

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

A6-0497/2007

10.12.2007

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu Flughafenentgelten
(KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Ulrich Stockmann

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG.....	31
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR WIRTSCHAFT UND WÄHRUNG	34
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG.....	47
VERFAHREN.....	63

DE

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu Flughafenentgelten
(KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2006)0820)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0056/2007),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Wirtschaft und Währung und des Ausschusses für regionale Entwicklung (A6-0497/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Erwägung 1

(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

(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

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

eine Reihe von Einrichtungen und Dienstleistungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen und die Abfertigung von Fluggästen und Fracht an, deren Kosten sie im Allgemeinen durch die Erhebung von Flughafenentgelten decken.

eine Reihe von Einrichtungen und Dienstleistungen für den Betrieb von Luftfahrzeugen und die Abfertigung von Fluggästen und Fracht an, deren Kosten sie im Allgemeinen durch die Erhebung von Flughafenentgelten decken. **Einrichtungen und Dienste, für die diese Entgelte erhoben werden, sollten auf kosteneffizienter Basis bereitgestellt werden.**

Begründung

Die Flughäfen sollten verpflichtet sein, ihre Dienste unter gebührender Berücksichtigung der Kosteneffizienz bereitzustellen.

Änderungsantrag 2 Erwägung 6

(6) In jedem Mitgliedstaat sollte eine unabhängige Regulierungsbehörde eingerichtet werden, um die Unparteilichkeit ihrer Entscheidungen und die ordnungsgemäße und wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Die Behörde sollte in Bezug auf Personal, Fachwissen und finanzielle Ausstattung über die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel verfügen.

(6) In jedem Mitgliedstaat sollte eine unabhängige Regulierungsbehörde **ernannt oder** eingerichtet werden, um die Unparteilichkeit ihrer Entscheidungen und die ordnungsgemäße und wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Die Behörde sollte in Bezug auf Personal, Fachwissen und finanzielle Ausstattung über die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel verfügen **um sicherzustellen, dass die Flughäfen ihre Einrichtungen und Dienste auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitstellen.**

Begründung

Sie sollte eingerichtet werden, um die wirtschaftlichen, sozialen, kommerziellen und finanziellen Praktiken von Flughäfen zu überwachen. Der Schwerpunkt sollte auf einer Abwägung der Interessen von Fluggesellschaften, Flughäfen, Fluggästen und Frachtführern liegen, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und tatsächlich gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Die Regulierungsbehörde sollte in der Lage sein, tätig zu werden, wenn eine der Parteien dies beantragt. Sie darf keine ihrer Befugnisse an Behörden einer niedrigeren Ebene delegieren, denn dies würde ihre Verantwortlichkeit und Autorität untergraben. Sie sollte wirklich unabhängig von allen Beteiligten sein. Wenn dies nicht der Fall ist, muss auch eine nationale Rechtsmittelinstanz eingerichtet werden.

Mit der Änderung steht die Erwägung im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1. Wann immer es möglich ist, sollte die Regulierungsbehörde ernannt werden, um einer Ausweitung der

Bürokratie in den Mitgliedstaaten vorzubeugen.

Änderungsantrag 3
Erwägung 9

(9) **Wegen** des Aufkommens von Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste zu geringen Kosten betreiben, sollten Flughäfen, die von diesen Luftfahrtunternehmen bedient werden, Entgelte erheben können, die der Infrastruktur und/oder dem gebotenen Dienstleistungsniveau angemessen sind, da die Luftfahrtunternehmen ein legitimes Interesse an Dienstleistungen eines Flughafens haben, die dem Verhältnis von Preis und Qualität entsprechen. Der Zugang zu einem solchen **niedrigeren** Niveau von Infrastrukturen oder Dienstleistungen sollte in nichtdiskriminierender Weise allen Luftfahrtunternehmen offen stehen, die diese nutzen möchten. Falls die Nachfrage das Angebot übersteigt, sollte der Zugang auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien festgelegt werden, die vom Leitungsorgan des Flughafens aufzustellen sind.

(9) **Angesichts** des Aufkommens von Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste zu geringen Kosten betreiben, sollten Flughäfen, die von diesen Luftfahrtunternehmen bedient werden, Entgelte erheben können, die der Infrastruktur und/oder dem gebotenen Dienstleistungsniveau angemessen sind, da die Luftfahrtunternehmen ein legitimes Interesse an Dienstleistungen eines Flughafens haben, die dem Verhältnis von Preis und Qualität entsprechen. Der Zugang zu einem solchen **unterschiedlichen** Niveau von Infrastrukturen oder Dienstleistungen sollte in nichtdiskriminierender Weise allen Luftfahrtunternehmen offen stehen, die diese nutzen möchten. Falls die Nachfrage das Angebot übersteigt, muss der Zugang auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien festgelegt werden, die vom Leitungsorgan des Flughafens aufzustellen sind. **Jede Differenzierung und/oder Anhebung der Entgelte muss transparent und objektiv sein und sich auf eindeutige Kriterien stützen. Eine Differenzierung könnte als Anreiz für die Erschließung neuer Strecken gelten und somit die regionale Entwicklung in Regionen fördern, die geografische und naturbedingte Nachteile aufweisen, einschließlich der Regionen in äußerster Gebiete.**

Begründung

Es handelt sich nicht unbedingt um ein niedrigeres Niveau, es könnte auch ein höheres Niveau sein; deshalb sollte besser von einem „unterschiedlichen Niveau“ gesprochen werden.

Durch die Änderung sollen die Bedingungen für eine Differenzierung klargestellt werden.

Änderungsantrag 4
Erwägung 10

(10) Da die Methoden zur Festlegung und Erhebung der Beträge zur Deckung von Sicherheitskosten in der Gemeinschaft variieren, ist eine Harmonisierung der Grundlage für die Anlastung von Sicherheitskosten auf Flughäfen der Gemeinschaft, bei denen sich die Kosten zur Gewährleistung der Sicherheit in den Flughafenentgelten widerspiegeln, erforderlich. Auf diesen Flughäfen sollten die Entgelte mit den Kosten der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, wobei eine etwaige öffentliche Finanzierung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen **zu berücksichtigen ist**.

(10) Da die Methoden zur Festlegung und Erhebung der Beträge zur Deckung von Sicherheitskosten in der Gemeinschaft variieren, ist eine Harmonisierung der Grundlage für die Anlastung von Sicherheitskosten auf Flughäfen der Gemeinschaft, bei denen sich die Kosten zur Gewährleistung der Sicherheit in den Flughafenentgelten widerspiegeln, erforderlich. Auf diesen Flughäfen sollten die Entgelte mit den **tatsächlichen** Kosten der Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen in Zusammenhang stehen, wobei eine etwaige öffentliche Finanzierung der Kosten **und staatliche Beihilfen zu den Kosten** von Sicherheitsmaßnahmen **exakt zu verwalten sind sowie sicherzustellen ist, dass die Leistungserbringung zu Selbstkosten erfolgt und daher keinen Gewinn erbringen darf. Die Einkünfte, die aus den Flughafenentgelten erzielt werden, welche zur Deckung der Kosten zur Gewährleistung der Sicherheit eingeführt werden, sollten ausschließlich zur Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen verwendet werden.**

Begründung

Genauere Formulierung. Staatliche Beihilfen und andere Formen der öffentlichen Finanzierung dürfen nicht zu einem Ansteigen der Flughafenentgelte führen.

Sicherheitsentgelte dürfen nur in der tatsächlichen Höhe der Kosten der Sicherheitsmaßnahmen erhoben werden.

Um die Sicherheit der Passagiere und die notwendige Infrastruktur auf den Flughäfen zu gewährleisten, sind Investitionen erforderlich, die aus den Flughafenentgelten finanziert werden können.

Änderungsantrag 5
Erwägung 11

(11) Die Flughafennutzer sollten ein Anrecht

(11) Die Flughafennutzer sollten ein Anrecht

auf ein **Mindestdienstleistungsniveau** im Gegenzug für die von ihnen gezahlten Entgelte haben. Um dies zu gewährleisten, sollte das Dienstleistungsniveau Gegenstand von Vereinbarungen sein, die in regelmäßigen Zeitabständen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Vereinigungen, die die Flughafennutzer an dem betreffenden Flughafen vertreten, getroffen werden.

auf ein **festgelegtes Dienstleistungsniveau** im Gegenzug für die von ihnen gezahlten Entgelte haben. Um dies zu gewährleisten, sollte das Dienstleistungsniveau Gegenstand von Vereinbarungen sein, die in regelmäßigen Zeitabständen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Vereinigungen, die die Flughafennutzer an dem betreffenden Flughafen vertreten, getroffen werden.

Begründung

Die Festlegung von Dienstleistungsniveaus sollte sich nicht lediglich an einem Mindestniveau orientieren.

Änderungsantrag 6 Artikel 1 Absatz 1

1. Diese Richtlinie legt gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen der Gemeinschaft fest.

1. Diese Richtlinie legt gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen der Gemeinschaft fest. **Die Freiheit des Leitungsorgans des Flughafens, sich für die Anwendung des Single- oder Dual-Till-Systems oder eines kombinierten Systems zu entscheiden, bleibt unberührt.**

Begründung

Es gibt in der Europäischen Union aufgrund unterschiedlicher Geschäftsmodelle verschiedene Methoden der Entgeltberechnung. Nach dem Subsidiaritätsprinzip bleiben die Wahl des Geschäftsmodells sowie die Methode der Entgeltberechnung in der Verantwortung des Flughafenbetreibers.

Änderungsantrag 7 Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 1

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.

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 **5 Millionen** Fluggastbewegungen oder **aber ein jährliches Gesamtaufkommen von mehr als 15 % der Fluggastbewegungen ihres**

Mitgliedstaates aufweisen.

Die Mitgliedstaaten dürfen diese Richtlinie nach einer ausführlichen Prüfung durch die nationale Wettbewerbsbehörde auch auf andere Flughäfen anwenden, wenn sich dies als notwendig herausstellt.

Begründung

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15% der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

Diese Richtlinie sollte auf alle Flughäfen Anwendung finden, die auf dem Markt eine gewisse Macht ausüben; die Anwendung der Richtlinie sollte also auf der Grundlage der Prüfung der Wettbewerbsbehörden ausgeweitet werden können.

Änderungsantrag 8

Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 1 a (neu)

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen eine Liste der Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet, für die diese Richtlinie gilt. Diese Liste stützt sich auf Daten von EUROSTAT und wird jährlich aktualisiert.

Begründung

Nur Flughäfen, die (möglicherweise) über eine marktbeherrschende Stellung verfügen, sollten in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden.

Änderungsantrag 9
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2 a (neu)

Diese Richtlinie findet außerdem Anwendung auf Flughafennetzwerke und auf alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen in einem Gebiet, auf das die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind.

Begründung

Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den „Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“ vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15% der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.

Änderungsantrag 10
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 2

Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste erhoben werden, oder auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft erhoben werden.

Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste erhoben werden, oder auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft erhoben werden, **oder auf**

Umlagen, die zur Finanzierung der Hilfestellungen für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität gemäß Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität¹ erhoben werden.

¹ABl. C 204 vom 26.7.2006, S. 1.

Begründung

Analog zur Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 und zur Richtlinie 96/67/EG sollte auch der Regelungsgegenstand der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 vom Anwendungsbereich der vorliegenden Gesetzgebung ausgenommen werden.

Änderungsantrag 11 Artikel 2 Buchstabe b

(b) "Leitungsorgan des Flughafens" die Stelle, die nach den nationalen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder Verträgen – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die **Flughafeneinrichtungen** zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen obliegt;

(b) „Leitungsorgan des Flughafens“ **ist** die Stelle, die nach den nationalen Rechtsvorschriften – gegebenenfalls neben anderen Tätigkeiten – die Aufgabe hat, die **Einrichtungen eines Flughafens oder Flughafennetzwerkes** zu verwalten und zu betreiben, und der die Koordinierung und Überwachung der Tätigkeiten der verschiedenen Akteure auf dem betreffenden Flughafen **oder in dem betreffenden Flughafennetzwerk** obliegt;

Begründung

Dies ist eine genauere Formulierung und steht im Einklang mit dem Änderungsantrag zu Artikel 2 Buchstabe aa.

Änderungsantrag 12 Artikel 2 Buchstabe d

(d) „Flughafenentgelt“ ist eine zugunsten des Leitungsorgans des Flughafens erhobene und von den Flughafennutzern und/oder

(d) „Flughafenentgelt“ ist eine zugunsten des Leitungsorgans des Flughafens erhobene und von den Flughafennutzern und/oder

Fluggästen **gezahlte Abgabe zum Ausgleich aller oder eines Teils der Kosten** der Einrichtungen und Dienstleistungen, die ausschließlich vom Leitungsorgan des Flughafens bereitgestellt werden und mit Start und Landung, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen;

Fluggästen **für die Benutzung** der Einrichtungen und Dienstleistungen **gezahlte Abgabe**, die ausschließlich vom Leitungsorgan des Flughafens bereitgestellt werden und mit Start und Landung, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen;

Begründung

Die Definition des Begriffs „Flughafenentgelt“ für die Zwecke der Richtlinie sollte keine Bezugnahme auf Faktoren enthalten, die die Höhe der Flughafenentgelte bestimmen.

