werden.

Artikel 8a Abs. 1 Die Bestimmungen zum unentgeltlichen Tausch von Zeitnischen in der Verordnung 95/93 haben Anlass zu umfangreichen Diskussionen gegeben. Die vorgeschlagenen Änderungen machen deutlich, unter welchen Bedingungen Luftfahrtunternehmen dazu berechtigt sind, Zeitnischen untereinander zu tauschen. Es wird darin ferner vorgeschlagen, einseitige Übertragungen zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften zuzulassen, sofern die Kapitalmehrheit erworben wird, sowie bei vollständigen oder teilweisen Übernahmen, wenn die übertragenen Zeitnischen direkt mit dem übernommenen Geschäftszweig verbunden sind.

Artikel 8a Abs. 2 Hierin wird klargestellt, dass Zeitnischenübertragungen, die über die Einschränkungen von Artikel 8a Absatz 1) hinausgehen, weder durch Handel noch durch Verpachtung erlaubt sind.

Artikel 8a Abs. 3 Die geltende Bestimmung, dass ohne vorherige formelle Bestätigung durch den Koordinator weder ein Austausch noch eine Übertragung durchgeführt werden kann, wurde beibehalten. Ferner hat der Koordinator auch vorgebliche Tauschgeschäfte wie z.B. den Austausch zwischen Luftfahrtunternehmen von wertvollen Zeitnischen gegen solche, die nicht betrieben werden sollen, zu unterbinden. Um zu verhindern, dass auf diese Weise die Wirksamkeit der Regeln über die

Zuweisung von Zeitnischen im Hinblick auf Übertragungen ausgehöhlt werden, darf der Koordinator solche Tauschvorgänge, die praktisch auf kaschierte einseitige Übertragen von Zeitnischen eines Luftfahrtunternehmens an ein anderes hinauslaufen, nicht genehmigen.

Artikel 8a Abs. 4 Damit ausgeschlossen ist, dass der den Neubewerbern eingeräumte Vorrang missbraucht wird, dürfen Zeitnischen, die aufgrund des Neubewerberstatus zugewiesen wurden, erst nach drei Flugplanperioden übertragen oder ausgetauscht werden. In dem Bemühen jedoch, Neubewerbern die Verbesserung ihrer Dienstleistungen zu ermöglichen, wird zugelassen, dass Neubewerber von ihnen genutzte Zeitnischen austauschen, sofern sie damit ihre Zeitplanung im Sinne des ursprünglich Beantragten verbessern. Ansonsten können von Neubewerbern belegte Zeitnischen während dreier gleichwertiger Flugplanperioden nicht ausgetauscht werden. Ferner können Neubewerbern auf Streckenbasis zugewiesene Zeitnischen (Artikel 2 Buchstabe b) Unterabsatz ii) und iv)) erst nach drei entsprechenden Betriebszeiträumen auf eine andere Strecke übertragen werden. Diese Maßnahmen sind darauf abgestellt, dass von Neubewerbern übernommene Zeitnischen tatsächlich genutzt werden.

Artikel 8b Das Anrecht auf eine Abfolge von Zeitnischen kann insbesondere in Anwendung der Wettbewerbsregeln oder durch Maßnahmen nach Artikel 8 und 9 der Verordnung (EWG) 2408/92 über den Marktzugang für Luftfahrtunternehmen bzw. eine regulierende Begrenzung im Rahmen einer künftigen Revision dieser Verordnung eingeschränkt werden. Insbesondere Übertragungen von Zeitnischen können durch Beschlüsse im Bereich der Wettbewerbspolitik angeordnet werden. Um diese Möglichkeit abzudecken, wird vorgeschlagen, ausdrücklich die direkte Übertragung von Zeitnischen zwischen den betreffenden Luftfahrtunternehmen und den in diesen Beschlüssen genannten anderen Luftfahrtunternehmen zuzulassen.

Artikel 9 Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) nicht angewendet wurde. Gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b) reservierten allerdings die Mitgliedstaaten Zeitnischen für bestimmte Strecken, auf denen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs auferlegt wurden. Angesichts dieses Umstandes und der erweiterten Begriffsbestimmung für Neubewerber, die jetzt auch unter bestimmten Bedingungen Regionaldienste betreibende Luftfahrtunternehmen einschließt, hält die Kommission die Sonderbestimmung über Regionaldienstleistungen in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a) für unnötig. Die Möglichkeit, eine Anzahl von Zeitnischen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu reservieren, muss allerdings erhalten bleiben. Diese Zeitnischen werden für den Betrieb bestimmter Strecken zugewiesen. Das ausgewählte

Luftfahrtunternehmen muss sich der Regel 'Nutzen oder Abgeben' beugen. Sonst wird ein anderes Luftfahrtunternehmen ausgewählt.

Artikel 10 Abs. 1 Es wird klargestellt, dass jede neue Zeitnischenkapazität in den Pool einzustellen ist. Der Pool umfasst somit alle Zeitnischen, die nicht gemäß Artikel 8 Absatz 5 zugewiesen wurden.

Artikel 10 Abs. 4 Zur Verstärkung der Regel "Nutzen oder Abgeben" und zur Vermeidung von Missbrauch bei den Ausnahmen, wird vorgeschlagen, die Ausnahmen von der Regel auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Artikel 10 Abs. 5 Neubewerber haben bei der Zuweisung aus dem Pool Vorrang. Dementsprechend weist der Koordinator zunächst 50 % der Zeitnischen Neubewerbern zu und gibt erst danach den Anträgen anderer Luftfahrtunternehmen statt.

Artikel 10 Abs. 7 Die Kommission hält die Lage bei Abmachungen über geteilte Flugnummern (Code-Sharing) für klärungsbedürftig: es muss festgestellt werden, welches Luftfahrtunternehmen im Rahmen solcher Abmachungen als Inhaber der angestammten Rechte zu gelten hat. Der Wortlaut entspricht der weltweit geübten Praxis.

Artikel 11 Die Koordinator erhalten weiterreichende Befugnisse als zuvor - siehe Artikel 4, 8 und 8a des Entwurfs - die sie zudem noch besser durchsetzen können. Um solche Entscheidungen der Koordinatoren mit den Grundprinzipien des Gemeinschaftsrechts in Einklang zu bringen, wird vorgeschlagen, dafür Sorge zu tragen, dass die Entscheidungen der Koordinatoren einer gerichtlichen Prüfung unterzogen werden und den betroffenen Luftfahrtunternehmen das Recht auf Anhörung gewährt wird. Deswegen wurden für Beschwerden an den Koordinierungsausschuss und gegebenenfalls die anschließende Schlichtung bestimmte Fristen eingeführt. Gemäß den von allen Mitgliedstaaten anerkannten allgemeinen Rechtsgrundsätzen muss jede Person, deren Interessen durch eine derartige Entscheidung berührt werden, das Recht haben, Beschwerde dagegen einzulegen. In manchen Mitgliedstaaten gelten bereits entsprechende Verfahren.

Artikel 12 Das Verfahren zur Abhilfe in Fällen, in denen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft international diskriminiert werden, kann in dem Maße wichtiger werden, wie das Problem der Überlastung weltweit zunimmt. Die Kommission schlägt die Verstärkung des bestehenden Verfahrens vor, das bereits in anderen Bereichen des Luftverkehrs mit Erfolg angewendet wurde (Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates über einen Verhaltenskodex im Zusammenhang mit computergesteuerten Buchungssystemen).

