



Ausschuss der Regionen

COTER-IV-008

**71. Plenartagung
10./11. Oktober 2007**

**STELLUNGNAHME
des Ausschusses der Regionen**

"DIE ZUKUNFT DER EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN"

DER AUSSCHUSS DER REGIONEN

spricht folgende Empfehlungen aus:

- um dort einzugreifen, wo sich die nationalen Rechtsvorschriften als unwirksam erwiesen haben (Subsidiaritätsprinzip), ist ein gewisser Grad an Reglementierung erforderlich, doch sollte er gering sein. Die Schlüsselemente dieser Regulierung sollten Transparenz im Konsultationsprozess und ein europäischer Beschwerdeprozess sein;
- der Grenzwert von 1 Millionen scheint willkürlich und möglicherweise unnötig, da hierdurch über 150 Flughäfen in den Anwendungsbereich der Vorschriften fallen werden, darunter viele kleine Regionalflughäfen, die dem bürokratischen Aufwand nicht gewachsen sind. Die Richtlinie sollte daher nur für Flughäfen mit einem Anteil von mehr als 1% an der gesamten Fluggastbeförderung in der EU gelten;
- die nationalen unabhängigen Aufsichtsbehörden sollten auch befugt sein, Ausnahmen zu gewähren und Flughäfen einzubeziehen, die den Grenzwert nicht erreichen, wenn sie deren Marktposition als ausreichend stark erachten. Sämtliche von den nationalen unabhängigen Aufsichtsbehörden durchzuführenden Marktuntersuchungen werden von der Europäischen Kommission kontrolliert, um eine europaweit einheitliche Behandlung zu gewährleisten (Artikel 1 Absatz 2 des Kommissionsvorschlages KOM(2006) 820 sollte daher geändert werden);
- die Richtlinie sollte im Hinblick auf das Single-Till-Prinzip neutral sein;
- die Zugänglichkeit der Flughäfen unter Nutzung unterschiedlicher Transportmöglichkeiten ist ein wesentliches Element der "Kapazität" und die Voraussetzung für eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten auf Regionalflughäfen;
- die regionalen Flughäfen sind von größter Bedeutung für den Wohlstand der Regionen und sie können eine wichtige Rolle dabei spielen, die Überlastung der größeren Drehkreuzflughäfen abzumildern. Im Übrigen können sie sich der allgemeinen Luftfahrt zuwenden und eine Reihe potenzieller Dienste anbieten, für die auf den großen Flughäfen aufgrund des Anstiegs des gewerblichen Verkehrs künftig weniger Platz sein wird.

Referenzdokumente:

- Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft, KOM(2006) 396 endg.
- Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen "Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa", KOM(2006) 819 endg.
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu Flughafenentgelten, KOM(2006) 820 endg.
- Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996, KOM(2006) 821 endg.

Berichterstatter: Herr Keymer (UK/EVP), Mitglied des Bezirksrats von Tandridge

1. **POLITISCHE EMPFEHLUNGEN**

I. *Notwendigkeit einer Reglementierung*

1. Um dort einzugreifen, wo sich die nationalen Rechtsvorschriften als unwirksam erwiesen haben (Subsidiaritätsprinzip), ist ein gewisser Grad an Reglementierung erforderlich, doch sollte er gering sein. Die Schlüsselemente dieser Regulierung sollten Transparenz im Konsultationsprozess und ein europäischer Beschwerdeprozess sein.

II. *Flughafenentgelte*

2. Der Grenzwert von 1 Millionen scheint willkürlich und möglicherweise unnötig, da hierdurch über 150 Flughäfen in den Anwendungsbereich der Vorschriften fallen werden, darunter viele kleine Regionalflughäfen, die dem bürokratischen Aufwand nicht gewachsen sind. Es wird empfohlen, dass die nationalen Luftfahrtbehörden Marktuntersuchungen durchführen, die von der EU kontrolliert werden können, um eine europaweit einheitliche Behandlung sicherzustellen.
3. Die Richtlinie gilt nur für Flughäfen mit einem Anteil von mehr als 1% an der gesamten Fluggastbeförderung in der EU.
4. Die nationalen unabhängigen Aufsichtsbehörden sind befugt, Ausnahmen zu gewähren, entweder auf der Grundlage einer Prüfung der Marktzugänglichkeit oder bei Flughäfen mit einem Anteil von weniger als 20% am nationalen Markt. Sie sind darüber hinaus befugt, Flughäfen einzubeziehen, die den Grenzwert nicht erreichen, wenn sie deren Marktposition als ausreichend stark erachten.
5. Sämtliche von den nationalen unabhängigen Aufsichtsbehörden durchzuführenden Marktuntersuchungen werden von der Europäischen Kommission kontrolliert, um eine europaweit einheitliche Behandlung zu gewährleisten.
6. Die Richtlinie sollte im Hinblick auf das Single-Till-Prinzip neutral sein (auch ein Dual-Till-Ansatz kann gut funktionieren).
7. Die Flughäfen müssen ihre Gebühren staffeln können, damit die am Flughafen ansässigen Fluggesellschaften gefördert und Low-cost-Terminals innerhalb der Flughäfen entwickelt werden können.