Änderungsantrag 13 Artikel 2 Buchstabe e

(e) "Sicherheitsentgelt" ein Entgelt, das eigens dem Ausgleich aller oder eines Teils der Kosten von **Sicherheitsmaßnahmen** zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen dient;

(e) „Sicherheitsentgelt“ ist eine Abgabe, die eigens dem Ausgleich aller oder eines Teils der Kosten von **Mindestsicherheitsmaßnahmen** zum Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen dient, **die in der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt festgelegt worden sind**¹.

¹ ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

Begründung

Dient der Klarstellung.

Änderungsantrag 14 Artikel 2 Buchstabe ea (neu)

(ea) „Flughafennetzwerk“ ist eine Anzahl von Flughäfen innerhalb eines Mitgliedstaates, die von einem durch die zuständige nationale Behörde bestimmten Flughafenverwalter betrieben werden.

Begründung

In einigen EU-Staaten (Spanien, Portugal, Griechenland, Schweden, Finnland) ist der Luftverkehr über Flughafennetzwerke organisiert, um den besonderen geographischen Gegebenheiten angemessen Rechnung zu tragen und um allen Bürgern und Unternehmen Zugang zum Lufttransportverbund zu ermöglichen. Diese Besonderheit sollte angemessen berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 15 Artikel 3 Absatz 1 a (neu)

Von dieser Bestimmung bleibt die Möglichkeit der Einführung variabler Entgelte, die aus objektiven und transparenten Gründen im Allgemeininteresse liegen, unberührt.

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, Regelungen für variable Entgelte zu schaffen, insbesondere aus Gründen des Umweltschutzes (Lärmentgelt, Verkehrsregulierung) und der Raumordnung.

Änderungsantrag 16 Artikel 3 a (neu)

Artikel 3a Flughäfen eines Netzwerks

Um zu gewährleisten, dass der Zugang zu den Flughäfen eines Flughafennetzes zu Kosten möglich ist, die im Verhältnis zur Zahl der Fluggäste stehen, können die Mitgliedstaaten den Betreibern von Flughafennetzen gestatten, ein einheitliches und transparentes System von Flughafenentgelten für alle Flughäfen, die dem Netz angehören, einzuführen. Die Genehmigung wird nur unter der Voraussetzung erteilt, dass der Wettbewerb zwischen den Flughäfen in verschiedenen Mitgliedstaaten nicht verzerrt wird, zum Beispiel unter dem Gesichtspunkt des Fremdenverkehrs. Im Falle eines Konflikts kann der Beschwerdeführer sich unter Berufung auf die einschlägigen

**Wettbewerbsvorschriften der Gemeinschaft
an die Kommission wenden.**

Begründung

Flughäfen, die nicht weit voneinander entfernt sind und in Gebieten gelegen sind, die für den Fremdenverkehr besonders wichtig sind, stehen miteinander im Wettbewerb, und Änderungen bei den Flughafenentgelten sowie die Auswirkungen der Richtlinie können das Verkehrsaufkommen dieser Flughäfen und den daraus resultierenden Wettbewerb entscheidend beeinflussen.

Änderungsantrag 17
Artikel 4 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches **und regelmäßig durchzuführendes** Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. **Die Konsultationen finden mindestens einmal jährlich statt.**

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen, **für den diese Richtlinie gilt**, ein verbindliches Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Struktur der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte, **einschließlich des Qualitätsniveaus der Dienste, die vom Leitungsorgan des Flughafens für das Flughafenentgelt erbracht werden**, eingerichtet wird. **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass solche Konsultationen stattfinden, bevor die Flughafenleitungsorgane oder die Flughafennutzer beabsichtigen, wesentliche Änderungen an der Struktur oder der Höhe der Flughafenentgelte einzuführen bzw. vorzunehmen. Gibt es eine mehrjährige Vereinbarung zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern, dann richten sich die Konsultationen nach den in dieser Vereinbarung festgelegten Bestimmungen.**

Begründung

Die Konsultation ist nur vor anstehenden Änderungen erforderlich.

Änderungsantrag 18
Artikel 4 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte wann immer möglich im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafenutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafenutzern spätestens **vier** Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafenutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafenutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss **spätestens zwei Monate** vor dessen Inkrafttreten. Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafenutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafenutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wurde.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte wann immer möglich im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafenutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafenutzern spätestens **sechs** Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafenutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafenutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss **innerhalb einer angemessenen Frist** vor dessen Inkrafttreten. Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafenutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafenutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wurde.

Begründung

Im Einklang mit dem Grundsatz der ICAO (Dok. 9082/7): „within a reasonable time in advance“.

Änderungsantrag 19
Artikel 4 Absatz 3

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bei Uneinigkeit über eine Entscheidung zu Flughafenentgelten **jede Partei** die unabhängige Regulierungsbehörde anrufen kann, die die Begründung für die Änderung

3. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bei Uneinigkeit über eine Entscheidung zu Flughafenentgelten, **die nicht beigelegt werden kann, das Leitungsorgan des Flughafens oder die Flughafenutzer,**

der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte prüft.

sofern sie mindestens zwei voneinander unabhängige Fluggesellschaften oder mindestens 10 % der jährlichen Flugbewegungen bzw. des jährlichen Fluggastaufkommens am entsprechenden Flughafen repräsentieren, die unabhängige Regulierungsbehörde anrufen kann, die die Begründung für die Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte prüft.

Die gemäß Artikel 10 ernannte oder errichtete unabhängige Regulierungsbehörde:

(i) richtet ein Verfahren für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern oder ihren Vertretern über Änderungen der Höhe oder der Struktur der Flughafenentgelte, einschließlich derjenigen, die die Qualität der Dienste betreffen, ein;

(ii) legt die Bedingungen fest, unter denen ihr eine Meinungsverschiedenheit zur Beilegung vorgelegt werden kann;

(iii) legt die Kriterien fest, die bei der Beurteilung einer Meinungsverschiedenheit angewandt werden.

Diese Bedingungen und Kriterien müssen nicht diskriminierend und transparent sein und im Einklang mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechts und dieser Richtlinie stehen.

Die Prüfung der Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte hat keine aufschiebende Wirkung.

Begründung

Hierdurch wird der Änderungsantrag 5 des Berichtstatters und dessen Begründung wieder aufgenommen. Es wird lediglich hinzugefügt, dass die Uneinigkeit über eine Entscheidung über Flughafenentgelte, bei der die unabhängige Regulierungsbehörde angerufen werden

kann, so sein muss, dass sie nicht beigelegt werden kann, d. h. alle in den einschlägigen Rechtsvorschriften vorgesehenen Schlichtungsmöglichkeiten zwischen den Parteien müssen ausgeschöpft sein.

Änderungsantrag 20
Artikel 4 Absatz 3 a (neu)

3a. Der Flughafennutzer legt durch Anscheinsbeweis dar, dass der betreffende Flughafen Maßnahmen getroffen hat, die gegen das Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft verstoßen.

Begründung

Ließe man zu, dass die Flughäfen und die Fluggesellschaften sich im Falle einer Meinungsverschiedenheit uneingeschränkt an die unabhängige Regulierungsbehörde wenden können, würde dies zu feindseligem Verhalten führen, und die Parteien hätten weniger Interesse daran, normale gewerbliche Vereinbarungen auszuhandeln.

Es muss klargestellt werden, dass die Erhebung von Entgelten nicht bis zur Beilegung einer Streitigkeit aufgeschoben oder ausgesetzt wird. Es sollte einen Anscheinsbeweis geben, dass die Preise in beträchtlichem Maße über die entsprechenden Kosten hinausgingen bzw. dass die Gewinne in beträchtlichem Maße über das wettbewerbsfähige Niveau hinausgingen.

Änderungsantrag 21
Artikel 4 Absatz 3 b (neu)

3b. Dies hat keinen Einfluss auf bestehende Streitbeilegungs- oder gesetzliche Rechtsbehelfsverfahren.

Begründung

Ließe man zu, dass die Flughäfen und die Fluggesellschaften sich im Falle einer Meinungsverschiedenheit uneingeschränkt an die unabhängige Regulierungsbehörde wenden können, würde dies zu feindseligem Verhalten führen, und die Parteien hätten weniger Interesse daran, normale gewerbliche Vereinbarungen auszuhandeln.

Es muss klargestellt werden, dass die Erhebung von Entgelten nicht bis zur Beilegung einer Streitigkeit aufgeschoben oder ausgesetzt wird. Es sollte einen Anscheinsbeweis geben, dass die Preise in beträchtlichem Maße über die entsprechenden Kosten hinausgingen bzw. dass die Gewinne in beträchtlichem Maße über das wettbewerbsfähige Niveau hinausgingen.

Änderungsantrag 22

Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b

(b) die *Methode der Entgeltberechnung*;

(b) die *zur Entgeltberechnung angewandte Methodik unter Angabe, ob das Single- oder Dual-Till-System oder eine Mischform zur Anwendung gebracht wurde*;

Begründung

Man macht es sich zu einfach, wenn man davon ausgeht, dass die Entgelte nach im Voraus festgelegten Berechnungsmethoden berechnet werden. Die Flughäfen sollten die Anpassungen vornehmen können, die sich aufgrund von Marktdruck und Wettbewerb als notwendig erweisen.

Das vom Leitungsorgan des Flughafens gewählte Geschäftsmodell hat unmittelbare Auswirkungen auf die angewandte Methode der Entgeltberechnung. Insofern sollte dieses im Sinne der Transparenzanforderungen offen gelegt werden.

Änderungsantrag 23

Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c

(c) die Gesamtkostenstruktur des Flughafens;

(c) die Gesamtkostenstruktur des Flughafens *im Zusammenhang mit den Einrichtungen und Diensten, welche die Flughafenentgelte abdecken sollen, soweit dies für die Berechnung der Flughafenentgelte relevant ist und in den jährlichen Geschäftsberichten dargestellt werden muss*;

Begründung

Die Kostenstruktur sollte genauer Bezug nehmen auf die Kosten, die die Einrichtungen und Dienste betreffen, die mit Start und Landung, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen.

Die Gesamtkostenstruktur des Flughafens wird in den jährlichen Geschäftsberichten dargestellt. Es bedarf jedoch einer Spezifizierung der Kostenstruktur, soweit sie entsprechend dem Geschäftsmodell für die Berechnung der Flughafenentgelte herangezogen wird.

Änderungsantrag 24

Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d a (neu)

(da) Erträge des Flughafens aus staatlichen Beihilfen, Subventionen und

**anderen geldwerten
Unterstützungsleistungen im
Zusammenhang mit den Erträgen aus
Entgelten;**

Begründung

Im Sinne einer durchgehenden Transparenz sollten Erträge aus staatlichen Beihilfen und anderen Formen von Subventionen oder öffentlicher Unterstützung angegeben werden.

Änderungsantrag 25
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d b (neu)

**(db) staatliche und regionale Beihilfen, die
dem Flughafen gewährt werde,n und die
Höhe der Mittel aus der zentralen
Finanzierung im Zusammenhang mit den
Verpflichtungen zur Erbringung
öffentlicher Dienstleistungen;**

Begründung

Wenigstens einmal im Jahr muss das Leitungsorgan des Flughafens den Flughafennutzern Informationen über die Komponenten erteilen, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen. Im Interesse der Transparenz müssen diese Informationen die Höhe der staatlichen und regionalen Beihilfen umfassen, die den Flughäfen zuerkannt werden, sowie die Höhe der Mittel aus der zentralen Finanzierung im Zusammenhang mit den Verpflichtungen zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen.

Änderungsantrag 26
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe f

(f) die voraussichtliche *Entwicklung der Entgelte*, der Verkehrsentwicklung sowie beabsichtigte Investitionen;

(f) der voraussichtliche *Grad* der Verkehrsentwicklung sowie beabsichtigte *größere* Investitionen;

Begründung

Eine Bekanntgabe künftiger Entgelte würde einer „Preissignalisierung“ entsprechen und könnte sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken, da dies einem kartell-ähnlichem Verhalten Vorschub leisten würde. Das Niveau der Entgelte wird nach Konsultation zwischen den Parteien festgelegt, und Prognosen gibt es nicht. Flughäfen, die in einem regulierten Umfeld tätig sind, können das Niveau der Entgelte nicht vorhersehen.

Änderungsantrag 27
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe h

(h) **Produktivität der** Investitionen bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität und die Qualität der **erbrachten** Dienste.

(h) **der absehbare Output geplanter größerer** Investitionen bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität und die Qualität der Dienste.

Begründung

Der Begriff „Produktivität“ kann ganz unterschiedlich ausgelegt werden.

Änderungsantrag 28
Artikel 5 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan **regelmäßig** insbesondere folgende Informationen liefern:

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan **vor anstehenden Änderungen der Höhe der Flughafenentgelte oder der Flughafenentgeltregelung oder vor der Erhebung neuer Entgelte** insbesondere folgende Informationen liefern:

Begründung

Die Übermittlung der Informationen ist lediglich bei anstehenden Änderungen oder bei der Neueinführung von Entgelten relevant.

Dieser Änderungsantrag ersetzt Änderungsantrag 10 des Berichtsentwurfs.

Änderungsantrag 29
Artikel 5 Absatz 3

3. Die aufgrund **dieses Artikels** übermittelten Informationen sind als vertraulich anzusehen und entsprechend zu behandeln.

