

Änderung des Vorschlags für eine Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

(92/C 206/07)

KOM(92) 257 endg.

(Gemäß Artikel 149 Absatz 3 des EWG-Vertrags von der Kommission vorgelegt am 29. Juni 1992)

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS ⁽¹⁾

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 1

Titel

Titel

Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft

Vorschlag über eine Verordnung (EWG) des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen in der Gemeinschaft

Änderungsantrag Nr. 2

1. Erwägung

1. Erwägung

Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und geeigneter Flughafeninfrastruktur, die den Bedarf decken könnte, nimmt ebenso zu wie die Zahl der überlasteten Flughäfen in der Gemeinschaft.

Das Ungleichgewicht zwischen dem expandierenden Luftverkehr in Europa und geeigneter Flughafeninfrastruktur, die den Bedarf decken könnte, nimmt ebenso zu wie allem Anschein nach künftig die Zahl der überlasteten Flughäfen in der Gemeinschaft.

Änderungsantrag Nr. 3

3. Erwägung

3. Erwägung

Die Neutralität ist am besten gewährleistet, wenn die Entscheidung, einen Flughafen zu koordinieren, von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen wird.

Die Neutralität ist am besten gewährleistet, wenn die Entscheidung, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, von dem für diesen Flughafen zuständigen Mitgliedstaat aufgrund objektiver Kriterien getroffen wird.

Änderungsantrag Nr. 4

Erwägung 3a

(neu)

Diese Verordnung gilt nur für Flughäfen gemäß der besonderen Definition des koordinierten Flughafens in Artikel 2.

Änderungsantrag Nr. 5

Erwägung 4a

(neu)

Die Kommission soll die Ursachen für die Überlastung der europäischen Flughäfen mit dem Ziel untersuchen, Mittel und Wege zur Erhöhung der Kapazität zu finden.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 43 vom 19. 2. 1991, S. 3.

Änderungsantrag Nr. 6

Erwägung 4b

(neu)

Die Regierungen der Mitgliedstaaten und die Flughafenbehörden sollen eine Erhöhung der Ausgaben für die Infrastruktur ihrer Flughäfen in Erwägung ziehen, um die Kapazität der europäischen Flughäfen zu erhöhen.

Änderungsantrag Nr. 7

9. Erwägung

Die Politik der Gemeinschaft zielt darauf ab, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 Wettbewerbsbeschränkungen abzubauen und den Marktzutritt zu fördern; um diese Ziele zu erreichen, muß Luftverkehrsunternehmen, die auf innergemeinschaftlichen Strecken mit begrenztem Wettbewerb Flugdienste aufnehmen wollen, erhebliche Unterstützung zuteil werden.

9. Erwägung

Die Politik der Gemeinschaft zielt darauf ab, gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 Wettbewerbsbeschränkungen abzubauen und den Marktzutritt zu fördern; um diese Ziele zu erreichen, muß Luftverkehrsunternehmen, die auf Strecken mit begrenztem Wettbewerb Flugdienste aufnehmen wollen, erhebliche Unterstützung zuteil werden.

Änderungsantrag Nr. 8

10. Erwägung

Die Mitgliedstaaten oder ihre ernannten Vertreter müssen dazu angehalten werden zu gewährleisten, daß für Flugdienste auf innergemeinschaftlichen Strecken eine begrenzte Anzahl von Zeitnischen auch dann verfügbar ist, wenn ein Flughafen als überlastet gilt.

10. Erwägung

Die Mitgliedstaaten oder ihre ernannten Vertreter müssen dazu angehalten werden zu gewährleisten, daß für kleinere Unternehmen, bei Geschäftsflügen und im allgemeinen Flugverkehr sowie für Neubewerber eine Anzahl von Zeitnischen auch dann verfügbar ist, wenn ein Flughafen als überlastet gilt.

Änderungsantrag Nr. 9

11. Erwägung

Der Entzug angestammter Rechte sollte unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen und stets auf nur so viele Zeitnischen begrenzt werden, wie zur Deckung des Bedarfs von Neubewerbern auf dem jeweiligen Flughafen erforderlich sind. Gleichzeitig sollte gewährleistet sein, daß alle betroffenen Luftverkehrsunternehmen auf diesem Flughafen in einer vergleichbaren Weise behandelt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, wie viele Zeitnischen die einzelnen Luftverkehrsunternehmen nutzen; unnötige Störungen bestehender Vereinbarungen sind zu vermeiden.