Artikel 13 Dieser neue Artikel führt das übliche Komitologieverfahren ein.

Artikel 14 Dieser neue Artikel soll die Integrität des Systems der Zuweisung von Zeitnischen bewahren. Angesichts der Knappheit von Zeitnischen auf den großen Gemeinschaftsflughäfen ist der Flugplan eines Luftfahrtunternehmens, das An- und Abflüge auf einem koordinierten Flughafen durchführen will, ohne über eine Zeitnische zu verfügen, abzulehnen, und gegen Luftfahrtunternehmen, die sich nicht an die Zeiten der ihnen zugewiesenen Zeitnischen halten, sind Sanktionen zu verhängen. Könnten solche Luftfahrtunternehmen sich weiter so verhalten, würde die Wirksamkeit des Systems für die Zuweisung von Zeitnischen schnell untergraben. Die Verpflichtung, Flugpläne abzulehnen, wird als technisch unproblematisch eingeschätzt, zumal wenn dabei das Integrierte System zur Flugplanerstverarbeitung (IIFPS) der Verkehrslenkungszentrale von Eurocontrol zur Anwendung kommt. Ferner sind die Koordinatoren in Fällen "fingierter Austauschvorgänge" verpflichtet, die Zeitnischen, die von dem betreffenden Luftfahrtunternehmen nicht bestimmungsgemäß genutzt worden sind, einzuziehen.

Unter denselben Umständen sind die Mitgliedstaaten aufgrund dieses Artikels verpflichtet, Geldbußen und Zwangsgelder gegen Luftfahrtunternehmen zu verhängen, um diese zu disziplinieren und von einem absichtlichen Missbrauch der Zeitnischen abzuschrecken. Diese Maßnahmen entspricht den im Rahmen der Wettbewerbsregeln üblichen Maßnahmen, namentlich denen zur Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen¹².

Artikel 15 Die Kommission ist sich bewusst, dass das System für die Zuweisung knapper Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft durch das Wachstum des Luftverkehrs einem zunehmenden Druck ausgesetzt sein wird. Es ist daher zu erwarten, dass in naher Zukunft eine weitere umfangreiche Reform des Systems erforderlich wird. Daher wird vorgeschlagen, die Anwendung dieser Verordnung innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten zu überprüfen.

¹² Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen in der durch Verordnung (EG) Nr. 1310/97 des Rates geänderten Fassung, Artikels 14 and 15.

Liste der Verbände und Mitgliedstaaten, die im Verlaufe des Konsultationsverfahrens nach der Sitzung vom 26. Juli 2000 schriftliche Anmerkungen vorgelegt haben.

Mitgliedstaaten und Regionen

Deutschland, Niederlande, Vereinigtes Königreich, Räte der Grafschaften Cornwall und Devon im Vereinigten Königreich.

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und ihre Verbände

Association of European Airlines (AEA), International Air Transport Association (IATA), European Regions Airline Association (ERA),

Alitalia, Air France, Austrian Airlines, British Airways, British Midland, Finnair, Lufthansa, Maersk Air, Ryanair, Sabena, Swissair, Virgin Atlantic,

International Air Carrier Association (IACA), Britannia, British European, CityJet, CityFlyer, JMC Airlines (Mitglied der Gruppe Thomas Cook), Spanair.

Allgemeine Luftfahrt

European Business Aviation Association (EBAA), Ford.

Außergemeinschaftliche Luftfahrtunternehmen

Air Transport Association of America (ATA), United Airlines, Association of Asia Pacific Airlines (AAPA), Air Carrier Association of America (kleine Luftfahrtunternehmen).

Flughäfen

Airports Council International (ACI), Flughafen Manchester, Flughäfen von Paris, Flugplanausschuss Heathrow.

Flughafenkoordinatoren

European Airport Coordinators Association (EU-ACA), COHOR (Koordinator der Pariser Flughäfen), ACL (Koordinator der Londoner Flughäfen),

Fliegendes Personal und andere

European Cockpit Association, British Airline Pilot Association, Independent Pilots Association, Federation of Air Transport User Representatives in Europe (FATURE), Air Transport Users Rat, European Shippers' Council, Association of Independent Tour Operators, European Express Association,

2001/0140 (COD)

Vorschlag für eine

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

**zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993
über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in
der Gemeinschaft**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere
auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses² und des Ausschusses der
Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Entsprechend den Schlussfolgerungen von der Tagung des Europäischen Rates in Stockholm vom 23. und 24. März 2001 und stellt diese Verordnung einen ersten Schritt in einer umfassenden Überarbeitung dar. Diese Verordnung sollte nach einer bestimmten Laufzeit überprüft werden, um die Entwicklungen insbesondere bei den Neubewerbern und beim Handel mit Zeitnischen zu verfolgen.
- (2) Angesichts der Erfahrung sollte die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft⁴ verschärft werden, um die vollständige Ausnutzung der begrenzten Kapazität überlasteter Flughäfen zu gewährleisten.
- (3) Es ist daher notwendig, die Verordnung gemäß ihrem Artikel 14 in wesentlichen Teilen zu ändern und eine Reihe ihrer Bestimmungen klarzustellen.
- (4) Da eine Übereinstimmung mit der internationalen Terminologie anzustreben ist, sollten die Begriffe „flugplanvermittelter Flughafen“ und „koordinierter Flughafen“ anstelle von „koordinierter Flughafen“ und „vollständig koordinierter Flughafen“ verwendet werden.

¹ ABl. C

² ABl. C

³ ABl. C

⁴ ABl. Nr. L 14 vom 22.1.1993, S. 1

- (5) Flughäfen, auf denen erhebliche Unterkapazitäten bestehen, sollten aufgrund objektiver Kriterien für koordiniert erklärt werden. Für koordinierte Flughäfen sind detaillierte Regeln erforderlich, um sicherzustellen, dass die Grundsätze der Transparenz, Neutralität und Nichtdiskriminierung voll und ganz beachtet werden.
- (6) Auf flugplanvermittelten Flughäfen muss der Flugplanvermittler unabhängig handeln. Auf koordinierten Flughäfen kommt dem Koordinator eine zentrale Rolle im Koordinierungsprozess zu. Daher müssen Koordinatoren über eine vollkommen unabhängige Stellung verfügen, und ihre Zuständigkeiten sollten detailliert festgelegt sein.
- (7) Die Rolle des Koordinierungsausschusses, der für die Beratung und Vermittlung bei der Zuweisung der Zeitnischen eingerichtet werden soll, ist genau festzulegen.
- (8) Es bedarf der Klarstellung, dass die Zuweisung von Zeitnischen als eine Nutzungsberechtigung zu verstehen ist, die Luftfahrtunternehmen für die Dauer des Zeitraums, für den die Berechtigung erteilt wird, das Recht auf Zugang zu den Flughafeneinrichtungen durch Landen und Starten zu bestimmten Daten und Uhrzeiten verleiht.
- (9) Im Interesse eines reibungslosen Betriebsablaufs sieht die geltende Regelung die Wiederzuweisung von Zeitnischen mit gewachsenen traditionellen Vorrechten ("angestammten Rechten") an etablierte Luftfahrtunternehmen vor. Um den regelmäßigen Betrieb auf koordinierten Flughäfen zu fördern, ist dafür zu sorgen, dass sich angestammte Rechte auf eine Abfolge von Zeitnischen beziehen.
- (10) Zeitnischen mit traditionellen Vorrechten müssen der Nutzungsberechnung und allen anderen einschlägigen Bestimmungen der Verordnung entsprechen, sollen die Luftfahrtunternehmen sie in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode erneut beanspruchen können. Es sollte geklärt werden, wie die Lage der angestammten Rechte bei Gemeinschaftsdiensten, Code-Sharing- oder Franchise-Vereinbarungen ist.
- (11) Der regelmäßigen Bedienung eines Flughafens sollte - ohne Unterscheidung zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr - strikt der Vorrang eingeräumt werden.
- (12) Um die effiziente Nutzung der Kapazitäten auf überlasteten Flughäfen zu sichern, die Umweltauswirkungen an diesen Standorten zu verringern und die Intermodalität weiter zu fördern, sind im Zuge der Zuweisung von Zeitnischen auch die angemessenen und qualitativ zufriedenstellenden Dienste anderer Verkehrsträger zu berücksichtigen.
- (13) Die Begriffsbestimmung für Neubewerber sollte das Angebot angemessener regionaler Luftverkehrsdienste stärken und die Wettbewerbsmöglichkeiten auf Fluglinien innerhalb der Gemeinschaft steigern.