3. Die aufgrund **der Absätze 1 und 2** übermittelten Informationen sind als vertraulich anzusehen und entsprechend zu behandeln. **Sie unterliegen der nationalen Gesetzgebung zur Vertraulichkeit von Daten. Im Falle von börsennotierten Flughäfen sind insbesondere die börsenrechtlichen Vorgaben zu beachten.**

Begründung

Dieser Änderungsantrag soll die Kohärenz mit Absatz 3 a (neu) gewährleisten, da in diesem eine Transparenzpflicht zwischen Flughafennutzern und Luftverkehrskunden eingeführt wird.

Die Vertraulichkeit von Daten muss durch nationale Gesetzgebung gewährleistet sein. Weiterhin sind die besonderen börsenrechtlichen Vorgaben von börsennotierten Flughäfen zu beachten.

Dieser Änderungsantrag ersetzt Änderungsantrag 11 des Berichtsentwurfs.

Änderungsantrag 30
Artikel 5 Absatz 3 a (neu)

3a. Die unabhängige Regulierungsbehörde hat – unter Berücksichtigung angemessener Vertraulichkeitsregeln – Zugang zu allen Informationen, die sie im Rahmen ihrer Tätigkeit benötigt.

Begründung

Es ist wichtig, dass die Transparenzregeln auch dann angewandt werden, wenn es um den Zugang der unabhängigen Behörde zu Informationen geht.

Änderungsantrag 31
Artikel 6

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird. ***Binnen höchstens fünf Jahren bevor die Investition operationell wird, kann das Leitungsorgan des Flughafens seine Interessen über eine Vorfinanzierung sicherstellen, wenn die Flughafenentgelte festgelegt werden.***

Begründung

Vorfinanzierung ist für die Entwicklung neuer Infrastrukturen von entscheidender Bedeutung. Zu diesem Zweck ist eine plötzliche und erhebliche Erhöhung der Entgelte unvermeidbar. Zum Schutze der Interessen der Fluggesellschaften kann die Vorfinanzierung erst dann beginnen, nachdem das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer von der Vollendung der neuen Infrastrukturvorhaben in Kenntnis gesetzt hat, und zwar nicht mehr als fünf Jahre vor dem Zeitpunkt, zu dem die Investition operationell wird.

Änderungsantrag 32
Artikel 6 a (neu)

Das Leitungsorgan des Flughafens kann neue Infrastrukturvorhaben durch eine entsprechende Anhebung der Flughafenentgelte vorfinanzieren. Voraussetzung ist, dass

a) die Flughafennutzer in transparenter Weise über Umfang und Zeitraum der Anhebung der Flughafenentgelte informiert werden;

b) alle zusätzlichen Einnahmen ausschließlich für die Errichtung der vereinbarten Infrastruktur verwendet werden;

c) alle amtlichen Genehmigungen vorliegen;

Begründung

Da Interessenskonflikte vorliegen können, gilt es zu vermeiden, dass „Vetos“ der Flughafennutzer eine Vorfinanzierung unmöglich machen; deshalb sollten sie lediglich informiert werden, aber auf eine transparente Art und Weise.

Änderungsantrag 33 Artikel 7 Absatz 1

1. Um einen reibungslosen und effizienten Betrieb auf einem Flughafen sicherzustellen, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass das Leitungsorgan des Flughafens und die Verbände zur Vertretung von Nutzern des betreffenden Flughafens in Verhandlungen eintreten über den Abschluss **einer Vereinbarung zum Dienstleistungsniveau** bezüglich der Qualität der an den Abfertigungsgebäuden des Flughafens erbrachten Dienstleistungen sowie über die zeitgerechte Bereitstellung zutreffender Informationen der Flughafennutzer über ihren voraussichtlichen Betrieb gemäß Artikel 5 Absatz 2, um dem Flughafen die Erfüllung seiner Verpflichtungen zu ermöglichen. Eine solche Vereinbarung ist mindestens einmal alle zwei Jahre zu schließen und der unabhängigen Regulierungsbehörde jedes

1. Um einen reibungslosen und effizienten Betrieb auf einem Flughafen sicherzustellen, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass das Leitungsorgan des Flughafens und die Verbände zur Vertretung von Nutzern des betreffenden Flughafens in Verhandlungen eintreten über den Abschluss **von Vereinbarungen zu den jeweiligen Dienstleistungsniveaus gemäß den Bestimmungen über Entgeltdifferenzierungen nach Artikel 8** bezüglich der Qualität der an den Abfertigungsgebäuden des Flughafens erbrachten Dienstleistungen sowie über die zeitgerechte Bereitstellung zutreffender Informationen der Flughafennutzer über ihren voraussichtlichen Betrieb gemäß Artikel 5 Absatz 2, um dem Flughafen die Erfüllung seiner Verpflichtungen zu ermöglichen. Eine solche Vereinbarung ist

Mitgliedstaats zu melden

mindestens einmal alle zwei Jahre zu schließen und der unabhängigen Regulierungsbehörde jedes Mitgliedstaats zu melden

Begründung

Aufgrund einer möglichen Entgeltdifferenzierung (siehe Artikel 8 des Richtlinienvorschlags) ist es erforderlich, zu verschiedenen Vereinbarungen über das jeweilige Dienstleistungsniveau zu kommen.

Änderungsantrag 34 Artikel 8 Titel

Entgeltdifferenzierung

Unterschiedliche Entgelte

Begründung

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die Flughäfen einzelne Fluggesellschaften nicht diskriminieren, indem sie diesen eine Vorzugsbehandlung gewähren und mit einzelnen Fluggesellschaften Vereinbarungen und Verträge abschließen, in denen Ausnahmen vorgesehen sind, und um zu gewährleisten, dass Fluggesellschaften kein größeres Volumen an Dienstleistungen bekommen können und sich so Vorteile und geschäftliche Konzessionen verschaffen, auf eine Art und Weise, die nicht offen und transparent ist, die andere ausschließt und anderen nicht offen steht, sowie durch den Abschluss einzelner, nicht-öffentlicher Verträge.

Änderungsantrag 35 Artikel 8 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und dem Umfang dieser Dienstleistungen differenziert werden.

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und dem Umfang dieser Dienstleistungen, ***aber auch entsprechend der Umweltfreundlichkeit,***

der Lärmbelastung oder anderen öffentlichen Interessen differenziert werden, vorausgesetzt, die Bestimmung erfolgt auf der Grundlage relevanter, objektiver und transparenter Kriterien.

Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass Flughäfen die gleichen Entgelte für die gleichen Dienstleistungen erheben. Das Leitungsorgan des Flughafens kann den Flughafennutzern auf der Grundlage der Qualität einer in Anspruch genommenen Dienstleistung Konzessionen in Bezug auf Entgelte einräumen, vorausgesetzt, die betreffende Konzession ist allen Flughafennutzern zu transparenten und objektiven Bedingungen, die veröffentlicht werden, zugänglich. Das Leitungsorgan kann den Nutzern eine Konzession einräumen, die neue Strecken eröffnen, unter der Voraussetzung, dass die Konzession entsprechend auf öffentliche und nicht diskriminierende Weise eingeräumt wird und allen Flughafennutzern in gleicher Weise zugänglich ist, im Einklang mit dem Wettbewerbsrecht der Gemeinschaft.

Begründung

Die Flughäfen sollten auch die Möglichkeit haben, eine Differenzierung der Flughafenentgelte nach Faktoren wie der Umweltfreundlichkeit, der Lärmbelastung und anderer öffentlicher Interessen vorzunehmen, um ihre verfügbare Kapazität optimal zu nutzen.

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die Flughäfen einzelne Fluggesellschaften nicht diskriminieren, indem sie diesen eine Vorzugsbehandlung gewähren und mit einzelnen Fluggesellschaften Vereinbarungen und Verträge abschließen, in denen Ausnahmen vorgesehen sind, und um zu gewährleisten, dass Fluggesellschaften kein größeres Volumen an Dienstleistungen bekommen können und sich so Vorteile und geschäftliche Konzessionen verschaffen, auf eine Art und Weise, die nicht offen und transparent ist, die andere ausschließt und anderen nicht offen steht, sowie durch den Abschluss einzelner, nicht-öffentlicher Verträge.

Änderungsantrag 36 Artikel 8 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten **gewährleisten, dass**

2. Die Mitgliedstaaten **ergreifen die**

jeder Flughafennutzer, der die maßgeschneiderten Dienstleistungen oder das besonders vorbehaltenen Abfertigungsgebäude oder den besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes nutzen will, Zugang zu diesen Dienstleistungen und diesem Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes erhält.

Falls mehr Nutzer Zugang zu den maßgeschneiderten Dienstleistungen und/oder einem besonders vorbehaltenen Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes wünschen, als aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen Zugang erhalten können, ist der Zugang auf der Grundlage relevanter, objektiver, transparenter und nicht diskriminierender Kriterien festzulegen.

Maßnahmen, die notwendig sind, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und dem Umfang dieser Dienstleistungen differenziert werden.

Begründung

Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die Flughäfen einzelne Fluggesellschaften nicht diskriminieren, indem sie diesen eine Vorzugsbehandlung gewähren und mit einzelnen Fluggesellschaften Vereinbarungen und Verträge abschließen, in denen Ausnahmen vorgesehen sind, und um zu gewährleisten, dass Fluggesellschaften kein größeres Volumen an Dienstleistungen bekommen können und sich so Vorteile und geschäftliche Konzessionen verschaffen, auf eine Art und Weise, die nicht offen und transparent ist, die andere ausschließt und anderen nicht offen steht, sowie durch den Abschluss einzelner, nicht-öffentlicher Verträge.

Änderungsantrag 37 Artikel 9 Absatz 1

Sicherheitsentgelte sind ausschließlich zur Abgeltung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu verwenden. Diese Kosten werden gemäß den in jedem Mitgliedstaat allgemein anerkannten Grundsätzen der Rechnungslegung und Bewertung festgelegt. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass dabei insbesondere Folgendes berücksichtigt wird:

Sicherheitsentgelte sind ausschließlich zur Abgeltung der Kosten von Sicherheitsmaßnahmen zu verwenden **und dürfen diese Kosten nicht übersteigen. Ein Gewinn darf mit Sicherheitsentgelten nicht erzielt werden.** Diese Kosten werden gemäß den in jedem Mitgliedstaat allgemein anerkannten Grundsätzen **der wirtschaftlichen und betrieblichen Effizienz** sowie der Rechnungslegung und Bewertung festgelegt. **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Kosten fair auf die**

verschiedenen Nutzergruppen am jeweiligen Flughafen verteilt werden. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dabei insbesondere Folgendes berücksichtigt wird:

Begründung

Eigentlich ist es die Pflicht eines jeden Mitgliedstaates, die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen zumindest anteilig zu tragen, da sie nicht nur den Passagieren und Fluggesellschaften, sondern auch der allgemeinen Öffentlichkeit zu Gute kommen. Ungeachtet dessen dürfen Fluggesellschaften bzw. die Passagiere als Verbraucher, insofern sie ganz oder teilweise die Kosten zu tragen haben, nicht auch noch mit einem Gewinn für die Durchführenden der Sicherheitsmaßnahmen belastet werden. Zudem sollten neben den Fluglinien bzw. Passagieren auch die weiteren Nutznießer der Sicherheitsmaßnahmen am Flughafen einbezogen werden.

Änderungsantrag 38 Artikel 9 Spiegelstrich 2

– Ausgaben für Sicherheitspersonal und Sicherheitsmaßnahmen;

– Ausgaben für Sicherheitspersonal und Sicherheitsmaßnahmen ***mit Ausnahme der Kosten von kurzfristigen verschärften Sicherheitsmaßnahmen; Maßnahmen, die nach nationalem Recht aufgrund einer besonderen Risikoabschätzung auferlegt werden und zu zusätzlichen Ausgaben führen, unterliegen nicht den Bestimmungen dieser Maßnahme.***

Änderungsantrag 39 Artikel 9 Spiegelstrich 3

– Zuschüsse und Subventionen von Behörden für Zwecke der Sicherheit.

– Zuschüsse und Subventionen von Behörden für Zwecke der Sicherheit, ***die deutlich kenntlich zu machen sind.***

Begründung

Hierdurch soll eine Doppelfinanzierung vermieden werden. Siehe Begründung des Änderungsantrags zu Erwägung 10.

Änderungsantrag 40 Artikel 9 Absatz 1 a (neu)

Die Einnahmen aus den erhobenen Sicherheitsentgelten auf einem bestimmten Flughafen dürfen nur zur Deckung der Ausgaben für die Sicherheit des Flughafens an dem Ort, an dem die Entgelte erhoben wurden, verwendet werden. Bei Flughafennetzen werden die Einnahmen aus Sicherheitsentgelten nur zur Deckung der Ausgaben für die Sicherheit verwendet, die den Flughäfen entstehen, die dem Netz angehören.

Begründung

Es ist unbedingt zu vermeiden, dass Sicherheitsentgelte, die in einem Mitgliedstaat erhoben wurden, zum Flughafen eines anderen Mitgliedstaates umgeleitet werden, z. B. wenn es sich um denselben Eigentümer handelt.

Änderungsantrag 41
Artikel 9 a (neu)

Artikel 9a

Die Kosten für die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen, die strenger sind als die in der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 festgelegten Mindestsicherheitsmaßnahmen, tragen die Mitgliedstaaten.