11. Erwägung

Der Entzug angestammter Rechte ist nur in Ausnahmefällen, in denen keine andere Lösung gefunden werden kann, zulässig, sollte unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen und stets auf nur so viele Zeitnischen begrenzt werden, wie zur Deckung des Bedarfs von Neubewerbern auf dem jeweiligen Flughafen erforderlich sind. Gleichzeitig sollte gewährleistet sein, daß alle betroffenen Luftverkehrsunternehmen auf diesem Flughafen in einer vergleichbaren Weise behandelt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, wie viele Zeitnischen die einzelnen Luftverkehrsunternehmen nutzen; unnötige Störungen bestehender Vereinbarungen sind zu vermeiden.

Änderungsantrag Nr. 10

14. Erwägung

Es ist angezeigt, daß die Gemeinschaft Neubewerbern aus Drittländern eine Behandlung zuteil werden läßt, die mit der Behandlung vergleichbar ist, die Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen in diesen Ländern gewährt wird.

14. Erwägung

Es ist angezeigt, daß die Gemeinschaft Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern eine vergleichbare Behandlung zuteil werden läßt, die Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen gewährt wird, wenn diese Länder den Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen auf ihren Flughäfen eine entsprechende Behandlung gewähren.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 11

15. Erwägung

Der Erlaß einer Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft soll sich auf den Betrieb kleiner Luftverkehrsunternehmen nicht negativ auswirken.

15. Erwägung

Der Erlaß einer Verordnung über die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft soll sich weder auf den Betrieb kleiner Luftverkehrsunternehmen noch auf den allgemeinen Flugverkehr negativ auswirken.

Änderungsantrag Nr. 12

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft.

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für die Zuweisung von Zeitnischen auf koordinierten Flughäfen in der Gemeinschaft.

Änderungsantrag Nr. 13

Artikel 2

Buchstabe b)

b) Neubewerber: ein Luftverkehrsunternehmen, das

- i) an einem Tag über nicht mehr als drei Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen mit Kapazitätskoordinierung verfügt und für den Verkehr zusätzliche Zeitnischen für diesen Tag beantragt, oder
- ii) an einem Tag über nicht mehr als 30 % der Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen oder bei einem anderen Flughafen desselben Flughafensystems verfügt und auf diesem Flughafen für diesen Tag zusätzliche Zeitnischen beantragt, um auf einer Strecke einen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 2343/90 fallenden Flugdienst zu eröffnen, auf der höchstens zwei andere Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte der dritten oder vierten Freiheit zwischen den betreffenden Flughäfen während dieses Tages ausüben.

Artikel 2

Buchstabe b)

b) Neubewerber: ein Luftverkehrsunternehmen, das

- i) an einem Tag über nicht mehr als vier Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen mit Kapazitätskoordinierung verfügt und für den Verkehr zusätzliche Zeitnischen für diesen Tag beantragt, oder
- ii) an einem Tag über nicht mehr als 30 % aller Zeitnischen bei einem koordinierten Flughafen oder bei einem anderen Flughafen desselben Flughafensystems verfügt und auf diesem Flughafen für diesen Tag zusätzliche Zeitnischen beantragt, um auf einer Strecke einen Flugdienst zu eröffnen, auf der höchstens zwei andere Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte zwischen den betreffenden Flughäfen während dieses Tages ausüben.

Änderungsantrag Nr. 14

Buchstabe c)

c) überlasteter Flughafen: ein Flughafen, bei dem der Bedarf oder der vorausgesagte Bedarf dessen Kapazität um mehr als eine Stunde an einem Tag übersteigt;

Buchstabe c)

c) überlasteter Flughafen: ein Flughafen, bei dem

- i) Verzögerungen auftreten von über einer Stunde gegenüber den veröffentlichten Flugplänen bei mehr als 75 % der Starts und Landungen, von über einer Stunde an einem Wochentag während mindestens 50 % eines Flugplanzeitraums oder
- ii) der Bedarf oder vorausgesagte Bedarf dessen Kapazität in einem der nachstehend genannten Bereiche — Luftverkehrskontrolle, Pisten, sonstige Bodeneinrichtungen einschließlich Zugang, ökologische bedingte Einschränkungen — um mehr als eine Stunde an einem Tag übersteigt;