- (14) Damit besser gewährleistet ist, dass Drittländer den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine vergleichbare Behandlung gewähren, sollte ein Verfahren eingeführt werden, das es der Gemeinschaft ermöglicht, wirksamere Maßnahmen gegenüber Drittländern zu ergreifen, die keine Behandlung gewähren, die mit der in der Gemeinschaft vergleichbar ist.
- (15) Da die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen von allgemeiner Tragweite im Sinne von Artikel 2 des Beschlusses des Rates 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse⁵ sind, sollten sie im Wege des in Artikel 5 dieses Beschlusses vorgesehenen Regelungsverfahrens erlassen werden.
- (16) Zu einem koordinierten Flughafen kann ein Luftfahrtunternehmen nur Zugang erhalten, wenn ihm eine Zeitnische zugewiesen worden ist. Es sollten Maßnahmen getroffen werden, die die Durchsetzung dieser Verordnung gewährleisten, insbesondere dann, wenn Luftfahrtunternehmen wiederholt und absichtlich die Regeln der Zuweisung von Zeitnischen missachten.
- (17) Es sollte ein gerichtliches Verfahren zur Nachprüfung der Entscheidungen des Koordinators geben.
- (18) Um Zweifel auszuschließen, sollte ausdrücklich erwähnt werden, dass die Anwendung dieser Verordnung nicht die Wettbewerbsregeln des EG-Vertrags, insbesondere der Artikel 81 und 82, sowie diejenigen der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen⁶, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97⁷ berührt —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt für Gemeinschaftsflughäfen.“

- (2) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Die Buchstaben (a) und (b) erhalten folgende Fassung:

- „(a) „Zeitnische“: die Berechtigung eines Luftfahrtunternehmens aufgrund dieser Verordnung, die Flughafeninfrastruktur eines koordinierten Flughafens an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit, die von einem

⁵ ABl. Nr. L 184 vom 17.7.1999, S. 23

⁶ ABl. Nr. L 395 vom 30.12.1989, S.1, berichtigte Fassung, ABl. Nr. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

⁷ ABl. Nr. L 180 vom 9.7.1997, S. 1.

Koordinator nach dieser Verordnung zugewiesen wurden, zum Starten oder Landen zu nutzen.

(b) „Neubewerber“:

- i) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen für einen beliebigen Tag eine Zeitnische als Teil einer Abfolge von Zeitnischen beantragt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag insgesamt weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden,
- ii) ein Luftfahrtunternehmen, das eine Abfolge von Zeitnischen für einen Passagierlinienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen zwei Gemeinschaftsflughäfen beantragt, auf denen an dem betreffenden Tag höchstens zwei weitere Luftfahrtunternehmen den gleichen Linienflugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen ohne Zwischenlandung betreiben, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden,
- iii) ein Luftfahrtunternehmen, das auf einem Flughafen eine Abfolge von Zeitnischen für einen Linienflugdienst ohne Zwischenlandung zwischen dem betreffenden Flughafen und einem Regionalflughafen beantragt, auf dem an dem betreffenden Tag kein anderes Luftfahrtunternehmen einen direkten Linienflugdienst zwischen diesen Flughäfen oder Flughafensystemen betreibt, wobei ihm, wenn seinem Antrag stattgegeben würde, an dem betreffenden Tag für den betreffenden Flugdienst ohne Zwischenlandung weniger als fünf Zeitnischen zur Verfügung stünden.

Für die Zwecke der Ziffern i) und ii) gilt ein Luftfahrtunternehmen nicht als Neubewerber, wenn zum Zeitpunkt der Zuweisung

- es auf dem betreffenden Flughafen eine Gemeinschaftsdienst-, Code-Sharing-, Franchise- oder ähnliche Vereinbarung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen hat, das selbst nicht als Neubewerber gilt, oder
- sein Kapital mehrheitlich von einem anderen Luftfahrtunternehmen gehalten wird, das selbst nicht als Neubewerber gilt (Tochterunternehmen), oder
- es direkt oder indirekt die Kapitalmehrheit eines anderen Luftfahrtunternehmens hält, das selbst nicht als Neubewerber gilt (Mutterunternehmen), oder
- es zu einer Gruppe von Luftfahrtunternehmen gehört, von denen eines nicht als Neubewerber gilt.

Für die Zwecke der Ziffer ii) gilt ein Luftfahrtunternehmen, das allein oder zusammen mit anderen Partner in einer Gruppe von Luftfahrtgesellschaften mehr als 7 % der Gesamtzahl von Zeitnischen an dem betreffenden Tag auf einem bestimmten Flughafen oder Flughafensystem zur Verfügung hat, nicht als Neubewerber auf dem betreffenden Flughafen an dem betreffenden Tag.“

b) Buchstabe (f) erhält folgende Fassung:

- „(f) i) „Luftfahrtunternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das spätestens am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison über eine gültige Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt. Für die Zwecke der Artikel 7, 8, 8a und 10 schließt die Begriffsbestimmung für Luftfahrtunternehmen auch die Betreiber von Geschäftsreiseflugzeugen ein.
- ii) „Gruppe von Luftfahrtunternehmen“: zwei oder mehr Luftfahrtunternehmen, die in einem Gemeinschafts- oder Franchise-Betrieb oder Code-Sharing oder in anderer Weise zur Durchführung eines bestimmten Luftverkehrsdienstes zusammenarbeiten.“

c) Buchstabe (g) erhält folgende Fassung:

- „(g) „koordinierter Flughafen“: ein Flughafen, auf dem ein Luftfahrtunternehmen oder ein anderer Fluggerätebetreiber zum Starten und Landen eine vom Koordinator zugewiesene Zeitnische benötigt.“

d) Die folgenden Buchstaben (i), (j), (k), (l), (m) und (n) werden angefügt:

- „(i) „flugplanvermittelter Flughafen“ ein Flughafen, der zu bestimmten Tageszeiten oder an bestimmten Wochentagen oder in bestimmten Jahreszeiten zu Überlastungen neigt, welche durch freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Fluggesellschaften bewältigt werden können, und auf dem ein Flugplanvermittler eingesetzt worden ist, um die Betriebsvorgänge der auf diesem Flughafen tätigen bzw. eine Tätigkeit anstrebenden Luftfahrtunternehmen miteinander zu vereinbaren.
- (j) „Leitungsorgan des Flughafens“: das Gremium, das nach den nationalen Rechtsvorschriften - gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten - die Aufgabe hat, die Flughafeneinrichtungen zu verwalten und zu betreiben und dem die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Beteiligten auf dem betreffenden Flughafen oder in dem betreffenden Flughafensystem obliegt.
- (k) „Abfolge von Zeitnischen“: mindestens fünf Zeitnischen, die für eine Flugplanperiode für die gleiche Zeit am gleichen Wochentag beantragt und dementsprechend oder, wenn das nicht möglich ist, ungefähr für die gleiche Zeit zugewiesen worden sind.
- (l) „Regionalflughafen“: ein regionaler Netzknoten und Zugangsknotenpunkt oder Gemeinschaftsknotenpunkt im Sinne des Abschnitts 6 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁸.

⁸ Abl. Nr. L 228, vom 9.9.1996, p. 99.

- (m) „Betrieb von Geschäftsreiseflugzeugen“: der Bereich der allgemeinen Luftfahrt, der den Betrieb oder die Nutzung von Fluggerät durch Unternehmen zur Beförderung von Fluggästen oder Gütern zum Zwecke der Geschäftsabwicklung betrifft, wobei die Flüge im allgemeinen nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind und von Piloten durchgeführt werden, die mindestens eine gültige Berufsflygezeugführerlaubnis mit Instrumentenflugberechtigung besitzen.
- (n) „Koordinierungsparameter“: betrieblich ausgedrückt, alle für die Zuweisung von Zeitnischen auf einem Flughafen im jeweiligen Koordinierungszeitraum zur Verfügung stehenden Kapazitäten unter Einbeziehung aller technischen, betrieblichen und umweltrelevanten Faktoren, welche die Leistung der Flughafeninfrastruktur und ihrer verschiedenen Elemente beeinflussen.“

(3) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1 (a) Ein Mitgliedstaat ist nur gemäß den Bestimmungen dieses Artikels verpflichtet, einen Flughafen für flugplanvermittelt oder koordiniert zu erklären.

(b) Ein Mitgliedstaat erklärt einen Flughafen nur gemäß den Bestimmungen des Absatzes 3 für koordiniert.“

b) In Absatz 2 wird das Wort „koordiniert“ durch das Wort „flugplanvermittelt“ ersetzt.

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Der zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass das Leitungsorgan eines Flughafens ohne Klassifikationsstatus oder eines flugplanvermittelten Flughafens innerhalb von sechs Monaten nach einer schriftlichen Aufforderung eine sorgfältige Kapazitätsanalyse durchführt, wenn der Mitgliedstaat es für erforderlich hält oder innerhalb von sechs Monaten

i) nach einem schriftlichen Antrag von Luftfahrtunternehmen, die mehr als die Hälfte der Flugdienste auf einem Flughafen betreiben, oder vom Leitungsorgan des Flughafens, wenn diese der Ansicht sind, dass die Kapazität für die gegenwärtigen oder geplanten Flugdienste zu bestimmten Zeiten nicht ausreicht, oder

ii) auf Verlangen der Kommission, insbesondere wenn ein Flughafen in Wirklichkeit nur für solche Luftfahrtunternehmen zugänglich ist, denen ein Koordinator Zeitnischen zugewiesen hat, oder in einer Sachlage, in der Luftfahrtunternehmen, insbesondere Neubewerber, bei der Sicherstellung von Start- und Landemöglichkeiten auf dem betreffenden Flughafen auf gravierende Probleme stoßen.

Bei dieser Analyse werden nach allgemein anerkannten Methoden und unter Berücksichtigung der umweltschutzbedingten Einschränkungen für den betreffenden Flughafen die Unterkapazitäten festgestellt. Dabei wird geprüft, ob sich die Unterkapazitäten durch eine neue oder geänderte Infrastruktur oder durch betriebliche oder sonstige Veränderungen beseitigen lassen, und der zeitliche Rahmen für die Lösung der Probleme bestimmt. Die Analyse wird im

Abstand von mindestens drei Jahren, wenn auf Absatz 5 Bezug genommen wird, oder bei größeren kapazitäts- und nutzungswirksamen Änderungen auf dem Flughafen auf den neuesten Stand gebracht. Sowohl die Analyse selbst als auch Angaben über die angewandte Methode werden den Parteien, die die Analyse gefordert haben, zur Verfügung gestellt, anderen interessierten Parteien auf Anfrage. Die Analyse ist gleichzeitig der Kommission zu übermitteln.“

d) Absatz 4 wird durch die folgenden Absätze 4 und 5 ersetzt, und der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 6, wobei der Ausdruck "vollständig koordinierter Flughafen" durch den Ausdruck "koordinierter Flughafen" ersetzt wird:

„4. Auf der Grundlage der Analyse konsultiert der Mitgliedstaat das Leitungsorgan des Flughafens, die Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen regelmäßig benutzen, ihre Verbände, Vertreter der allgemeinen Luftfahrt, die Flugsicherungsdienststellen und die örtlichen Fluggästevereinigungen, sofern vorhanden, hinsichtlich der Kapazitätslage auf dem Flughafen.

5. Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass der Flughafen für die Zeiten, in denen die Kapazitätsprobleme auftreten, für koordiniert erklärt wird, und zwar nur wenn

(a) die Unterkapazitäten derart ausgeprägt sind, dass erhebliche Verspätungen auf dem Flughafen nicht vermieden werden können und

(b) es keine Möglichkeit gibt, diese Schwierigkeiten kurzfristig zu beheben.“

(4) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel wird durch folgenden Wortlaut ersetzt: „Der Flugplanvermittler und der Koordinator“

b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat sorgt nach Konsultation der den Flughafen regelmäßig nutzenden Luftfahrtunternehmen, ihrer Verbände und des Leitungsorgans des Flughafens für die Bestellung einer qualifizierten natürlichen oder juristischen Person zum Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator. Derselbe Flugplanvermittler bzw. Flughafenkoordinator kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden.“

c) Absätze 2, 3, 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„2. Der für einen flugplanvermittelten oder koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass

(a) der Flugplanvermittler auf einem flugplanvermittelten Flughafen handelt im Rahmen der Verordnung in unabhängiger, unparteiischer, diskriminierungsfreier und transparenter Weise,

(b) auf einem koordinierten Flughafen die faktische Unabhängigkeit des Koordinators zusätzlich durch dessen institutionelle und finanzielle Trennung von jeder interessierten Einzelpartei gewährleistet wird. Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass der Koordinator im Rahmen dieser Verordnung unparteiisch,

diskriminierungsfrei und transparent handelt und dass ausreichende Mittel so zur Verfügung gestellt werden, dass die Finanzierung der Koordinierungstätigkeit seine Unabhängigkeit nicht beeinträchtigen kann.