Begründung

Die Mitgliedstaaten können Sicherheitsmaßnahmen treffen, die über die in der Verordnung 2320/2002 festgelegten Maßnahmen hinausgehen, sie müssen jedoch die daraus entstehenden Kosten tragen, damit keine Wettbewerbsverzerrung entsteht.

Änderungsantrag 42
Artikel 10 Absatz 1

1. Mitgliedstaaten ernennen oder errichten eine unabhängige Stelle als ihre unabhängige nationale Regulierungsbehörde, um die ordnungsgemäße Anwendung der Maßnahmen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie ergriffen wurden, zu

1. Mitgliedstaaten ernennen oder errichten eine unabhängige Stelle als ihre unabhängige nationale Regulierungsbehörde, um die ordnungsgemäße Anwendung der Maßnahmen, die zur Umsetzung dieser Richtlinie ergriffen wurden, ***und die***

gewährleisten **und die nach Artikel 4 und 7 auferlegten Aufgaben zu übernehmen.** Diese Stelle kann dieselbe sein, die von einem Mitgliedstaat mit der Anwendung der zusätzlichen Regulierungsmaßnahmen nach Artikel 1 Absatz 2 betraut ist, einschließlich der Genehmigung der Entgeltregelung und/oder Entgelthöhe, sofern sie die Anforderungen von Absatz 2 erfüllt.

Durchführung der nach Artikel 4 und 7 auferlegten Aufgaben zu gewährleisten. Diese Stelle kann dieselbe sein, die von einem Mitgliedstaat mit der Anwendung der zusätzlichen Regulierungsmaßnahmen nach Artikel 1 Absatz 2 betraut ist, einschließlich der Genehmigung der Entgeltregelung und/oder Entgelthöhe, sofern sie die Anforderungen von Absatz 2 erfüllt.

Begründung

Die Organisation der unabhängigen Regulierungsbehörde liegt in der Verantwortung der Mitgliedstaaten, die die Durchführung der in Artikel 4 und 7 genannten Aufgaben sowie der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie gewährleisten müssen.

Änderungsantrag 43 Artikel 10 Absatz 1 a (neu)

1a. Die unabhängige nationale Regulierungsbehörde kann unter ihrer Aufsicht die Durchführung der Bestimmungen, oder Teile der Bestimmungen, dieser Richtlinie an regionale unabhängige Regulierungsbehörden delegieren, wenn die Durchführung nach gleichen Standards geschieht. Der unabhängigen nationalen Regulierungsbehörde obliegt weiterhin die Verantwortung für die Gewährleistung der rechtmäßigen Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie. Die Bestimmungen in Artikel 10 Absatz 2 dieser Richtlinie sollen auch auf regionale unabhängige Regulierungsbehörden Anwendung finden.

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Anwendung des Artikels 10 in der Fassung der Europäischen Kommission nicht in allen Mitgliedstaaten problemlos anwendbar ist.

Dieser Änderungsantrag ersetzt Änderungsantrag 17 des Berichtsentwurfs.

Änderungsantrag 44
Artikel 10 Absatz 4

4. Haben Leitungsorgane von Flughäfen oder Flughafennutzer eine Beschwerde in einer Angelegenheit, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, können sie die Beschwerde der unabhängigen Regulierungsbehörde vorlegen, die als Schlichtungsstelle tätig wird und innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Beschwerde eine Entscheidung erlässt. Die unabhängige Regulierungsbehörde muss berechtigt sein, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den Parteien anzufordern. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich.

4. Führt die unabhängige Regulierungsbehörde eine Prüfung der Begründung für die Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte gemäß Artikel 4 durch, ist sie berechtigt, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den betreffenden Parteien anzufordern, und sie ist verpflichtet, die betreffenden Parteien und alle anderen betroffenen Parteien zu konsultieren. Sie trifft ihre Entscheidung, sobald dies innerhalb von drei Monaten nach Zugang einer Beschwerde möglich ist, und muss die Entscheidung und ihre Begründung veröffentlichen. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich.

Begründung

Zwei Monate sind nicht genug Zeit für die unabhängige Regulierungsbehörde, um die Höhe der Strukturentgelte zu prüfen.

Änderungsantrag 45
Artikel 11 Absatz 1

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über ihre Anwendung sowie gegebenenfalls geeignete Änderungsvorschläge vor.

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über ihre Anwendung, **in dem sie die Fortschritte bewertet, die mit Blick auf die Ziele dieser Richtlinie erreicht worden sind**, sowie gegebenenfalls geeignete Änderungsvorschläge vor.

Begründung

Eine unabhängige Evaluierung der Anwendung der Richtlinie sollte mit den Fortschritten verknüpft sein, die im Hinblick auf die angestrebten Ziele erreicht wurden.

BEGRÜNDUNG

Der vorliegende Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Richtlinie zu Flughafenentgelten zielt darauf ab, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung einzelner Flughäfen zu unterbinden. Damit soll ein Beitrag für eine ausgewogene Entwicklung des europäischen Luftverkehrssektors geleistet werden. Alle Flughäfen und Fluggesellschaften, die den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie unterliegen, werden einheitlichen Regelungen hinsichtlich der gegenseitigen Informationspflicht, der Transparenzanforderungen sowie der Methodik zur Berechnung der Flughafenentgelte unterworfen. Mit der geplanten Einrichtung einer unabhängigen nationalen Regulierungsbehörde wird sichergestellt, dass die Richtlinie in vollem Umfang Anwendung findet.

Eine europäische Regelung ist erforderlich, da nicht in allen EU-Mitgliedstaaten ein funktionsfähiges, nicht-diskriminierendes und nachvollziehbares Verfahren zur Entgelteberechnung vorhanden ist. Insofern ist die vorgeschlagene Maßnahme dazu geeignet, Wettbewerbsverzerrungen sowohl zwischen den Flughäfen als auch zwischen einzelnen Fluggesellschaften, die unterschiedlichen Preisniveaus an einzelnen Flughäfen unterliegen, zu unterbinden. Die Institutionalisierung eines funktionierenden Mechanismus zur Konsultation und Festsetzung von Entgelten trägt auch zur Stärkung der Systempartnerschaft im Luftverkehr bei.

Der Standpunkt Ihres Berichterstatters zu den einzelnen Änderungsanträgen:

Mit dem vorgeschlagenen Anwendungsbereich (Flughäfen ab 1 Mio. Passagiere oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen pro Jahr) werden etwa 150 Flughäfen der Gemeinschaft von den Regulierungsbestimmungen der Richtlinie erfasst. Obwohl es grundsätzlich sinnvoll ist, möglichst viele Flughäfen in eine europäische Regulierung einzubeziehen, gibt es erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit des vorgeschlagenen Anwendungsbereichs. Gerade von britischer Seite werden diesbezüglich erhebliche Bedenken geäußert, was vor allem auf die in Großbritannien zu beobachtende, gegenläufige Tendenz zur Deregulierung in diesem Sektor zurückzuführen ist. Aber auch ungeachtet dessen sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie überdacht werden: Gerade bei Regionalflughäfen ist das Risiko des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung nicht gegeben. Im Gegenteil, oftmals verfügen hier die Fluggesellschaft über eine Position, die ihnen einen Vorteil bei den Verhandlungen über Flughafenentgelte ermöglicht. Unter Berücksichtigung der Kategorisierung gemäß den *„Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen“* vom September 2005 schlägt der Berichterstatter eine Anhebung des Anwendungsbereichs auf 5 Mio. Passagiere pro Jahr vor, d.h. auf Flughäfen der Kategorien B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) (*Änderungsantrag 1*).

In einigen Mitgliedstaaten (Spanien, Portugal, Griechenland, Schweden, Finnland), werden die Flughäfen im Rahmen von Flughafenverbänden betrieben. Damit liegen in den genannten Mitgliedstaaten Bedingungen vor, die mit den Bestimmungen dieser Richtlinie

möglicherweise unvereinbar sein könnten. Um zukünftig Unklarheiten und mögliche Rechtsstreits zu vermeiden, sollte ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass diese strukturellen Besonderheiten auch unter Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie weiterhin Bestand haben können (*Änderungsanträge 3 und 15*).

Der vorliegende Vorschlag der Europäischen Kommission sieht die Einrichtung einer unabhängigen nationalen Regulierungsbehörde in jedem EU-Mitgliedstaat vor. Diese soll mit der Durchsetzung der Vorschriften betraut werden. Besonders in Deutschland führt die Anforderung zur Einrichtung einer einzigen zentralen Regulierungsstelle aufgrund der föderalen Struktur jedoch zu erheblichen Problemen. Vor dem Hintergrund dessen ist zu überlegen, ob die Festlegung einer bestimmten institutionellen Struktur überhaupt notwendig ist. Stattdessen sollte die wirksame Durchsetzung der Prinzipien dieser Richtlinie, unabhängig von der institutionellen Ausgestaltung, im Vordergrund stehen (*Änderungsanträge 16 und 17*).

Weiterhin werden einige Änderungsanträge bezüglich der Konsultationspflicht vorgeschlagen, da die von der Europäischen Kommission vorgesehenen Darlegungspflichten der Flughäfen (teilweise aber auch der Fluggesellschaften) über die notwendigen Erfordernisse im Rahmen der vorliegenden Richtlinie hinausgehen (*Änderungsanträge 4, 7, 8, 9, 10, 11 und 13*).

Die Europäische Kommission weist in ihrer Begründung darauf hin, dass die Flughäfen in öffentlicher wie auch in privater Hand in der Regel ein Interesse an der Gewinnmaximierung haben. Dies kann unter Umständen zu einer unangemessenen Höhe der Entgelte und somit zu Störungen im Luftverkehrssystem führen. Diese Kritik trifft im Einzelfall sicherlich zu. Dennoch ist der Berichterstatter der Auffassung, dass Flughäfen - wie allen Wirtschaftsunternehmen - die Erwirtschaftung einer angemessenen Kapitalrendite durch Flughafenentgelte nicht verwehrt werden darf. Gleichzeitig sollte jedoch gewährleistet werden, dass den Flughafenutzern ausreichende Informationen seitens der Flughafenbetreiber über das dabei zugrunde gelegte Betriebsmodell vorliegen (*Änderungsanträge 2 und 6*).

Das Recht der Flughafenutzer zur Anrufung der unabhängigen Regulierungsbehörde bei Uneinigkeit über eine Entscheidung zu Flughafenentgelten birgt die Gefahr, dass einzelne Fluggesellschaften Fortschritte bei Änderungen der Flughafenentgelteregelung verhindern. Der Berichterstatter schlägt daher eine höhere Schwelle für die Ausübung des Anrufungsrechts vor. Weiterhin sollte sichergestellt sein, dass etwaige Streitigkeiten nicht zur Blockade von Entscheidungen führen (*Änderungsantrag 5*).

Die Entwicklung neuer Flughafeninfrastrukturen entwickelt sich zunehmend zu einer der wichtigsten Herausforderung für das europäische Luftverkehrssystem. Der Berichterstatter schlägt daher die Einfügung eines neuen Artikels vor, durch den die Einbeziehung der Kosten für genehmigte Infrastrukturprojekte in die Berechnung der Entgelte ermöglicht werden soll. Dadurch werden den Flughäfen die Verwirklichung neuer Vorhaben erleichtert und plötzliche, übermäßige Sprünge in der Höhe der Entgelte vermieden. Da der Bau neuer Infrastrukturen in der Regel ein langfristiges Projekt darstellt und keinen kurzfristigen Nutzen für die Flughafenutzer nach sich zieht, sollte die Vorfinanzierung im Rahmen der Entgelte nur im Einvernehmen mit den Fluggesellschaften und nach Information über Zeitraum und

Umfang stattfinden. Damit soll den von der ICAO formulierten Prinzipien für die Vorfinanzierung von Infrastrukturprojekten (siehe hierzu den Unterabsatz „*Pre-funding of projects*“ in „*ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services Doc 9082/7*“) Rechnung getragen werden (*Änderungsantrag 12*).

27.6.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR WIRTSCHAFT UND WÄHRUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu
Flughafenentgelten
(KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Eoin Ryan

KURZE BEGRÜNDUNG

Mit der vorliegenden Verordnung über die Regulierung von Flughafenentgelten soll vor allem gewährleistet werden, dass kommerziell betriebene Flughäfen mit bedeutender Marktmacht ihre beherrschende Stellung nicht ausnutzen, indem sie übermäßig hohe Entgelte für Einrichtungen und Dienste verlangen, wobei gleichzeitig sicherzustellen ist, dass wirtschaftlich effiziente Investitionen in die Entwicklung solcher Flughäfen sich lohnen.

In einigen Mitgliedstaaten wurden bereits Mechanismen zur unabhängigen Regulierung von Flughafenentgelten eingeführt. Das in einigen Mitgliedstaaten eingeführte Modell der wirtschaftlichen Anreizregelung impliziert grundsätzlich eine unabhängige Regulierungsstelle, die die Entgelte für die Versorgungsdienste regelmäßig anhand besonderer Kriterien überprüft und Entgelte auf der Grundlage einer effizienten Kostenstruktur für den Versorgungsdienst festsetzt und einen angemessenen Ertrag des wirtschaftlich effizient investierten Kapitals ermöglicht. Dieses System der Regulierung ermöglicht normalerweise Konsultationen mit Flughafennutzern und ganz allgemein Konsultation als Teil des Prozesses. Es ist ebenfalls üblich, dass Entgelte für eine bestimmte Zahl von Jahren festgelegt werden, um im Bereich der Regulierung Sicherheit zu fördern und die Finanzierung wirtschaftlich effizienter Investitionen zu möglichst attraktiven Bedingungen zu erleichtern.