III. *Aufsichtsbehörden*

8. Die nationalen Aufsichtsbehörden müssen wirklich unabhängig sein, sowohl operationell als auch finanziell.

IV. *Kapazitäten*

9. Europa muss sowohl die vorhandenen Kapazitäten besser nutzen als auch in neue Kapazitäten investieren.
10. Die uneingeschränkte Zugänglichkeit der Flughäfen unter Nutzung verschiedener neuer Möglichkeiten ist ein wesentliches Element der "Kapazität" und die Voraussetzung für eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten auf Regionalflughäfen. Die Zugänglichkeit beinhaltet insbesondere die Anbindung der Flughäfen an die städtischen Ballungsgebiete und Hochgeschwindigkeitsbahnnetze und ein dichteres Netz von Hochgeschwindigkeitszugverbindungen, um den Kurzstreckenverkehr zu reduzieren und Kapazitäten freizusetzen.
11. Die allgemeine Luftfahrt spielt im erweiterten Europa eine wichtige Rolle, da sie ein schnelles und flexibles Reisen von einem Regionalflughafen zum anderen ermöglicht. Daher sollten auch weiterhin allgemeine Luftfahrtleistungen bereitgestellt werden.

V. *Bodenabfertigung*

12. Die Richtlinie von 1996 hat Vorteile gebracht, was eine höhere Effizienz, niedrigere Kosten und neue Arbeitsplätze anbelangt. Zwar könnte die Umsetzung der bestehenden Richtlinie verbessert werden, doch sind neue Vorschriften nicht erforderlich.

VI. *Auswirkungen auf die Planung*

13. Da der AdR einen Zusammenhang zwischen der Anbindung der Regionen und dem Wachstum sieht, sind die regionalen Flughäfen seines Erachtens von größter Bedeutung für den Wohlstand der Regionen und sie können eine wichtige Rolle dabei spielen, die Überlastung der größeren Drehkreuzflughäfen abzumildern. Im Übrigen können sie sich der allgemeinen Luftfahrt zuwenden und eine Reihe potenzieller Dienste anbieten, für die auf den großen Flughäfen aufgrund des Anstiegs des gewerblichen Verkehrs künftig weniger Platz sein wird.
14. Die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften müssen auf andere Weise mit dem Luftfahrtsektor in Dialog treten, insbesondere auf kürzere Sicht und in dynamischerer Weise.
15. Bei der langfristigen Planung der Flächennutzung (Wohnungsbau, Verkehrsnetze, Planung des Einzelhandels usw.) auf lokaler und regionaler Ebene muss dem künftigen Wachstum der Flughäfen besser Rechnung getragen werden.

2. EMPFEHLUNGEN DES AUSSCHUSSES DER REGIONEN

Empfehlung 1

Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten [KOM(2006) 820 endg.]

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Erwägungsgrund (1) Hauptaufgabe und kommerzielle Haupttätigkeit von Flughäfen ist es, die Abfertigung von Luftfahrzeugen von der Landung bis zum Start und von Fluggästen und Fracht zu gewährleisten, damit Luftfahrtunternehmen ihre Luftverkehrsdienstleistungen erbringen können. Zu diesem Zweck bieten Flughäfen eine Reihe von Einrichtungen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen und der Abfertigung von Fluggästen und Fracht an, deren Kosten sie im Allgemeinen durch die Erhebung von Flughafenentgelten decken.</p>	<p>Erwägungsgrund (1) Hauptaufgabe und kommerzielle Haupttätigkeit von Flughäfen ist es, die Abfertigung von Luftfahrzeugen von der Landung bis zum Start und von Fluggästen und Fracht zu gewährleisten, damit Luftfahrtunternehmen ihre Luftverkehrsdienstleistungen erbringen können. Zu diesem Zweck bieten Flughäfen eine Reihe von Einrichtungen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen und der Abfertigung von Fluggästen und Fracht an, deren Kosten sie im Allgemeinen, <u>aber nicht unbedingt ausschließlich</u>, durch die Erhebung von Flughafenentgelten decken.</p>

Begründung

Die Richtlinie sollte im Hinblick auf das Single-Till-Prinzip neutral sein (auch ein Dual-till-Ansatz kann gut funktionieren).