3. Der Flugplanvermittler und der Koordinator nehmen an den durch das Gemeinschaftsrecht zugelassenen internationalen Flugplankonferenzen der Luftfahrtunternehmen teil.
4. Der Flugplanvermittler berät Luftfahrtunternehmen und empfiehlt alternative An- und/oder Abflugzeiten, wenn eine Überlastung wahrscheinlich ist.
5. Der Koordinator ist als einziger für die Zuweisung von Zeitnischen zuständig. Er weist die Zeitnischen gemäß dieser Verordnung zu und sorgt dafür, dass in dringenden Fällen Zeitnischen auch außerhalb der Bürozeiten zugewiesen werden können.
6. Der Flugplanvermittler und der Koordinator überwachen die Nutzung der Zeitpläne und -nischen in enger Zusammenarbeit mit dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flugsicherungsdienststellen. Der Koordinator legt der Kommission alljährlich seinen Tätigkeitsbericht vor insbesondere über die Anwendung der Artikel 8a und 14 sowie über sämtliche an den Koordinierungsausschuss gerichteten Beschwerden über die Anwendung der Artikel 8 und 10 und die entsprechenden Lösungsmaßnahmen.
7. Alle Flugplanvermittler und Koordinatoren vergleichen ihre Datenbanken miteinander, um Unstimmigkeiten in den Zeitplänen aufzudecken.“

d) Absatz 7 wird zu Absatz 8, und der einführende Text des Absatzes erhält folgende Fassung:

„Der Koordinator stellt allen interessierten Parteien auf Anfrage innerhalb einer angemessenen Frist und unentgeltlich folgende Informationen entweder in schriftlicher oder anderer leicht zugänglicher Form zur Überprüfung zur Verfügung:“

e) Absatz 8 wird zu Absatz 9, und dem neuen Absatz 9 wird folgender Satz angefügt:

„Auf Anfrage liefert der Koordinator diese Informationen in Form einer Zusammenfassung. Dafür kann ein kostenabhängiges Entgelt erhoben werden.“

f) Der folgende neue Absatz 10 wird angefügt:

„Soweit angemessene und allgemein akzeptierte Standards für Flugplaninformationen zur Verfügung stehen, haben der Flugplanvermittler, der Koordinator und die Luftfahrtunternehmen diese anzuwenden, vorausgesetzt, dass sie im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht stehen.“

(5) Die Artikel 5, 6, 7, 8 und 9 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 5

Koordinierungsausschuss

1. Der für einen koordinierten Flughafen zuständige Mitgliedstaat stellt sicher, dass auf diesem Flughafen ein Koordinierungsausschuss eingesetzt wird. Derselbe Koordinierungsausschuss kann für mehr als einen Flughafen bestellt werden. Die Mitgliedschaft in diesem Ausschuss steht zumindest den Luftfahrtunternehmen, die den Flughafen/die Flughäfen regelmäßig nutzen, und ihren Verbänden offen sowie dem Leitungsorgan des betreffenden Flughafens, den betreffenden Flugsicherungsdienststellen und den Vertretern der allgemeinen Luftfahrt.

Zu den Aufgaben des Koordinierungsausschusses gehört es,

- (a) dem Koordinator und/oder dem Mitgliedstaat Vorschläge zu machen oder Ratschläge zu erteilen bezüglich
 - der gemäß Artikel 3 festgestellten Möglichkeiten zur Steigerung der Kapazität eines Flughafens oder zur Verbesserung ihrer Nutzung,
 - der gemäß Artikel 6 festzulegenden Koordinierungsparametern,
 - der örtlichen Leitlinien für die Zuweisung von Zeitnischen unter Berücksichtigung eventueller Umweltbelange gemäß Artikel 8 Absatz 5,
 - der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem betreffenden Flughafen,
 - der Beschwerden über die Zuweisung von Zeitnischen gemäß Artikel 11,
 - der Verfahren zur Überwachung der Nutzung zugewiesener Zeitnischen,
 - gravierender Probleme für Neubewerber im Sinne von Artikel 10 Absatz 8,
 - aller Fragen der Flughafenkapazität.
 - (b) zwischen allen Parteien zu vermitteln bei
 - Beschwerden über die Zuweisung von Zeitnischen gemäß Artikel 11.
2. Die Vertreter des Mitgliedstaats und der Koordinator werden als Beobachter zu den Sitzungen des Koordinierungsausschusses eingeladen.
 3. Der Koordinierungsausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung, in der unter anderem die Teilnahme, die Wahlen, die Häufigkeit der Sitzungen und die zu verwendende Sprache(n) geregelt sind. Jedes Mitglied des Koordinierungsausschusses kann örtliche Leitlinien im Sinne von Artikel 8 Absatz 5 vorschlagen. Auf Wunsch des Koordinators diskutiert der Koordinierungsausschuss über vorgeschlagene örtliche Leitlinien für die Zuweisung von Zeitnischen. Den Mitgliedstaaten wird ein Bericht über die Beratungen im Koordinierungsausschuss mit Angabe der dort vertretenen Standpunkte unterbreitet.

Koordinierungsparameter

1. Der zuständige Mitgliedstaat stellt auf einem koordinierten Flughafen sicher, dass die Parameter für die Zuweisung von Zeitnischen zweimal jährlich ermittelt werden, wobei alle relevanten technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen sowie die diesbezüglichen Änderungen berücksichtigt werden.

Grundlage hierfür ist eine objektive Analyse der Möglichkeiten zur Aufnahme des Luftverkehrs unter Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsarten auf dem jeweiligen Flughafen, der in dem Koordinierungszeitraum zu erwartenden Luftraumüberlastung und der Kapazitätslage.

Im Hinblick auf Flugplankonferenzen werden die Parameter dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der ersten Zuweisung von Zeitnischen zur Verfügung gestellt.

2. Für die Zwecke der in Absatz 1 beschriebenen Tätigkeit legt der Koordinator nach Rücksprache mit dem Koordinierungsausschuss und im Lichte der Kapazitätslage geeignete Koordinierungszeiträume fest.
3. Die Ermittlung der Parameter und die dabei angewendeten Methoden sowie alle diesbezüglichen Änderungen sind im einzelnen mit dem Koordinierungsausschuss im Hinblick auf eine Erhöhung der Zahl der für die Zuweisung verfügbaren Zeitnischen zu erörtern, bevor eine abschließende Entscheidung über die Parameter für die Zuweisung von Zeitnischen getroffen wird. Alle einschlägigen Unterlagen werden interessierten Parteien auf Anfrage zugänglich gemacht.

Artikel 7

Unterrichtung des Flugplanvermittlers und des Koordinators

1. Luftfahrtunternehmen, die einen flugplanvermittelten oder einen koordinierten Flughafen bedienen oder zu bedienen beabsichtigen, erteilen dem Flugplanvermittler bzw. dem Koordinator alle von diesem erbetenen sachdienlichen Auskünfte. Die Auskünfte sind in dem Format und in der Frist bereitzustellen, die vom Flugplanvermittler oder dem Koordinator vorgegeben wurden. Ein Luftfahrtunternehmen unterrichtet den Koordinator bei Beantragung der Zuweisung insbesondere darüber, ob es bezüglich der beantragten Zeitnischen in den Genuss des Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Buchstabe b) kommen würde.