Aus dem Vorschlag der Kommission geht überhaupt nicht deutlich hervor, dass ihr Vorschlag diesem Modell entspricht. Obwohl das erklärte Ziel der Richtlinie darin besteht, eine Reihe gemeinsamer Grundregeln einzuführen und es dem Ermessen der Mitgliedstaaten zu überlassen, wie sie diese Grundsätze in konkrete Regeln umsetzen, ist die Richtlinie de facto relativ normativ im Ansatz.

Ein Punkt betrifft z.B. die vorgeschlagene Anwendung der Richtlinie auf alle Flughäfen mit

einem Passagiergesamtaufkommen von 1 Million oder mehr. In Wirklichkeit geht es darum, ob ein Flughafen bei der Festlegung von Flughafenentgelten **erhebliche Marktmacht** ausüben kann. In Wirklichkeit sind viele Flughäfen mit einem Passagiergesamtaufkommen von weit über 1 Million nicht in der Lage, eine derartige Macht auszuüben, insbesondere Flughäfen, die auf öffentliche Mittel angewiesen sind, um ihren Betrieb zu unterstützen.

In Bezug auf die Bestimmungen über die zwingend vorgeschriebene jährliche Konsultation über Entgelte stehen im Zusammenhang mit dem Austausch ausführlicher Informationen und mit der Tatsache, dass diese Konsultation ausschließlich auf bestehende Luftfahrtunternehmen beschränkt ist, sei darauf verwiesen, dass Entgelte im Rahmen bestehender Anreizregelungen grundsätzlich für eine bestimmte Zahl von Jahren festgelegt, sofern keine wesentlichen Gründe dafür gegeben sind, die Entgelte zu überprüfen. Während die Absicht, die hinter dieser Bestimmung steht, nicht ganz klar ist, wenn es bedeuten würde, dass Entgelte jährlich überprüft werden können, könnte dies zu einer sehr kurzfristigen Perspektive und zu praktischen Problemen bei der Leitung des Flughafenbetriebs führen. Im Mittelpunkt sollten die Grundsätze der Konsultation und der Transparenz stehen, wobei die detaillierten Mechanismen den Mitgliedstaaten überlassen bleiben.

In Bezug auf die Tatsache, dass jede Angelegenheit im Rahmen des Geltungsbereichs der Richtlinie einer Streitbeilegungsbehörde vorgelegt werden, und dass die Entscheidungen dieser Behörde verbindlich sind, insbesondere da die Kriterien, die bei der Entscheidung über solchen Konflikten anzuwenden sind, und es auch nicht klar ist, dass ein Mitgliedstaat bei der Festlegung solcher Kriterien nach eigenem Ermessen handeln kann – zum Beispiel in dem Fall, in dem eine Streitigkeit sich aus einem Konflikt zwischen einer kurzfristigen Perspektive der Flughafennutzer und den längerfristigen Entwicklungsbedürfnissen eines Flughafens ergibt, stellt sich die Frage, welche Kriterien bei der Entscheidung über die Streitigkeit Anwendung finden? Nach dem Modell der Anreizregelung werden unabhängige Regulierungsstellen in der Regel aufgefordert, ein Gleichgewicht zwischen den Bedürfnissen der vorhandenen Nutzern und der künftigen Entwicklung eines Flughafens im Interesse der Wirtschaftlichkeit anzustreben. Die Bedeutung der Transparenz und der Kosteneffizienz bei der Festlegung der Entgelte ist uneingeschränkt zu berücksichtigen, es ist jedoch gleichzeitig wichtig, anzuerkennen, dass die Interessen vorhandener Flughafennutzer nicht notwendigerweise mit Investitionen in Flughafenkapazitäten identisch sind, die zur Folge haben könnten, dass es für konkurrierende Luftfahrtunternehmen einfacher würde, ihren Marktanteil an dem Flughafen zu erhöhen oder rivalisierende Luftfahrtunternehmen in Zukunft den Markteintritt zu ermöglichen.

Die Aufnahme von Bestimmungen über die Differenzierung der Entgelte – da das Ziel darin besteht, gemeinsame Grundsätze festzulegen und nicht, besondere Entgeltregelungen vorzuschreiben, ist es am besten, die Frage des Angebots differenzierter Preissysteme gemäß dem Subsidiaritätsprinzip den Mitgliedstaaten zu überlassen.

Es ist wichtig, dass mit keiner Maßnahme versucht wird, einen starren Rahmen aufzuerlegen, der der besonderen Berücksichtigung der Anreizregelung für Flughäfen, die eine **bedeutende Marktmacht** haben, zuwiderläuft, oder der ein unstabiles Umfeld für künftige Flughafeninvestitionen schafft. Ein inflexibles Festhalten am Streitschlichtungsmodell zur Regulierung von Entgelten würde zusammen mit der Tatsache, dass ein ausdrückliches Mandat für die Regulierungsbehörde, für Flughafenbetreiber mit erheblicher Marktmacht eine

Anreizregelung zu schaffen, darauf hindeuten, dass der Vorschlag für eine Richtlinie dazu führen könnte, auch wenn dies nicht beabsichtigt ist, dass derzeit geltende Modelle der Anreizregelung wirkungslos würden. Daher sind die Kriterien, die von einer unabhängigen Regulierungsbehörde bei der Festlegung der Kriterien oder der Beilegung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit den Entgelten anzuwenden sind, am allerwichtigsten, werden jedoch in dieser Richtlinie nicht erwähnt. Zumindest sollte klar und deutlich vorgesehen werden, dass die Mitgliedstaaten unabhängige Regulierungsorgane einsetzen können, um Flughafenentgelte in Einklang mit besonderen Kriterien transparent und objektiv als Alternative zur Streitbeilegung festzusetzen.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Wirtschaft und Währung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission¹

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 Erwägung 1

(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.

(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.
Es sei darauf hingewiesen, dass Flughäfen mit geringeren Fluggastzahlen weniger Möglichkeiten haben, ihre Kosten durch solche Entgelte zu decken.

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 2
Erwägung 13 a (neu)

(13a) Zwar besteht ein gewisses Maß an Wettbewerb zwischen Flughäfen, aber Wettbewerbshindernisse gibt es nach wie vor.

Änderungsantrag 3
Artikel 1 Absatz 2 Unterabsatz 1

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.***

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 ***deren jährliches Verkehrsaufkommen mehr als 1 % der innergemeinschaftlichen Fluggastbewegungen ausmacht.***

Begründung

Die Schwelle von 1 Million ist weder durch objektive Kriterien gerechtfertigt, noch ist sie mit den bestehenden Einstufungen von Flughäfen in Klassen vereinbar. Dies würde eine hohe Belastung der zuständigen Behörden durch Vorschriften bedeuten und zu hohen Kosten für regionale Flughäfen führen. Die Richtlinie sollte sich mit Flughäfen mit erheblicher Marktmacht befassen. Jede zahlenmäßige Schwelle birgt die Gefahr, dass viele Flughäfen, die keiner Regulierung bedürfen, unnötigerweise durch Vorschriften belastet werden, während andere, die einer solchen Regulierung bedürfen, ausgenommen werden könnten. Deshalb sollte eine allgemeine Schwelle anhand von EU-Kriterien in Bezug auf das Verkehrsaufkommen Anwendung finden.

Änderungsantrag 4
Artikel 1 Absatz 2 a (neu)

2a. Unbeschadet von Absatz 2 können die Mitgliedstaaten:
i) diese Richtlinie auf alle Flughäfen in einem Gebiet anwenden, auf das die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und deren jährliches Verkehrsaufkommen mehr als 20 % der gesamten Fluggastbewegungen in dem betreffenden Mitgliedstaat ausmacht; oder

ii) auf der Grundlage eines von den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaats durchgeführten Markttests beschließen, jeden Flughafen in seinem Gebiet, auf den die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind und der für den gewerblichen Verkehr geöffnet ist, in die Anwendung dieser Richtlinie einzubeziehen oder davon auszuschließen. Ein solcher Markttest wird nach umfassender Konsultation des Leitungsorgans des Flughafens und der Nutzer des betreffenden Flughafens durchgeführt.

Begründung

Zusätzlich zu der allgemeinen Schwelle auf der Grundlage von EU-Kriterien in Bezug auf das Verkehrsaufkommen sollte es einen Anpassungsmechanismus geben, der es den Mitgliedstaaten ermöglicht zu gewährleisten, dass es für mindestens einen Flughafen pro Land Regelungen gibt, wobei es eine Opting-in- bzw. Opting-out-Option auf der Grundlage eines Markttests geben sollte, mit dem zum Beispiel festgestellt wird, dass bei einem bestimmten Flughafen ein Deregulierungsbedarf besteht, da dort eindeutig kein Missbrauch der Marktmacht gegeben ist.

Änderungsantrag 5
Artikel 1 Absatz 2 b (neu)

2b. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Liste der Flughäfen, auf die diese Richtlinie Anwendung findet, ohne jedoch vertrauliche Geschäftsdaten offen zu legen.

Begründung

Zur Erhöhung der Transparenz zwischen Flughäfen und Flughafenbenutzern ohne Offenlegung vertraulicher Informationen.

Änderungsantrag 6
Artikel 4 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und

Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. Die Konsultationen finden **mindestens einmal jährlich** statt.

Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. Die Konsultationen finden **immer dann** statt, **wenn eine Änderung der Entgelte oder die Erhebung neuer Entgelte geplant ist, auf jeden Fall aber alle 24 Monate.**

Begründung

Mit diesem Änderungsantrag soll eine größere Flexibilität gewährleistet und der Verwaltungsaufwand – insbesondere für kleinere Flughäfen – verringert werden. Gleichzeitig wird der Tatsache Rechnung getragen, dass routinemäßig eine obligatorische Konsultation stattfinden sollte, auch wenn sich die Bedingungen nicht geändert haben.

Änderungsantrag 7 Artikel 4 Absatz 2

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass wann immer möglich Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafennutzern spätestens vier Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafennutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss spätestens **zwei Monate** vor dessen Inkrafttreten. Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafennutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass wann immer möglich Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafennutzern spätestens vier Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafennutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss spätestens **vier Monate** vor dessen Inkrafttreten. Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafennutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den

Flughafennutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wird.

Flughafennutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wird.

Begründung

Die Ankündigung von Erhöhungen von Flughafenentgelten erst zwei Monate vor ihrem Inkrafttreten könnte sich nachteilig auf die zunehmende Zahl der Kunden auswirken, die ihre Urlaubsreise frühzeitig buchen. Diese Zusatzkosten müssten entweder vom Reisebüro oder vom Kunden durch einen Aufschlag entrichtet werden, nachdem das Gesamtpaket bereits bezahlt ist. Überdies können in manchen Ländern, wenn der Vertrag weniger als vier Monate vor der Abreise geschlossen wurde, die Reiseveranstalter die Preise nicht erhöhen, um Veränderungen der Flughafenentgelte Rechnung zu tragen. Folglich wäre es besser, wenn jeder Beschluss mindestens vier Monate vor seinem Inkrafttreten bekannt gegeben würde.

Änderungsantrag 8
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b

b) die **Methoden der Entgeltberechnung**;

b) die **zur Festlegung der Entgelte angewandte Methode**;

Begründung

Die Entgelte werden nicht nach im Voraus festgelegten Berechnungsmethoden berechnet. Daher sollten die Flughäfen Anpassungen vornehmen können, die sich aufgrund von Marktdruck und Wettbewerb als notwendig erweisen.

Änderungsantrag 9
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c

c) die Gesamtkostenstruktur des Flughafens;

c) die Gesamtkostenstruktur des Flughafens **im Zusammenhang mit den Einrichtungen und Diensten, welche die Flughafenentgelte abdecken sollen**;

Begründung

Die Kostenstruktur sollte genauer Bezug nehmen auf die Kosten, die die Einrichtungen und Dienste betreffen, die mit Start und Landung, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht in Zusammenhang stehen.

Änderungsantrag 10
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d

d) Erträge **und Kosten** jeder Kategorie von Entgelten, die am Flughafen erhoben werden;

d) Erträge jeder Kategorie von Entgelten, die am Flughafen erhoben werden;

Begründung

Es gibt nicht nur eine Möglichkeit, die Entgelte anzupassen, da die Entgelte von den Flughäfen auf unterschiedliche Weise angepasst werden, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Entgelte sind nicht kostenbezogen. Auf einer individuellen Ebene weisen die Flughäfen viele gemeinsame Kosten zu und entwickeln unterschiedliche aktivitätenbezogene Kostenmodelle; der einheitliche Ansatz entspricht nicht dem Konzept der Anlehnung an die Istkosten; die Berechnung von Kosten für jede Kategorie von Entgelten würde besonders für die kleineren Flughäfen zu hohen Kosten führen.

Änderungsantrag 11
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe f

f) die voraussichtliche Entwicklung **der Entgelte**, der Verkehrsentwicklung sowie beabsichtigte Investitionen;

f) die voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsentwicklung sowie beabsichtigte **größere** Investitionen;

Begründung

Eine Bekanntgabe künftiger Entgelte würde einer „Preissignalisierung“ entsprechen und könnte sich nachteilig auf den Wettbewerb auswirken, da dies einem kartellähnlichem Verhalten Vorschub leisten würde. Das Niveau der Entgelte wird nach Konsultation zwischen den Parteien festgelegt, und Prognosen gibt es nicht. Flughäfen, die in einem regulierten Umfeld tätig sind, können das Niveau der Entgelte nicht vorhersehen.

