

035403/EU XXIII.GP
Eingelangt am 21/04/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.4.2008
KOM(2008) 175 endgültig

2006/0130 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 2 EG-Vertrag

zum

gemeinsamen Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2006) 396 – 2006/0130 (COD)):	18. Juli 2006
Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:	31. Mai 2007
Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:	11. Juli 2007
Annahme des Gemeinsamen Standpunkts (einstimmig):	18.4.2008

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Am 18. Juli 2006 hat die Kommission den Vorschlag einer Verordnung über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (Neufassung) verabschiedet, die die drei Verordnungen 2407/92, 2408/92 und 2409/92 (allgemein als „drittes Luftverkehrspaket“ bezeichnet)¹ ersetzen soll.

Die wesentlichen Bestandteile der vorgeschlagenen Neufassung sind:

- (1) **Strengere Anforderungen hinsichtlich der Erteilung und des Widerrufs von Betriebsgenehmigungen**
- (2) **Strengere Anforderungen in Bezug auf das Leasing von Luftfahrzeugen**
- (3) **Präzisierung der für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geltenden Regeln**, die mit dem Ziel überarbeitet wurden, den Verwaltungsaufwand zu verringern und zu verhindern, dass die Mitgliedstaaten übermäßigen Gebrauch von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen machen, um bestimmte Märkte vom Wettbewerb abzuschotten. Außerdem soll mehr Wettbewerbern die Teilnahme an den Ausschreibungen ermöglicht werden.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 1), Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 8) und Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 über Flugpreise und Luftfrachtraten (ABl. L 240 vom 24.8.1992, S. 15).

- (4) **Klärung des Rahmens für die Beziehungen zu Drittländern:** Mit dem Vorschlag werden sämtliche geltenden bilateralen Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten, durch die die Dienstleistungsfreiheit im Luftverkehr noch eingeschränkt wird, vollständig ersetzt.
- (5) **Klärung der Regeln für die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen:** Das derzeitige zweistufige Verfahren - zuerst Festlegung eines Flughafensystems, dann von Regeln für die Verkehrsaufteilung - wird durch ein einstufiges Verfahren ersetzt, bei dem das Konzept eines „Flughafensystems“ aufgegeben wird.
- (6) **Stärkung der Verbraucherrechte (Preistransparenz und Nichtdiskriminierung):** Gemäß dem Vorschlag müssen die Flugpreise alle anwendbaren Steuern, Gebühren und Entgelte enthalten, und die Luftfahrtunternehmen müssen die Öffentlichkeit umfassend über Flugpreise und Frachtraten sowie die zugehörigen Tarifbedingungen informieren.

3. ANMERKUNGEN ZUM GEMEINSAMEN STANDPUNKT

Der Gemeinsame Standpunkt gibt nicht nur die Haltung des Rates wieder, sondern entspricht auch dem Kompromiss, auf den sich die drei Organe nach den Verhandlungen im Herbst 2007 verständigt haben. Der Vorsitzende des EP-Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr hat dem Präsidenten des Rates schriftlich mitgeteilt, dass er dem Ausschuss unter diesen Bedingungen empfehlen könnte, den Gemeinsamen Standpunkt in zweiter Lesung anzunehmen, sofern in Bezug auf das Leasen von Luftfahrzeugen einschließlich Besatzung der vom Parlament vorgeschlagene Wortlaut übernommen wird.

Auf der Tagung des Rates „Verkehr, Telekommunikation und Energie“ vom 30. November 2007 wurde dieser Kompromiss zusammen mit dem Änderungsantrag des EP gebilligt.

Alle anderen von den drei Organen erörterten Aspekte waren Gegenstand des ausgehandelten Kompromisses, der im Gemeinsamen Standpunkt wiedergegeben wird:

- **Soziale Aspekte des Binnenmarkts:** Die beiden Organe hielten eine zusätzliche Erwägung (8a) für ausreichend, in der auf die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hingewiesen wird, die einschlägigen nationalen und europäischen Sozialvorschriften anzuwenden. Darüber hinaus hat die Kommission sich verpflichtet, die beiden Organe über die Ergebnisse ihrer Untersuchung über die Auswirkungen des Luftverkehrsinnenmarkts auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu unterrichten.
- **Ausreichende Finanzmittel für die Rückerstattung gezahlter Beträge und für den Rücktransport der Fluggäste im Fall von Insolvenz:** Dieser Aspekt findet in dem Text keine Erwähnung mehr. Die Kommission wird allerdings die Möglichkeit und die Auswirkungen von Maßnahmen prüfen, die eine Pflichtversicherung für die Rückerstattung gezahlter Beträge für Flugscheine sowie für den Rücktransport der Fluggäste vorsehen.
- **Außenbeziehungen:** Die Einbeziehung dieses Bereichs wurde vom Rat kategorisch abgelehnt. Zur Herbeiführung eines Kompromisses und einer Einigung zwischen allen Organen hat die Kommission eine Streichung der Bestimmungen über die Außenbeziehungen akzeptiert. Sie hat jedoch zusammen mit den Mitgliedstaaten eine gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit im Hinblick auf den Zugang von Drittstaaten zum Luftverkehrsinnenmarkt abgegeben. Darüber hinaus ist sie in einer einseitigen Erklärung auf die Beschränkungen für Code-Sharing-Vereinbarungen zwischen

Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft und Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten eingegangen, die Gegenstand des neuen Artikels 15 Absatz 5 sind.

- **Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen:** Der neue Artikel 19 ermöglicht die Verkehrsaufteilung zwischen Flughäfen unter Einhaltung der folgenden Bedingungen:
 - die Flughäfen bedienen dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum;
 - die Flughäfen sind durch eine angemessene Verkehrsinfrastruktur angebunden, so dass sie nach Möglichkeit über eine Direktverbindung innerhalb von 90 Minuten, gegebenenfalls auch über Landesgrenzen hinweg, erreichbar sind;
 - die Flughäfen sind miteinander und mit der Stadt oder dem Ballungsgebiet, das sie bedienen, über häufige, zuverlässige und effiziente öffentliche Verkehrsverbindungen verbunden;
 - die Flughäfen bieten den Luftfahrtunternehmen die erforderlichen Dienstleistungen und beeinträchtigen nicht in unangemessener Weise deren Geschäftschancen.
- **Preisinformation:** Die Verpflichtung zur Transparenz und Nichtdiskriminierung wurde auf alle Flüge aus der Gemeinschaft ausgedehnt, einschließlich Flügen, die von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern durchgeführt werden (Artikel 24). Der angegebene Endpreis für solche Flüge muss nun den Flugtarif sowie Steuern, Flughafengebühren, Aufschläge und Entgelte beinhalten. In der Erwägung 15 werden die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft aufgefordert, bei Flügen mit Bestimmungsort in der Gemeinschaft dasselbe Maß an Transparenz zu bieten.

Die Kommission begrüßt es, dass nach den Verhandlungen zwischen den Organen die neuen Bestimmungen erheblich besser und klarer sind.

4. FAZIT

Die Kommission ist der Auffassung, dass der Gemeinsame Standpunkt des Rates mit dem wesentlichen Ziel und dem Inhalt ihres Vorschlags im Einklang steht und dass sie ihm daher zustimmen kann. Die Kommission begrüßt, dass der Gemeinsame Standpunkt den Stand der Verhandlungen zwischen den Organen wiedergibt und ihr Vorschlag somit in zweiter Lesung angenommen werden könnte.