Für alle anderen Flughäfen ohne besonderen Status erteilt das Leitungsorgan des betreffenden Flughafens auf Anfrage eines Koordinators diesem Auskunft über die von den Luftfahrtunternehmen geplanten Dienste.

2. Erteilt ein Luftfahrtunternehmen die in Absatz 1 genannte Auskunft nicht oder macht es unrichtige oder irreführende Angaben, berücksichtigt der Koordinator außer bei Vorliegen mildernder Umstände den Antrag oder die Anträge auf Zuweisung von Zeitnischen dieses Luftfahrtunternehmens nicht. Der

Koordinator gibt dem Luftfahrtunternehmen Gelegenheit, seine diesbezüglichen Bemerkungen vorzubringen.

3. Der Flugplanvermittler oder der Koordinator, das Leitungsorgan des Flughafens und die Flugsicherungsdienststellen tauschen alle Informationen aus, darunter auch Flugdaten und Zeitnischenangaben, die sie zur Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben benötigen.

Artikel 8

Zuweisung von Zeitnischen

1. Abfolgen von Zeitnischen werden dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen aus dem Zeitnischenpool zugewiesen; sie berechtigen das Unternehmen, die Flughafeninfrastruktur während der Flugplanperiode, für die sie beantragt worden sind und nach deren Ablauf sie an den gemäß Artikel 10 gebildeten Zeitnischenpool zurückzugeben sind, zum Landen und Starten zu nutzen.
2. Unbeschadet der Artikel 7, 8a, 9, 10 Absatz 1 und 14 findet Absatz 1 dieses Artikels keine Anwendung, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
 - Eine Abfolge von Zeitnischen wurde von einem Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Linienflugdiensten und programmierten Gelegenheitsflugdiensten genutzt, und
 - das betreffende Luftfahrtunternehmen kann dem Koordinator ausreichend nachweisen, dass es die fragliche Abfolge von Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während mindestens 80 % der Flugplanperiode, für die sie zugewiesen wurde, betrieben hat.

In solch einem Fall bewirkt diese Abfolge von Zeitnischen für das betreffende Luftfahrtunternehmen ein Anrecht auf die gleiche Abfolge von Zeitnischen in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode.

Die Mitgliedstaaten können ein derartiges Anrecht auf Abfolgen von Zeitnischen beschränken, die mit Fluggerät von einer bestimmten Mindestgröße betrieben werden.

3. Unbeschadet des Artikels 10 Absatz 2 wird, falls nicht allen Anträgen auf Zeitnischen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftfahrtunternehmen stattgegeben werden kann, dem gewerblichen Luftverkehr, insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Gelegenheitsflugverkehr, Vorrang eingeräumt. Im Falle konkurrierender Anträge in derselben Dienstekategorie wird dem ganzjährigen Flugbetrieb Vorrang gewährt.
4. Das Umdisponieren einer Abfolge von Zeitnischen vor Zuweisung der verbleibenden Zeitnischen aus dem in Artikel 10 genannten Pool an andere Luftfahrtunternehmen wird nur aus betrieblichen Gründen im Zusammenhang mit einem Wechsel des eingesetzten Luftfahrzeugtyps oder der bedienten Strecke akzeptiert. Es wird erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch den Koordinator wirksam.

5. Der Koordinator berücksichtigt des Weiteren zusätzliche Regelungen und Leitlinien, die das Luftverkehrsgewerbe weltweit festgelegt hat, sowie örtliche, auf Vorschlag des Koordinierungsausschusses von dem für den betreffenden Flughafen zuständigen Mitgliedstaat gebilligte Leitlinien, sofern diese Regelungen und Leitlinien die unabhängige Stellung des Koordinators nicht beeinträchtigen, mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen und die effiziente Nutzung der Flughafenkapazität bezwecken. Diese Regelungen werden der Europäischen Kommission von dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt.
6. Wenn Artikel 9 der Ratsverordnung (EWG) Nr. 2408/92 anwendbar ist, gewährt der Koordinator den Anträgen jener Luftfahrtunternehmen keinen Vorrang, die die betreffende Abfolge von Zeitnischen für Strecken zu nutzen beabsichtigen, auf denen zufriedenstellende Dienste von anderen Verkehrsträgern zur Verfügung stehen.
7. Kann dem Antrag auf eine Zeitnische nicht stattgegeben werden, so teilt der Koordinator dem antragstellenden Luftfahrtunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt ihm die nächstgelegene Ausweichzeitnische.
8. Der Koordinator ist bemüht, über die geplante Zeitnischenzuweisung für die Flugplanperiode hinaus kurzfristigen Anträgen auf einzelne Zeitnischen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die dem in Artikel 10 genannten Pool nach der Zuweisung an die antragstellenden Luftfahrtunternehmen noch zur Verfügung stehenden Zeitnischen sowie kurzfristig verfügbare Zeitnischen verwendet werden.

Artikel 8a

Zeitnischenmobilität

1. Zeitnischen können
 - (a) übertragen werden: von einem Luftfahrtunternehmen von einer Strecke oder Verkehrsart auf eine andere Strecke oder Verkehrsart, die von demselben Luftfahrtunternehmen betrieben wird, oder
 - (b) übertragen werden:
 - i) zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften,
 - ii) durch den Erwerb der Kontrolle des Kapitals eines Luftfahrtunternehmens,
 - iii) bei vollständigen oder teilweisen Übernahmen, wenn die übertragenen Zeitnischen direkt mit dem übernommenen Geschäftszweig verbunden sind,
 - (c) ausgetauscht werden, und zwar einzeln zwischen zwei Luftfahrtunternehmen, sofern beide beteiligten Luftfahrtunternehmen sich verpflichten, die bei dem Tausch erhaltenen Zeitnischen zu nutzen.

2. Außer unter den in Artikel 8a Absatz 1 Buchstabe (b) genannten Luftfahrtunternehmen können Zeitnischen in keiner Weise unter Luftfahrtunternehmen oder solchen und anderen Körperschaften, sei es mit oder ohne finanziellen Ausgleich, übertragen werden.
3. Die in Absatz 1 genannten Übertragungen und Austauschvorgänge werden dem Koordinator gemeldet und erst nach ausdrücklicher Bestätigung durch diesen wirksam. Der Koordinator lehnt die Bestätigung von Übertragungen oder Austauschvorgängen ab, falls diese den Anforderungen dieser Verordnung nicht genügen und Folgendes nicht sichergestellt ist:
 - (a) der Flughafenbetrieb wird unter Berücksichtigung aller technischen, betrieblichen und umweltschutzbedingten Einschränkungen nicht beeinträchtigt;
 - (b) die nach Artikel 9 erteilten Auflagen werden eingehalten;
 - (c) die Zeitnischenübertragung fällt nicht unter Absatz 4;
 - (d) bei einem Austausch zwischen zwei Luftfahrtunternehmen gemäß Absatz 1 beabsichtigen beide Luftfahrtunternehmen, die durch den Austausch oder durch weitere Austauschvorgänge erhaltenen Zeitnischen zu betreiben.
4. (a) Einem Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von drei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe b) übertragen werden.
 - (b) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) Unterabsätze ii) und iii) zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von drei sich entsprechenden Flugplanperioden auf keine andere Strecke gemäß Absatz 1 Buchstabe a) übertragen werden.
 - (c) An einen Neubewerber im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b) zugewiesene Zeitnischen dürfen während eines Zeitraums von drei sich entsprechenden Flugplanperioden nicht gemäß Absatz 1 Buchstabe c) ausgetauscht werden, es sei denn, um die Zeitnischendispositionen für diese Dienste im Verhältnis zu den ursprünglich beantragten Zeiten zu verbessern.