Änderungsantrag 12
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe h

h) **Produktivität der** Investitionen bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität und die Qualität der erbrachten Dienste.

h) **der absehbare Output geplanter größerer** Investitionen bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität und die Qualität der erbrachten Dienste.

Begründung

Es gibt keine klare Definition dessen, was Produktivität ausmacht; deshalb dürfte der Begriff sehr unterschiedlich ausgelegt werden.

Änderungsantrag 13
Artikel 5 Absatz 2 Einleitung

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan **regelmäßig** insbesondere folgende Informationen liefern:

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan insbesondere folgende Informationen liefern, **ohne dabei vertrauliche Geschäftsdaten offen zu legen**:

Begründung

Im Einklang mit dem Grundsatz der ICAO (Dok. 9082/7). Eine jährliche Konsultation zu den Entgelten und anderen Daten bringt keinerlei Mehrwert. Um einen unnötigen Verwaltungsaufwand zwischen Flughäfen und Kunden zu vermeiden, sollte eine Konsultation nur dann stattfinden, wenn die Absicht besteht, die Flughafenentgelte zu ändern. Eine jährliche Konsultation würde einen laufenden Prozess bedeuten, der unter verwaltungstechnischen Aspekten ineffizient wäre. Hierdurch wird der Artikel in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 1 gebracht.

Änderungsantrag 14 Artikel 6 Absätze 1 und 1 a (neu)

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird.

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird.

1a. Wenn die Zahl der Flughafennutzer, die in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, weniger als die Hälfte der Gesamtzahl der Flughafennutzer beträgt, tritt automatisch die Vorfinanzierung in Kraft. Sie kann mindestens drei Jahre vor dem Beginn der Nutzung einsetzen, und ihr sollten ein entsprechender Konsens mit den Flughafennutzern und die Erteilung der notwendigen Genehmigungen durch die Verwaltung vorausgehen;

Änderungsantrag 15 Artikel 7 Absatz 1

1. Um einen reibungslosen und effizienten Betrieb auf einem Flughafen sicherzustellen, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass das Leitungsorgan des Flughafens und die Verbände zur Vertretung von Nutzern des betreffenden Flughafens in **Verhandlungen**

1. Um einen reibungslosen und effizienten Betrieb auf einem Flughafen sicherzustellen, gewährleisten die Mitgliedstaaten, dass das Leitungsorgan des Flughafens und die Verbände zur Vertretung von Nutzern des betreffenden Flughafens **mindestens einmal**

eintreten über den Abschluss einer Vereinbarung zum Dienstleistungsniveau **bezüglich der Qualität der** an den Abfertigungsgebäuden des Flughafens **erbrachten** Dienstleistungen **sowie über die zeitgerechte Bereitstellung zutreffender Informationen der Flughafennutzer über ihren voraussichtlichen Betrieb gemäß Artikel 5 Absatz 2, um dem Flughafen die Erfüllung seiner Verpflichtungen zu ermöglichen. Eine solche Vereinbarung ist mindestens einmal alle zwei Jahre zu schließen und der unabhängigen Regulierungsbehörde jedes Mitgliedstaats zu melden.**

alle zwei Jahre in Konsultationen eintreten über **die Festlegung und** den Abschluss einer Vereinbarung zum **allgemeinen** Dienstleistungsniveau, **in der für alle Beteiligten Mindestqualitätsstandards für die** an den Abfertigungsgebäuden des Flughafens **zu erbringenden** Dienstleistungen **für Fluggäste festgelegt werden.**

Begründung

Alle Erbringer von Dienstleistungen am Flughafen sollten Dienstleistungsstandards festlegen. Damit die individuelle kommerzielle Freiheit zusätzlicher Vereinbarungen gewahrt wird, sollten in der Vereinbarung zum Dienstleistungsniveau jedoch nur Mindestqualitätsstandards festgelegt werden. Zweitens sollte die Rolle der unabhängigen Regulierungsbehörde auf die Anwendung des Beschwerdeverfahrens auf den wichtigsten Aspekt der Richtlinie, die Flughafenentgelte, beschränkt bleiben.

Änderungsantrag 16 Artikel 8 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die Maßnahmen, die notwendig sind, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und des Umfangs dieser Dienstleistungen differenziert werden.

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die Maßnahmen, die notwendig sind, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und des Umfangs dieser Dienstleistungen differenziert werden. **Bei Nutzung der gleichen Strecken werden verschiedenen Flughafennutzern für die gleichen Dienste nicht unterschiedliche Entgelte in**

Rechnung gestellt. Die Höhe der Entgelte ist nicht an den Umfang der Nutzung des Flughafens gekoppelt.

Änderungsantrag 17
Artikel 8 Absatz 1 a (neu)

1a. Jede Differenzierung von Flughafenentgelten stützt sich auf relevante, objektive, transparente und nichtdiskriminierende Kriterien.

Begründung

Mit diesem Zusatz wäre jede Art der Differenzierung von Flughafenentgelten möglich, sofern sie relevant, objektiv und nichtdiskriminierend wäre, nach dem Vorbild von Discount-Regelungen, um neue Strecken hinzuzugewinnen.

Änderungsantrag 18
Artikel 10 Absatz 1 a (neu)

1a. Beschwerdeverfahren gegen Entscheidungen der unabhängigen Regulierungsbehörde sind zulässig. Das Beschwerdeverfahren muss schnell und kosteneffizient sein, und die Auslegung dieser Richtlinie durch die Kommission ist für alle unabhängigen Regulierungsbehörden verbindlich.

Änderungsantrag 19
Artikel 10 Absatz 1 b (neu)

1b. Die Mitgliedstaaten sehen Sanktionen für den Fall vor, dass gegen die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen verstoßen wird, um ihre korrekte Anwendung und Durchsetzung zu gewährleisten. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Begründung

Sanktionen sind notwendig, um die korrekte Anwendung und Durchsetzung der Bestimmungen

der Richtlinie sicherzustellen.

Änderungsantrag 20
Artikel 10 Absatz 4

4. Haben Leitungsorgane von Flughäfen oder Flughafennutzer eine Beschwerde in einer Angelegenheit, **die in den Anwendungsbereich** dieser Richtlinie **fällt**, können sie die Beschwerde der unabhängigen Regulierungsbehörde vorlegen, die als Schlichtungsstelle tätig wird und innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Beschwerde eine Entscheidung erlässt. Die unabhängige Regulierungsbehörde muss berechtigt sein, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den Parteien anzufordern. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich.

4. Haben Leitungsorgane von Flughäfen oder Flughafennutzer eine Beschwerde in einer Angelegenheit **betreffend Artikel 1, 4 und 5** dieser Richtlinie, können sie die Beschwerde der unabhängigen Regulierungsbehörde vorlegen, die als Schlichtungsstelle tätig wird und innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Beschwerde **oder gemäß den nationalen Rechtsvorschriften** eine Entscheidung erlässt. Die unabhängige Regulierungsbehörde muss berechtigt sein, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den Parteien anzufordern. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich **und gelten unbeschadet jeder bestehenden Streitbeilegung oder jedes gesetzlichen Beschwerdeverfahrens.**

Begründung

Das Recht auf Beschwerde in Bezug auf alle Aspekte im Zusammenhang mit dieser Richtlinie könnte unerwünschte Folgen haben, weil die Gefahr besteht, dass Flughäfen systematischen Beschwerden von Luftfahrtunternehmen ausgesetzt werden. Auch um 27 unterschiedliche Verfahren in der EU zu vermeiden, sollen mit dem vorliegenden Änderungsantrag nähere Einzelheiten über Zeitrahmen, Phasen und Art des Berufungsinstruments mitgeteilt werden. Die unabhängige Regulierungsbehörde sollte vor allem zwei Aufgaben erfüllen: erstens sollte sie die Flughäfen des eigenen Landes auswählen, die in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen, und zweitens sollte sie intervenieren, wenn ein Luftfahrtunternehmen gegen eine geplante Änderung der Entgelte oder die Einführung neuer Entgelte Beschwerde einlegt.

VERFAHREN

Titel	Flughafentgelte	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD)	
Federführender Ausschuss	TRAN	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ECON	13.3.2007
Verfasser(-in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Eoin Ryan	13.2.2007
Prüfung im Ausschuss	5.6.2007	27.6.2007
Datum der Annahme	27.6.2007	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 19	–: 2 0: 12
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, David Casa, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Guntars Krasts, Kurt Joachim Lauk, Andrea Losco, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Lapo Pistelli, John Purvis, Alexander Radwan, Heide Rühle, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Margarita Starkevičiūtė und Ieke van den Burg.	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellvertreter(-in/-innen)	Katerina Batzeli, Harald Ettl, Werner Langen, Gianni Pittella und Kristian Vigenin.	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende(r) Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Slavi Binev, Adam Gierek und Philip Bushill-Matthews.	

17.9.2007

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR REGIONALE ENTWICKLUNG

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zu
Flughafenentgelten
(KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Antonio De Blasio

KURZE BEGRÜNDUNG

Die Kommission schlägt eine Richtlinie zu Flughafenentgelten vor, die als Teil eines Flughafenpakets¹ zu sehen ist, das dem Gesamtziel dienen soll, im Einklang mit den Zielen der Agenda von Lissabon die essenzielle Rolle der Flughäfen Europas als Antrieb zur Sicherstellung der wirtschaftlichen und sozialen Wettbewerbsfähigkeit Europas zu verstärken. Bisher stehen die europäischen Flughäfen in Fragen etwa der Kapazität, der Finanzierung und der Umwelt vor unterschiedlichen rechtlichen, kommerziellen und externen Herausforderungen. Das Ziel dieser neuen Maßnahmen besteht darin, ein einheitlich anzuwendendes und durchzusetzendes gemeinsames Regelwerk anzubieten. Der Vorschlag befasst sich mit der Rolle der Flughäfen in der weiteren Entwicklung und der Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Luftverkehrsbinnenmarkts und wird die Zukunft der Flughafenregulierung in Europa prägen, indem er eine Annäherung der Rechtsvorschriften unter den Mitgliedstaaten gewährleistet, sowie eine unabhängige nationale Behörde für die Beilegung von Streitfragen schaffen.

Hinsichtlich der Tragweite der Stellungnahme beabsichtigt der Verfasser, sich auf die Aspekte der regionalen Entwicklung und die administrative Dimension der Frage, die Rolle der Regulierungsbehörde, zu konzentrieren. Viele weitere Fragen wie der Artikel über die Transparenz, die Frage der nicht aus der Luftfahrt stammenden Einnahmen und die Sicherheitsentgelte wurden ebenfalls eingehend erörtert, aber als außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Ausschusses für regionale Entwicklung liegend erachtet.

¹ Es soll enthalten: einen Vorschlag für eine Richtlinie zu Flughafengebühren, eine Mitteilung zu Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa und einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie über Bodenabfertigungsdienste (angenommen am 24. Januar 2007).

Der Luftverkehr innerhalb Europas schafft wirtschaftlichen Wert und befriedigt für das Gemeinwesen, dem er dient, gesellschaftliche Bedürfnisse. Der Verfasser betont, dass neun von zehn Unionsbürgern außerhalb der Hauptstädte leben. Der Luftverkehr verbindet die wichtigsten Ballungsräume der EU mit den Regionen; dies erleichtert für 90 % der Unionsbürger das Leben außerhalb der Hauptstädte und erhöht so die wichtige Attraktivität der Regionen der EU, was die Tendenz zur Abwanderung aus den abgelegenen Gebieten der EU verringert. Der Zugänglichkeit aller Regionen und den Interessen der Fluggäste kommt entscheidende Bedeutung zu. In der Richtlinie darf auch die Rolle nicht unerwähnt bleiben, die der Luftverkehr nicht zuletzt bei der Verbesserung des EU-weiten sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalts spielt, denn Flughäfen tragen zur Gründung und Entwicklung von Unternehmen bei, wobei der Umschlag von Post- und Eilfrachtsendungen sowie die fertigungssynchrone Lieferung von Waren der regionalen Entwicklung der EU besonders förderlich sind. Überdies schafft Luftverkehr Arbeitsplätze auf Flughäfen und in ihrem Umfeld. Um Investitionen in die europäischen Regionen weiter zu unterstützen, sind daher qualitativ hochwertige Verkehrsverbindungen erforderlich.

Flughafenentgelte werden gewöhnlich gemäß einer Reihe von Grundsätzen und Kriterien festgelegt und erhoben, die die Flughafenentgeltregelung ausmachen. Durch Abänderung bestimmter Entgelte können die Flughäfen versuchen, die Nutzung der Flughafeninfrastruktur zu verstärken und die Umweltbeeinträchtigung durch die Luftfahrt zu verringern. Den Wunsch der Kommission, die Beziehung zwischen Flughafenbetreibern und Flughafenutzern neu festzulegen, indem sie bei der Berechnung von Entgelten, die von den Nutzern für dieselbe Dienstleistung erhoben werden, völlige Transparenz, Dialog mit den Nutzern und die Anwendung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung verlangt, begrüßt der Verfasser. Um Verwaltungsaufwand zu beseitigen, sollten Konsultationen zwischen dem Flughafen und den Flughafenutzern über Flughafenentgelte nur dann stattfinden, wenn Diskussionsbedarf besteht, beispielsweise bei der Änderung von Entgelten oder der Erhebung neuer Entgelte.