Empfehlung 2

Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten [KOM(2006) 820 endg.]

<i>Von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderungsvorschlag des AdR</i>
<p>Artikel 1 Absatz 2 Diese Richtlinie findet Anwendung auf Flughäfen in einem Gebiet, auf das die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und jährlich mehr als 1 Million Fluggastbewegungen oder ein Luftfrachtaufkommen von mehr als 25 000 Tonnen aufweisen.</p>	<p>Artikel 1 Absatz 2 Diese Richtlinie findet Anwendung auf die zwanzig größten Flughäfen auf dem einem Gebiet, auf das die den Bestimmungen des EG-Vertrags unterliegenden EU-Gebiet Anwendung anwendbar sind, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und jährlich mehr als 1 Million Fluggastbewegungen oder ein Luftfrachtaufkommen von mehr als 25 000 Tonnen aufweisen.</p>

	<p><u>Artikel 1 Absatz 2</u></p> <p><u>Diese Richtlinie findet Anwendung auf Flughäfen in einem Gebiet, auf das die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und jährlich Flug-gastbewegungen aufweisen, die einen Anteil von mehr als 1% an der gesamten Fluggastbeförderung in der EU ausmachen.</u></p> <p><u>Die nationalen unabhängigen Aufsichtsbehörden sind befugt, Ausnahmen zu gewähren, entweder auf der Grundlage einer Prüfung der Markt-zugänglichkeit oder bei Flughäfen mit einem Anteil von weniger als 20% am nationalen Markt. Sie sind darüber hinaus befugt, Flughäfen einzu-beziehen, die den Grenzwert nicht erreichen, wenn sie deren Marktposition als ausreichend stark erachten.</u></p> <p><u>Sämtliche von den nationalen unabhängigen Auf-sichtsbehörden durchzuführenden Marktuntersuchungen werden von der Europäischen Kom-mission kontrolliert, um eine europaweit ein-heitliche Behandlung zu gewährleisten.</u></p>
--	--

Begründung

In ihrer jetzigen Fassung fallen über 150 Flughäfen in den Anwendungsbereich der Richtlinie. Viele dieser Flughäfen sind nicht für die Bewältigung des mit der Richtlinie verbundenen bürokratischen Aufwands ausgerüstet und besitzen einen Marktanteil, der ihre Einbeziehung in den Geltungsbereich dieser Richtlinie nicht rechtfertigt. Um einen Anhaltspunkt zu geben: Ein Flughafen, der zu den 20 größten europäischen Flughäfen gehört, weist mehr als 10 Millionen Fluggastbewegungen auf.

Brüssel, den 10. Oktober 2007

Der Präsident
des Ausschusses der Regionen

Michel DELEBARRE

Der Generalsekretär
des Ausschusses der Regionen

Gerhard STAHL

III. VERFAHREN

Titel	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen "Ein Aktionsplan für Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa" Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu Flughafenentgelten Bericht der Kommission über die Anwendung der Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996
Referenzdokument	KOM(2006) 396 endg. KOM(2006) 819 endg. KOM(2006) 820 endg. KOM(2006) 821 endg.
Rechtsgrundlage	Obligatorische Befassung, Artikel 265, Absatz 1 und Artikel 80
Geschäftsordnungsgrundlage	
Befassung durch den Rat	15.9.2006
Beschluss des Präsidenten	19.9.2006
Zuständig	Fachkommission für Kohäsionspolitik (COTER)
Berichterstatter	Gordon Keymer, Mitglied des Bezirksrats von Tandridge (UK/EVP)
Analysevermerk	Ja
Prüfung in der Fachkommission	23.5.2007
Annahme in der Fachkommission	23.5.2007
Abstimmungsergebnis	Mehrheitlich angenommen
Verabschiedung im Plenum	10.10.2007
Frühere Ausschusstellungnahme	