Artikel 8b

Das in Artikel 8 Absatz 2 erwähnte Anrecht auf Abfolgen von Zeitnischen berechtigt zu keinerlei Ersatzansprüchen aufgrund von Begrenzungen, Einschränkungen und Streichungen der Abfolgen in Anwendung des Gemeinschaftsrechts und insbesondere der Luftverkehrsbestimmungen des Vertrages.

Diese Verordnung berührt nicht die Befugnisse öffentlicher Behörden, in Anwendung von Artikel 81 oder 82 des EG-Vertrags oder der Verordnung 4064/89 den Transfer von Zeitnischen zwischen Luftfahrtunternehmen anzuordnen. Diese Übertragungen können nur ohne finanziellen Ausgleich erfolgen.

Artikel 9

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

1. Wurden für eine Strecke gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates auferlegt, kann ein Mitgliedstaat auf einem koordinierten Flughafen die für den vorgesehenen Flugbetrieb auf der betreffenden Strecke benötigten Zeitnischen reservieren. Nutzt das Luftfahrtunternehmen die reservierten Zeitnischen auf der betreffenden Strecke nicht gemäß Artikel 8 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 4, werden diese Zeitnischen anderen am Betrieb dieser Strecke gemäß den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen interessierten Luftfahrtunternehmen entsprechend Absatz 2 zur Verfügung gestellt. Wenn kein anderes Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und der betreffende Staat keine öffentliche Ausschreibung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 veranstaltet, werden die Zeitnischen wieder in den Pool eingestellt.
 2. Das in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben d) bis g) und Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe i) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 vorgesehene Ausschreibungsverfahren wird für die Nutzung der in Absatz 1 genannten Zeitnischen angewendet, wenn mehr als ein Luftfahrtunternehmen am Betrieb der Strecke interessiert ist und diese keine Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach den vom Koordinator verlangten Zeiten bekommen konnten. “
- (6) Artikel 10 Absätze 1, 2, 3, 4, 5, 7 und 8 erhalten folgende Fassung:

Artikel 10

Zeitnischenpool

1. Der Koordinator richtet einen Pool ein, der alle nicht nach Artikel 8 Absätze 2 und 4 zugewiesenen Zeitnischen umfasst. Alle nach Artikel 3 Absatz 3 festgestellten neuen Zeitnischenkapazitäten werden in den Pool eingestellt.
2. Eine einem Luftfahrtunternehmen für Linienflugdienste oder programmierte Gelegenheitsflugdienste zugewiesene Abfolge von Zeitnischen verschafft diesem Unternehmen kein Anrecht auf die gleiche Abfolge von Zeitnischen in der nächsten entsprechenden Flugplanperiode, wenn das Luftfahrtunternehmen dem Koordinator gegenüber nicht ausreichend nachweisen kann, dass es die Zeitnischen entsprechend der Freigabe durch den Koordinator während der Zeit, für die sie zugewiesen waren, mindestens zu 80 % genutzt hat.
3. Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen vor dem 31. Januar für die folgende Sommersaison oder vor dem 31. August für die folgende Wintersaison zugewiesen wurden, jedoch vor diesen Terminen zur Neuuzuweisung an den Koordinator zurückgegangen sind, werden bei der Nutzungsberechnung nicht berücksichtigt.
4. Kann die 80 %ige Nutzung der Abfolge von Zeitnischen nicht nachgewiesen werden, werden alle zu dieser Abfolge zählenden Zeitnischen in den

Zeitnischenpool eingestellt, sofern sich ihre geringere Nutzung nicht mit einem der folgenden Gründe rechtfertigen lässt:

(a) unvorhersehbare und unvermeidbare Umstände, auf die das Luftfahrtunternehmen keinen Einfluss hatte und die

- ein Startverbot für den gewöhnlich in dem betreffenden Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugtyp oder
- die Sperrung eines Flughafens oder Luftraums zur Folge hatten;

(b) Unterbrechung einer Abfolge von Flugdiensten infolge von Aktionen, die die Störung dieser Flugdienste zum Ziel hatten und es dem Luftfahrtunternehmen dadurch praktisch und/oder technisch unmöglich machten, Flüge wie geplant durchzuführen;

(c) ein gravierender finanzieller Schaden für das betreffende Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, in dessen Folge die Genehmigungsbehörden für die Dauer der finanziellen Umstrukturierung des Luftfahrtunternehmens gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 eine vorläufige Genehmigung erteilt hat.

5. Unbeschadet von Artikel 8 Absatz 2 dieser Verordnung und unbeschadet von Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 werden in den Pool eingestellte Zeitnischen unter den antragstellenden Luftfahrtunternehmen verteilt. Von diesen Zeitnischen stehen 50 % zuerst Neubewerbern zur Verfügung, sofern sich die Anträge der Neubewerber nicht auf weniger als 50 % belaufen. Für die Zwecke dieser Zuweisung wird der Flugplan tag in gleiche Koordinierungsperioden von höchstens einer Stunde Dauer aufgeteilt.

Unter den Anträgen von Neubewerbern bekommen diejenigen Luftfahrtunternehmen den Vorzug, die die Bedingungen für den Neubewerberstatus gemäß Artikel 2 Buchstabe b) i) und ii) oder Artikel 2 Buchstabe b) i) und iii) erfüllen.

6. Ein Neubewerber, dem Zeitnischen innerhalb einer Stunde vor oder nach der beantragten Zeit angeboten wurden, der dieses Angebot jedoch nicht annimmt, verliert den Status des Neubewerbers für die betreffende Flugplanperiode.
7. Für Dienste, die durch Gruppen von Luftfahrtunternehmen betrieben werden, kann nur eines der beteiligten Luftfahrtunternehmen die benötigten Zeitnischen beantragen. Das Luftfahrtunternehmen, das einen derartigen Dienst betreibt, übernimmt die Verantwortung für die Einhaltung der zur Wahrung angestammter Rechte erforderlichen Betriebskriterien gemäß Artikel 8 Absatz 2. Zeitnischen, die einem Luftfahrtunternehmen für den Betrieb einer Strecke zugewiesen sind, können von einem oder mehreren beteiligten Luftfahrtunternehmen für den gemeinsamen Betrieb genutzt werden, sofern der Kenncode des Luftfahrtunternehmens, dem die Zeitnischen zugewiesen wurden, für Koordinierungs- und Überwachungszwecke Teil der Bezeichnung des gemeinsamen Fluges bleibt. Wird der gemeinsame Betrieb eingestellt, so verbleiben die dafür genutzten Zeitnischen bei dem Luftfahrtunternehmen,

dem sie ursprünglich zugewiesen wurden. Luftfahrtunternehmen, die gemeinsame Strecken betreiben, unterrichten die Koordinatoren über die Einzelheiten dieses Flugbetriebes.