Gleichzeitig sollte dafür gesorgt werden, dass die Flughäfen und die Flughafenutzer sich nur dann an die unabhängige Regulierungsbehörde wenden, wenn alle Möglichkeiten eines Dialogs ausgeschöpft worden sind, und das auch nur, wenn schwerwiegende Gründe vorliegen, die eine Beschwerde rechtfertigen. Daher sollten die Mitgliedstaaten über die Möglichkeit verfügen, bestimmte Kriterien festzulegen, wann die Konfliktparteien die Behörde anrufen dürfen.

Mit Blick auf eine Verbesserung der Kapazität des Europäischen Flughafensystems gibt es ein Potenzial, regionale Flughäfen auszubauen, die dazu beitragen können, die Überlastung an den großen Luftverkehrsknotenpunkten Europas zu verringern. Regionalflughäfen sollten nicht zum Geltungsbereich der Richtlinie gehören, da zusätzliche Regulierungen für die Regionalflughäfen nur Verwaltungsaufwand bedeuten würden, die ihre Entwicklung und somit die Zugänglichkeit der Region belasten würde. Die größten Umsteigeknoten und die wichtigsten europäischen und innerstaatlichen Flughäfen jedoch sollten zusammen mit jedem anderen Flughafen reguliert werden, wenn dieser auf einem monopolistischen Markt tätig ist. Viele der kleineren Flughäfen sind bereits dem Wettbewerb ausgesetzt, der die Flughafenentgelte nach unten drückt.

Ferner müssen die nationalen Behörden die genaue Situation ihres Flughafens verstehen, um in der Lage zu sein, die entsprechenden Regionalentwicklungspläne aufzustellen. Daher könnten Partnerschaften zwischen Gebietskörperschaften und Regionalflughäfen gegründet

werden, um die Region zu fördern und gemeinsame Handelstätigkeiten zu entwickeln.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für regionale Entwicklung ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission ¹	Abänderungen des Parlaments
Änderungsantrag 1 Erwägung 2	
(2) Es ist erforderlich, einen gemeinsamen Rahmen zu schaffen, der die wesentlichen Merkmale von Flughafenentgelten und deren Festsetzung regelt, da in Ermangelung eines solchen Rahmens grundlegende Anforderungen in den Beziehungen zwischen den Leitungsorganen von Flughäfen und den Flughafenutzern möglicherweise nicht eingehalten werden.	(2) Es ist erforderlich, einen gemeinsamen Rahmen zu schaffen, der die wesentlichen Merkmale von Flughafenentgelten und deren Festsetzung regelt, da in Ermangelung eines solchen Rahmens grundlegende Anforderungen in den Beziehungen zwischen den Leitungsorganen von Flughäfen und den Flughafenutzern möglicherweise nicht eingehalten werden. <i>In diesem Rahmen sollte die Bedeutung Anerkennung finden, die den Regionalflughäfen im Hinblick auf die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Regionen zukommt, besonders derer, die stark vom Tourismus abhängen, sowie derer, die wie etwa die Regionen in äußerster Randlage und Inseln geografische und naturbedingte Nachteile aufweisen.</i>
<i>Begründung</i>	
<i>In der Richtlinie muss die Bedeutung des Luftverkehrs für den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der EU anerkannt und die Entwicklung von Regionalflughäfen überall in der Region befürwortet werden.</i>	
Änderungsantrag 2 Erwägung 2 a (neu)	

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(2a) Flughäfen, Fluglinien und entsprechende Infrastrukturen tragen erheblich zum sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt in der Europäischen Union bei, indem sie Regionen verbinden, Arbeitsplätze schaffen und Unternehmen anziehen.

Begründung

Der Luftverkehr innerhalb Europas schafft wirtschaftlichen Wert und befriedigt für das Gemeinwesen, dem er dient, gesellschaftliche Bedürfnisse. Neun von zehn Unionsbürgern leben außerhalb der Hauptstädte. Der Luftverkehr verbindet die wichtigsten Ballungsräume der EU mit den Regionen, erhält so die Attraktivität der Regionen und verringert die Tendenz zur Abwanderung aus den abgelegenen Gebieten.

Flughäfen und Fluglinien tragen als die zwei Hauptfaktoren der Wertschöpfung im Flugsektor gemeinsam zur Entwicklung in der EU bei.

Ein angemessenes Netz von Flughäfen begünstigt nicht nur den internen sozialen und wirtschaftlichen, sondern auch den territorialen Zusammenhalt in der Europäischen Union.

**Änderungsantrag 3
Erwägung 2 b (neu)**

(2b) Zwischen verschiedenen Gebietskörperschaften, Fluglinien und Regionalflughäfen sollten Partnerschaften gegründet werden, um die Region, in der der Flughafen liegt, zu fördern und gemeinsame Wirtschaftstätigkeiten zu entwickeln.

Begründung

Die nationalen Behörden müssen die genaue Situation ihres Flughafens verstehen, um in der Lage zu sein, die entsprechenden Regionalentwicklungspläne aufzustellen. Daher könnten Partnerschaften zwischen Gebietskörperschaften und Regionalflughäfen gegründet werden, um die Region zu fördern und gemeinsame Handelstätigkeiten zu entwickeln.

Die nationalen Behörden müssen die genaue Situation ihres Flughafens verstehen, um in der Lage zu sein, die notwendigen Regionalentwicklungspläne aufzustellen. Hierzu könnten Partnerschaften zwischen Gebietskörperschaften und Regionalflughäfen gegründet werden, um die Region zu fördern und gemeinsame Handelstätigkeiten zu entwickeln. Da neben Flughäfen auch Fluglinien als zweiter Hauptfaktor an der Wertschöpfung im Flugsektor beteiligt sind, sollten die Partnerschaften ebenfalls die Fluglinien umfassen.

Statt „Handelstätigkeit“ wird der umfassendere Begriff „Wirtschaftstätigkeit“ verwendet, denn im Umfeld von Flughäfen entstehen häufig wissenschaftlich-technische Parks, in denen weitere Unternehmen ihren Betrieb aufnehmen, die unmittelbar mit dem Flughafen zusammenarbeiten.

Änderungsantrag 4
Erwägung 3

(3) Diese Richtlinie sollte für Flughäfen im Gebiet der Gemeinschaft oberhalb einer gewissen Mindestgröße gelten, da die Verwaltung und Finanzierung kleiner Flughäfen nicht die Anwendung eines Gemeinschaftsrahmens erfordern.

(3) Diese Richtlinie sollte für Flughäfen im Gebiet der Gemeinschaft oberhalb einer gewissen Mindestgröße gelten, da die Verwaltung und Finanzierung kleiner Flughäfen nicht die Anwendung eines Gemeinschaftsrahmens erfordern, ***weil die meisten von ihnen in einem zunehmend vom Wettbewerb geprägten Umfeld tätig sind und ein solcher Wettbewerb die Flughafenentgelte tendenziell nach unten drückt.***

Begründung

Viele der kleinen Flughäfen sind in privater Hand, und vielfach sind sie nicht die einzigen Betreiber in der Region, sind also rauem Wettbewerb ausgesetzt, was die Flughafenentgelte nach unten drückt.

Änderungsantrag 5
Erwägung 4 a (neu)

(4a) Den Rahmen für die Regelung der Einkünfte der Flughafenbetreiber sollten die gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen setzen¹.

¹

¹ ABl. C 312 vom 9.12.2005, S. 1.

Begründung

Um einen fairen Wettbewerb und Kostenwahrheit zu gewährleisten, müssen neben den

¹ blablabla

Einkünften der Flughafenbetreiber aus Flughafenentgelten u. a. auch die Einkünfte aus öffentlichen Mitteln (z. B. Staatsbeihilfen, Zuschüsse und Subventionen) berücksichtigt werden. Dies ist insbesondere wichtig, um die Effizienz des Einsatzes europäischer Finanzmittel zu erhöhen.

Änderungsantrag 6
Erwägung 5

(5) Flughafenentgelte sollten nichtdiskriminierend sein. Es sollte ein verbindliches Verfahren für regelmäßige Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Flughäfen und Flughafennutzern eingerichtet werden, wobei jede Partei die Möglichkeit haben sollte, eine unabhängige Regulierungsbehörde anzurufen, falls eine Entscheidung über Flughafenentgelte oder die Änderung der Entgeltregelung von Flughafennutzern abgelehnt wird.

(5) Flughafenentgelte sollten nichtdiskriminierend sein **und die tatsächlichen Kosten widerspiegeln**. Es sollte ein verbindliches Verfahren für regelmäßige Konsultationen zwischen den Leitungsorganen von Flughäfen und Flughafennutzern eingerichtet werden, wobei jede Partei die Möglichkeit haben sollte, eine unabhängige Regulierungsbehörde anzurufen, falls eine Entscheidung über Flughafenentgelte oder die Änderung der Entgeltregelung von Flughafennutzern abgelehnt wird. **Die unabhängige Regulierungsbehörde sollte einen genauen, eindeutig festgelegten Auftrag haben, in dem insbesondere eventuelle Befugnisse zum Erlass von Strafmaßnahmen geregelt sind.**

Änderungsantrag 7
Erwägung 6

(6) In jedem Mitgliedstaat sollte eine unabhängige Regulierungsbehörde eingerichtet werden, um die Unparteilichkeit ihrer Entscheidungen und die ordnungsgemäße und wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Die Behörde sollte in Bezug auf Personal, Fachwissen und finanzielle Ausstattung über die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel verfügen.

(6) In jedem Mitgliedstaat sollte eine unabhängige Regulierungsbehörde **ernannt oder** eingerichtet werden, um die Unparteilichkeit ihrer Entscheidungen und die ordnungsgemäße und wirksame Anwendung dieser Richtlinie zu gewährleisten. Die Behörde sollte in Bezug auf Personal, Fachwissen und finanzielle Ausstattung über die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel verfügen.

Begründung

Mit der Änderung steht die Erwägung im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1. Wann immer es möglich ist, sollte die Regulierungsbehörde ernannt werden, um einer Ausweitung der Bürokratie in den Mitgliedstaaten vorzubeugen.

Änderungsantrag 8
Erwägung 9

(9) Wegen des Aufkommens von Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste zu geringen Kosten betreiben, sollten Flughäfen, die von diesen Luftfahrtunternehmen bedient werden, Entgelte erheben können, die der Infrastruktur und/oder dem gebotenen Dienstleistungsniveau angemessen sind, da die Luftfahrtunternehmen ein legitimes Interesse an Dienstleistungen eines Flughafens haben, die dem Verhältnis von Preis und Qualität entsprechen. Der Zugang zu einem solchen niedrigeren Niveau von Infrastrukturen oder Dienstleistungen sollte in nichtdiskriminierender Weise allen Luftfahrtunternehmen offen stehen, die diese nutzen möchten. Falls die Nachfrage das Angebot übersteigt, muss der Zugang auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien festgelegt werden, die vom Leitungsorgan des Flughafens aufzustellen sind.

(9) Wegen des Aufkommens von Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste zu geringen Kosten betreiben, sollten Flughäfen, die von diesen Luftfahrtunternehmen bedient werden, Entgelte erheben können, die der Infrastruktur und/oder dem gebotenen Dienstleistungsniveau angemessen sind, da die Luftfahrtunternehmen ein legitimes Interesse an Dienstleistungen eines Flughafens haben, die dem Verhältnis von Preis und Qualität entsprechen. Der Zugang zu einem solchen niedrigeren Niveau von Infrastrukturen oder Dienstleistungen sollte in nichtdiskriminierender Weise allen Luftfahrtunternehmen offen stehen, die diese nutzen möchten. Falls die Nachfrage das Angebot übersteigt, muss der Zugang auf der Grundlage objektiver und nichtdiskriminierender Kriterien festgelegt werden, die vom Leitungsorgan des Flughafens aufzustellen sind. **Jegliche Differenzierung und/oder Erhöhung von Gebühren sollte transparent und objektiv sein und auf eindeutigen Kriterien beruhen. Eine Differenzierung könnte als Anreiz für die Erschließung neuer Strecken gelten und somit die regionale Entwicklung in Regionen fördern, die geografische und naturbedingte Nachteile aufweisen, einschließlich der Regionen in äußerster Randlage.**

Begründung

Durch die Änderung sollen die Bedingungen für eine Differenzierung klargestellt werden.

Änderungsantrag 9
Artikel 1 Absatz 2

2. Diese Richtlinie findet Anwendung auf

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**.

Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste erhoben werden, oder auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft erhoben werden.

Flughäfen in einem Gebiet, auf das die Bestimmungen des EG-Vertrags anwendbar sind, die für den gewerblichen Verkehr geöffnet sind und mehr als **0,5 % der innerhalb der Union jährlich insgesamt abgefertigten Fluggäste ausmachen**.