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 15

Buchstabe f)

- f) koordinierter Flughafen: ein Flughafen, auf dem ein Luftverkehrsunternehmen zum Starten oder Landen eine von einem Flughafenkoordinator zugewiesene Zeitschicht benötigt;

Buchstabe f)

- f) koordinierter Flughafen: ein für koordiniert erklärter überlasteter Flughafen, auf dem ein Luftverkehrsunternehmen zum Starten oder Landen eine von einem Flughafenkoordinator zugewiesene Zeitschicht benötigt;

Änderungsantrag Nr. 16

Buchstabe h)

- h) historisches Vorrecht: eine Zeitschicht, die vom Koordinator freigegeben und von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist und die diesem Unternehmen in der nächsten entsprechenden Saison Anspruch auf dieselbe Zeitschicht gibt.

Buchstabe h)

- h) historisches Vorrecht: eine Zeitschicht, die vom Koordinator freigegeben und von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist und die diesem Unternehmen in der nächsten entsprechenden Saison Anspruch auf dieselbe Zeitschicht gibt.

Änderungsantrag Nr. 17

Artikel 3

Absatz 1

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen Streckengenehmigung die Erlaubnis, ihre Flugdienste von und nach Flughäfen in der Gemeinschaft, die nicht gemäß Artikel 4 koordiniert sind, frei zu planen und zu betreiben.

Artikel 3

Absatz 1

- (1) Die Mitgliedstaaten erteilen Luftverkehrsunternehmen mit einer gültigen zweckdienlichen Genehmigung die Erlaubnis, ihre Flugdienste von und nach Flughäfen in der Gemeinschaft, die nicht gemäß Artikel 4 koordiniert sind, frei zu planen und zu betreiben.

Änderungsantrag Nr. 18

Artikel 5

Absatz 2

- (2) Der Koordinator ist für die Zuweisung von Zeitschichten auf dem/den koordinierten Flughafen/Flughäfen zuständig und handelt gemäß dieser Verordnung in einer unparteilichen, nichtdiskriminierenden und transparenten Weise.

Artikel 6⁽¹⁾

Absatz 2

- (2) Der Koordinator ist für die Beratung des/der Flugplanausschusses/Flugplanausschüsse und die Zuweisung von Zeitschichten unter Berücksichtigung der vom Flugplanausschuß entsprechend den geltenden Vorschriften des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft festgelegten allgemeinen Leitlinien auf dem/den koordinierten Flughafen/Flughäfen zuständig und handelt gemäß dieser Verordnung in einer unparteilichen, nichtdiskriminierenden und transparenten Weise.

Änderungsantrag Nr. 19

Absatz 5

Buchstabe a)

- (5) Der Koordinator hält jederzeit folgende Informationen zur Überprüfung durch Interessenten bereit:

Absatz 5⁽²⁾

Buchstabe a)

- (5) Der Koordinator hält jederzeit folgende Informationen zur Überprüfung durch Interessenten bereit:

⁽¹⁾ Artikel 5 Absatz 2 des Kommissionsvorschlags wird Artikel 6 Absatz 2.

⁽²⁾ Artikel 5 Absatz 5 des Kommissionsvorschlags wird Artikel 6 Absatz 5.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

- a) die bestehenden Zeitnischen nach Luftverkehrsunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftverkehrsunternehmen auf dem Flughafen;

- a) die bestehenden Zeitnischen nach Luftverkehrsunternehmen und in zeitlicher Reihenfolge für alle Luftverkehrsunternehmen auf dem Flughafen;

Änderungsantrag Nr. 20

Artikel 6

Erster Unterabsatz

Hat ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absätze 1 und 2 entschieden, einen Flughafen für koordiniert zu erklären, so kann er einen Flugplanausschuß einsetzen, der den in Artikel 5 genannten Koordinator in beratender Funktion unterstützen wird. Die Teilnahme an diesem Ausschuß steht zumindest den Luftverkehrsunternehmen offen, die den/die Flughafen/Flughäfen häufiger benutzen, sowie den betreffenden Flughafenbehörden und Vertretern der Flugsicherung.