- (7) Absatz 6 des Artikels 10 wird zum neuen Absatz 8.
- (8) Artikel 11 erhält folgende Fassung:

Artikel 11

Beschwerden und Recht auf Einlegung von Rechtsmitteln

1. Beschwerden über die Anwendung der Artikel 8, 8a und 10 sind an den Koordinierungsausschuss zu richten. Dieser behandelt die Angelegenheit innerhalb von drei Monaten nach Einreichung der Beschwerde und macht, soweit möglich, dem Koordinator Vorschläge zur Lösung der Probleme. Können die Beschwerden nicht ausgeräumt werden, so kann der zuständige Mitgliedstaat innerhalb der drei folgenden Monate für eine Schlichtung durch einen Verband der Luftfahrtunternehmen oder der Flughäfen oder durch einen anderen Dritten sorgen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede Partei mit einem berechtigten Interesse das Recht hat, nach einem Scheitern des in Absatz 1 genannte Schlichtungsverfahren vor einem nationalen Gericht oder einer anderen unabhängigen Instanz ein Rechtsmittel gegen die Entscheidungen des Koordinators einzulegen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Rechtsmittelinstanz befugt ist,

- (a) so schnell wie möglich im Wege der einstweiligen Verfügung vorläufige Maßnahmen zu ergreifen, um den behaupteten Rechtsverstoß zu beseitigen oder weitere Schädigungen der betroffenen Interessen zu verhindern; dazu gehören Maßnahmen, um das Verfahren der Zeitrückverweisung auszusetzen oder die Aussetzung zu veranlassen oder die Durchführung jeder sonstigen Entscheidung des Koordinators,
- (b) die Aufhebung rechtswidriger Entscheidungen vorzunehmen oder zu veranlassen,
- (c) Schadensersatz zuzuerkennen.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Nachprüfungsverfahren entsprechend den gegebenenfalls von den Mitgliedstaaten festzulegenden Bedingungen zumindest jedem zur Verfügung steht, der ein Interesse an Zeitrückverweisungsverfahren hat oder hatte und dem durch einen behaupteten Rechtsverstoß ein Schaden entstanden ist bzw. zu entstehen droht.

Wurden aufgrund dieses Absatzes rechtliche Schritte eingeleitet, entfällt unverzüglich die Anwendung des Absatzes 1.

- (9) Der Titel von Artikel 12 und Absatz 1 erhalten folgende Fassung:

„Beziehungen zu Drittländern

„1. Wird festgestellt, dass ein Drittland bei der Zuweisung und Nutzung von Zeitnischen auf seinen Flughäfen

(a) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht eine Behandlung gewährt, die der durch diese Verordnung gewährleisteten Behandlung von Luftfahrtunternehmen aus diesem Land vergleichbar ist, oder

(b) Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nicht *de facto* eine Inländerbehandlung gewährt oder

(c) Luftfahrtunternehmen aus anderen Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft,

kann die Kommission nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 entscheiden, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten Maßnahmen einschließlich der vollständigen oder teilweisen Aussetzung der Anwendung dieser Verordnung gegenüber einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen aus dem betreffenden Drittland ergreifen, um das diskriminierende Verhalten des betreffenden Drittlandes abzustellen.“

(10) Die Artikel 13 und 14 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 13

Entscheidungsverfahren

1. Die Kommission wird bei Entscheidungen aufgrund des Artikels 12 von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so ist das Regelungsverfahren nach Artikel 5 des Beschlusses 1999/468/EC unter Beachtung von dessen Artikel 7 Absatz 3 und Artikel 8 anzuwenden.
3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf drei Monate festgesetzt.
4. Der Ausschuss kann außerdem von der Kommission zu jeder anderen Frage im Zusammenhang mit der Anwendung dieser Richtlinie gehört werden.
5. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 14

Durchsetzung

1. Der Flugdurchführungsplan eines Luftfahrtunternehmens wird von der zuständigen Flugsicherung abgelehnt, wenn das Unternehmen beabsichtigt, auf einem koordinierten Flughafen zu Zeiten, für die dieser koordiniert ist, zu

starten oder zu landen, ohne vom Koordinator eine Zeitnische zugewiesen bekommen zu haben.

2. Der Koordinator entzieht einem Luftfahrtunternehmen die Abfolge von Zeitnischen am 31. Januar für die folgende Sommersaison oder am 31. August für die folgende Wintersaison und stellt diese in den Pool ein, wenn das Luftfahrtunternehmen zu diesem Zeitpunkt nicht über eine Betriebsgenehmigung oder eine gleichwertige Genehmigung verfügt.
3. Der Koordinator entzieht einem Luftfahrtunternehmen die Abfolge von Zeitnischen, die dieses durch Übertragung oder Austausch aufgrund von Artikel 8a Absatz 3 erhalten hat, und stellt sie in den Pool ein, wenn sie nicht entsprechend ihrer Bestimmung nach Artikel 8a Absatz 3 Buchstabe d) genutzt worden sind.
4. Luftfahrtunternehmen, die Flugdienste regelmäßig und vorsätzlich zu Zeiten durchführen, die erheblich von den zugewiesenen, zu einer Abfolge von Zeitnischen gehörenden Zeitnischen abweichen, verlieren den in Artikel 8 Absatz 2 genannten Status. Der Koordinator kann nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens entscheiden, ihm die fragliche Abfolge von Zeitnischen für die restlich Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.
5. Die Mitgliedstaaten treffen Regelungen, damit gegen die Luftfahrtunternehmen für die regelmäßige und vorsätzliche Durchführung von Flugdiensten zu Zeiten, die erheblich von den zugewiesenen Zeitnischen abweichen, Bußen und/oder Zwangsgelder verhängt werden.

Bei Festlegung der Höhe der Buße und/oder des Zwangsgeldes werden nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens die Art und Schwere des Verstoßes berücksichtigt..

6. (a) Unbeschadet von Artikel 10 Absatz 4 wenn ein Luftfahrtunternehmen die in Artikel 8 Absatz 2 festgelegte Nutzungsrate von 80 % nicht erreichen kann, so kann der Koordinator entscheiden, diesem Luftfahrtunternehmen die betreffende Abfolge von Zeitnischen für die restliche Flugplanperiode zu entziehen und sie in den Pool einzustellen.
 - (b) Unbeschadet von Artikel 10 Absatz 4 stellt der Koordinator die betreffenden Abfolgen von Zeitnischen nach Anhörung des betreffenden Luftfahrtunternehmens in den Pool ein, wenn nach einem Zeitraum von 20 % der Geltungsdauer der Abfolge noch keine Zeitnischen aus dieser Abfolge genutzt worden sind.“
- (11) Es wird folgender Artikel angefügt:

„Artikel 15

Berichterstattung und Zusammenarbeit

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren

Durchführung vor. Dieser Bericht betrifft insbesondere die Anwendung der Artikel 8, 8a und 10.

2. Die Mitgliedstaaten und die Kommission arbeiten bei der Durchführung dieser Verordnung, insbesondere bei der Einholung von Informationen für den in Absatz 1 genannten Bericht, zusammen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt drei Monate nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident

27.09.01**Beschluss**
des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

KOM(2001) 335 endg.; Ratsdok. 10288/01

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis genommen.

Der Beschluss ist gemäß § 35 GO BR gefasst worden.