3. Unbeschadet Absatz 2 kann ein Mitgliedstaat:

i) diese Richtlinie auf jeden Flughafen in seinem Gebiet anwenden, der für den gewerblichen Verkehr geöffnet ist und mehr als 10 % der innerhalb dieses Mitgliedstaats jährlich insgesamt abgefertigten Fluggäste aufweist;

ii) diese Richtlinie auf der Grundlage einer von seiner zuständigen nationalen Behörde durchgeführten Markterhebung auf jeden Flughafen in seinem Gebiet, der für den gewerblichen Verkehr geöffnet ist, anwenden. Eine solche Markterhebung wird nach ausführlicher Rücksprache mit dem Leitungsorgan und den Nutzern des betreffenden Flughafens durchgeführt.

4. Jeder Mitgliedstaat veröffentlicht eine Liste seiner Flughäfen, für die diese Richtlinie gilt, und gewährleistet jedem Betroffenen gemäß Absatz 3 Unterabsatz ii den Zugang zu den Ergebnissen jeder Markterhebung, jedoch ohne vertrauliche Geschäftsdaten offen zu legen.

5. Diese Richtlinie findet keine Anwendung auf Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste erhoben werden, oder auf Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft erhoben werden.

Das Recht eines jeden Mitgliedstaats, zusätzliche regulatorische Maßnahmen hinsichtlich des Leitungsorgans eines Flughafens in seinem Hoheitsgebiet anzuwenden, die mit dieser Richtlinie oder anderen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts nicht unvereinbar sind, wird durch diese Richtlinie nicht berührt. Dazu können insbesondere die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe auf wettbewerbsrechtlicher Grundlage gehören.

6. Das Recht eines jeden Mitgliedstaats, zusätzliche regulatorische Maßnahmen hinsichtlich des Leitungsorgans eines Flughafens in seinem Hoheitsgebiet anzuwenden, die mit dieser Richtlinie oder anderen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts nicht unvereinbar sind, wird durch diese Richtlinie nicht berührt. Dazu können insbesondere die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe auf wettbewerbsrechtlicher Grundlage gehören.

Begründung

Regionalflughäfen sollten nicht zum Geltungsbereich der Richtlinie gehören, da zusätzliche Regulierungen für die Regionalflughäfen nur Verwaltungsaufwand bedeuten würden, die ihre Entwicklung und somit die Zugänglichkeit der Region belasten würde. Die größten Umsteigeknoten und die wichtigsten europäischen und innerstaatlichen Flughäfen jedoch sollten zusammen mit jedem anderen Flughafen reguliert werden, wenn dieser auf einem monopolistischen Markt tätig ist. Viele der kleineren Flughäfen sind bereits dem Wettbewerb ausgesetzt, der die Flughafenentgelte nach unten drückt.

Änderungsantrag 10 Artikel 2 Buchstabe e a (neu)

(ea) „Verbraucher“ ist jede natürliche oder juristische Person, die von einem Flughafennutzer einen Verkehrsdienst kauft.

Änderungsantrag 11 Artikel 3

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Flughafenentgelte nicht zwischen Flughafennutzern oder Fluggästen diskriminieren.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass Flughafenentgelte nicht zwischen Flughafennutzern oder Fluggästen, ***die denselben Dienst in Anspruch nehmen***, diskriminieren.

Begründung

Falls Flughafennutzer verschiedene Flughafeninfrastrukturen und –dienste in Anspruch nehmen, können die Flughafenentgelte unterschiedlich hoch sein. Für denselben Dienst darf es keine Diskriminierung zwischen Flughafennutzern oder Fluggästen geben.

Änderungsantrag 12
Artikel 4 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. Die Konsultationen finden **mindestens einmal jährlich** statt.

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführendes Verfahren für Konsultationen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und Flughafennutzern oder Vertretern von Flughafennutzern bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. Die Konsultationen finden statt, **wenn eine Änderung der Entgelte oder die Erhebung neuer Entgelte geplant ist, auf jeden Fall mindestens einmal alle zwei Jahre.**

Begründung

Der Änderungsantrag zielt darauf ab, Verwaltungsaufwand zu vermeiden, indem die Konsultationen über Fragen von Flughafenentgelten dann erfolgen, wenn Diskussionsbedarf besteht. Außerdem werdend dadurch die Fälle berücksichtigt, in denen seit mehreren Jahren die Preise zwischen Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften abgesprochen wurden.

Änderungsantrag 13
Artikel 4 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass wann immer möglich Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafennutzern spätestens vier Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafennutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass wann immer möglich Änderungen der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte im Einvernehmen zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern vorgenommen werden. Zu diesem Zweck legt das Leitungsorgan des Flughafens Vorschläge zur Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Flughafenentgelte den Flughafennutzern spätestens vier Monate vor deren Inkrafttreten zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen vor. Auf Antrag eines Flughafennutzers konsultiert das Leitungsorgan des Flughafens die

Flughafennutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss spätestens **zwei Monate** vor dessen Inkrafttreten. Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafennutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wird.

Flughafennutzer zu den vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt deren Ansichten vor der endgültigen Beschlussfassung. Das Leitungsorgan des Flughafens veröffentlicht seinen endgültigen Beschluss spätestens **sechs Monate** vor dessen Inkrafttreten. **Die Kriterien für die Veröffentlichung werden von der Regulierungsbehörde festgelegt.** Das Leitungsorgan des Flughafens begründet seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die Ansichten der Flughafennutzer, falls zwischen dem Leitungsorgan des Flughafens und den Flughafennutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Änderungen erzielt wird.

Begründung

Der Zeitraum von 2 Monaten ist zu kurz. Regionen, die auf den Tourismus angewiesen sind, könnten erheblich beeinträchtigt sein, da die Reiseveranstalter mehr Zeit brauchen, um sich auf den Beschluss einzustellen, weil sie häufig lange im Voraus Vereinbarungen über die Erbringung von Dienstleistungen getroffen haben.

Änderungsantrag 14 Artikel 5 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens jedem Flughafennutzer oder den Vertretern oder Verbänden der Flughafennutzer **einmal jährlich** Informationen über die Komponenten, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen, bereitstellt. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:

1. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens jedem Flughafennutzer oder den Vertretern oder Verbänden der Flughafennutzer Informationen über die Komponenten, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen, bereitstellt, **wenn eine Änderung der Entgelte oder die Erhebung neuer Entgelte geplant ist.** Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:

Begründung

Stellt die Kohärenz mit Artikel 4 Absatz 1 her.

Änderungsantrag 15 Artikel 5 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan **regelmäßig** insbesondere folgende Informationen liefern:

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass die Flughafennutzer dem Leitungsorgan, **wenn eine Änderung der Entgelte oder die Erhebung neuer Entgelte geplant ist**, insbesondere folgende Informationen liefern:

Begründung

Stellt die Kohärenz mit Artikel 4 Absatz 1 her.

Änderungsantrag 16
Artikel 6

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass das Leitungsorgan des Flughafens die Flughafennutzer konsultiert, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben abgeschlossen wird. **Die Kriterien für die Einführung neuer Entgelte spiegeln die wesentlichen Leistungen des Flughafens wider, die die Flughafennutzer und die Verbraucher betreffen könnten.**

Änderungsantrag 17
Artikel 7 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bei Nichterzielung einer Einigung über Dienstleistungsniveaus jede Partei die unabhängige Regulierungsbehörde einschalten kann.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass bei Nichterzielung einer Einigung über Dienstleistungsniveaus jede Partei die unabhängige Regulierungsbehörde einschalten kann. **Die Mitgliedstaaten legen die genauen Bedingungen fest, unter denen jede Partei die unabhängige Regulierungsbehörde anrufen kann.**

Begründung

Es sollte dafür gesorgt werden, dass die Parteien sich nur dann an die unabhängige Regulierungsbehörde wenden, wenn alle Möglichkeiten eines Dialogs ausgeschöpft worden sind, und das auch nur, wenn schwerwiegende Gründe vorliegen, die eine Beschwerde rechtfertigen.

Änderungsantrag 18
Artikel 8 Absatz 1

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die Maßnahmen, die notwendig sind, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und des Umfangs dieser Dienstleistungen differenziert werden.

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die Maßnahmen, die notwendig sind, um es dem Leitungsorgan des Flughafens zu ermöglichen, Qualität und Umfang bestimmter Flughafendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden zu variieren, um maßgeschneiderte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders vorbehaltenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen **und so die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen gewährleisten** zu können. Die Höhe der Flughafenentgelte kann entsprechend der Qualität und des Umfangs dieser Dienstleistungen differenziert werden **und im Falle der in Artikel 299 Absatz 2 des EG-Vertrags genannten Regionen allen Verbrauchern den universellen Zugang zu Dienstleistungen ermöglichen.**

Begründung

Die Änderung soll die Erfüllung der Gemeinwohlverpflichtungen gewährleisten und im Falle der Regionen in äußerster Randlage aufgrund der außergewöhnlichen Entfernung dieser Inseln vom Festland und somit ihrer Abhängigkeit vom Luftverkehr allen Verbrauchern den Zugang zu diesem Verkehrsträger ermöglichen.

Änderungsantrag 19 Artikel 8 Absatz 2

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass jeder Flughafennutzer, der die maßgeschneiderten Dienstleistungen oder das besonders vorbehaltene Abfertigungsgebäude oder den besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes nutzen will, Zugang zu diesen Dienstleistungen und diesem Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes erhält.

2. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass **keine Diskriminierung stattfindet, so dass** jeder Flughafennutzer, der die maßgeschneiderten Dienstleistungen oder das besonders vorbehaltene Abfertigungsgebäude oder den besonders vorbehaltenen Teil eines Abfertigungsgebäudes nutzen will, Zugang zu diesen Dienstleistungen und diesem Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes erhält.

Änderungsantrag 20

Artikel 10 Absatz 4

4. Haben Leitungsorgane von Flughäfen oder Flughafennutzer eine Beschwerde in einer Angelegenheit, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, können sie die Beschwerde der unabhängigen Regulierungsbehörde vorlegen, die als Schlichtungsstelle tätig wird und innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Beschwerde eine Entscheidung erlässt. Die unabhängige Regulierungsbehörde muss berechtigt sein, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den Parteien anzufordern. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich.

4. Haben Leitungsorgane von Flughäfen oder Flughafennutzer eine Beschwerde in einer Angelegenheit, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt, können sie ***unbeschadet bestehender Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten oder rechtlich vorgesehener Rechtsbehelfe unter den von dem betreffenden Mitgliedstaat festgelegten Bedingungen*** die Beschwerde der unabhängigen Regulierungsbehörde vorlegen, die als Schlichtungsstelle tätig wird und innerhalb von zwei Monaten nach Zugang der Beschwerde eine Entscheidung erlässt. Die unabhängige Regulierungsbehörde muss berechtigt sein, die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen von den Parteien anzufordern. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind verbindlich.

Begründung

Es sollte dafür gesorgt werden, dass die Parteien sich nur dann an die unabhängige Regulierungsbehörde wenden, wenn alle Möglichkeiten eines Dialogs ausgeschöpft worden sind, und das auch nur, wenn schwerwiegende Gründe vorliegen, die eine Beschwerde rechtfertigen. Das Beschwerderecht sollte gemäß dem Rechtssystem des jeweiligen Mitgliedstaats gewährleistet werden.

Änderungsantrag 21 Artikel 10 Absatz 5

5. Die unabhängige Regulierungsbehörde veröffentlicht einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit.

5. Die unabhängige Regulierungsbehörde veröffentlicht ***im fünften Monat jedes Jahres*** einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit. ***Sie macht ihren Bericht den Flughafennutzern, der Kommission und der Öffentlichkeit zugänglich.***

Änderungsantrag 22 Artikel 11 Absatz 1

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens vier Jahre

nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über ihre Anwendung sowie gegebenenfalls geeignete Änderungsvorschläge vor.

nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über ihre Anwendung, ***in dem sie die Fortschritte bewertet, die mit Blick auf die Ziele dieser Regulierung erreicht worden sind***, sowie gegebenenfalls geeignete Änderungsvorschläge vor.

Begründung

Eine unabhängige Evaluierung der Anwendung der Richtlinie sollte mit den Fortschritten verknüpft sein, die im Hinblick auf die angestrebten Ziele erreicht wurden.

VERFAHREN

Titel	Flughafentgelte
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	KOM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD)
Federführender Ausschuss	TRAN
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	REGI 13.3.2007
Verfasser der Stellungnahme Datum der Benennung	Antonio De Blasio 20.3.2007
Prüfung im Ausschuss	12.4.2007 7.6.2007
Datum der Annahme	13.9.2007
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 36 -: 2 0: 2
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Vasile Dîncu, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Ambroise Guellec, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Mario Mantovani, Sérgio Marques, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Wojciech Roszkowski, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Oldřich Vlasák
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jan Březina, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Louis Grech, Ljudmila Novak, Zita Pleštinská, Richard Seeber, László Surján, Nikolaos Vakalis
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Olle Schmidt

VERFAHREN

Titel	Flughafenentgelten			
Bezugsdokumente	KOM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)			
Datum der Übermittlung an das EP	24.1.2007			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 13.3.2007			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ECON 13.3.2007	ENVI 13.3.2007	IMCO 13.3.2007	REGI 13.3.2007
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 27.2.2007	IMCO 11.4.2007		
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Ulrich Stockmann 6.3.2007			
Prüfung im Ausschuss	8.5.2007	11.9.2007	8.10.2007	
Datum der Annahme	21.11.2007			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: -: 0:	38 1 0		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Lars Wohlin, Roberts Zile			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(-innen)	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	Inger Segelström, Dan Mihalache			