Artikel 5 (1)

Erster Unterabsatz

Hat ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 einen Flughafen für koordiniert erklärt, so setzt er einen Flugplanausschuß zur Festlegung allgemeiner Leitlinien entsprechend den geltenden Vorschriften des Wettbewerbsrechts der Gemeinschaft für die Zuweisung von Zeitnischen für jede Flugplanperiode und zur Überwachung der Arbeit des Koordinators ein. Dieser Ausschuß tritt jährlich mindestens zweimal zusammen. Die Teilnahme an diesem Ausschuß steht zumindest den Luftverkehrsunternehmen offen, die den/die Flughafen/Flughäfen häufiger benutzen, sowie den betreffenden Flughafen- und Flugsicherungsbehörden.

Änderungsantrag Nr. 21

Artikel 7

Die Flughafenbehörde eines koordinierten Flughafens ermittelt dessen Kapazität zweimal jährlich nach international anerkannten Verfahren gemeinsam mit der Flugsicherung und gegebenenfalls vorbehaltlich der Zustimmung des Mitgliedstaates sowie nach Konsultationen mit den für die Waren- und Personenkontrolle zuständigen Stellen und den Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen benutzen, bzw. den sie vertretenden Organisationen. Die Möglichkeiten, den verschiedenen Luftfahrtarten gerecht zu werden, werden von Fall zu Fall geprüft.

Diese Informationen werden dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der Koordinierung bereitgestellt.

Artikel 7

Die Flughafenbehörde eines koordinierten Flughafens ermittelt dessen Kapazität zweimal jährlich nach international anerkannten Verfahren gemeinsam mit der Flugsicherung und gegebenenfalls vorbehaltlich der Zustimmung des Mitgliedstaates sowie nach Konsultationen mit den für die Waren- und Personenkontrolle zuständigen Stellen und den Luftverkehrsunternehmen, die den Flughafen benutzen, bzw. den sie vertretenden Organisationen. Die Möglichkeiten, den verschiedenen Luftfahrtarten gerecht zu werden, werden von Fall zu Fall geprüft.

Diese Informationen werden dem Flughafenkoordinator rechtzeitig vor der Koordinierung bereitgestellt.

Änderungsantrag Nr. 22

Artikel 8

(1) Luftverkehrsunternehmen, die auf einem koordinierten Flughafen Zeitnischen beantragen, erteilen dem Flughafenkoordinator alle von diesem erbetenen Auskünfte.

(2) a) Unbeschadet der Artikel 85 und 86 des Vertrages und des Artikels 9 dieser Verordnung verleiht eine vom Koordinator freigegebene Zeitnische, die von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist, diesem Unternehmen in der entsprechenden Periode und an den entsprechenden Betriebstagen der nächsten entsprechenden Flugplanperiode ein Anrecht auf die gleiche Zeitnische. Dieses historische Vorrecht gilt nur für den Linien- und den programmierten Bedarfsflugverkehr.

Artikel 8

(1) Luftverkehrsunternehmen, die auf einem koordinierten Flughafen Zeitnischen beantragen, erteilen dem Flughafenkoordinator alle von diesem erbetenen Auskünfte.

(2) a) Unbeschadet der Artikel 85 und 86 des Vertrages und des Artikels 9 dieser Verordnung verleiht eine vom Koordinator freigegebene Zeitnische, die von einem Luftverkehrsunternehmen genutzt worden ist, diesem Unternehmen in der entsprechenden Periode und an den entsprechenden Betriebstagen der nächsten entsprechenden Flugplanperiode ein Anrecht auf Beantragung und Zuteilung der gleichen Zeitnische. Dieses historische Vorrecht gilt nur für den Linien- und den programmierten Bedarfsflugverkehr.

(1) Artikel 6 des Kommissionsvorschlages wird Artikel 5.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

- b) Kann nicht allen Anträgen auf Zeitnischen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftverkehrsunternehmen stattgegeben werden, so gewährt der Flughafenkoordinator dem gewerblichen Luftverkehr und insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Bedarfsflugverkehr Vorrang.
- c) Der Flughafenkoordinator berücksichtigt darüber hinaus die zusätzlichen Vorrangregeln im Anhang dieser Verordnung.
- (3) Kann dem Antrag auf eine Zeitnische nicht stattgegeben werden, so teilt der Flughafenkoordinator dem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt ihm die nächstgelegene Ausweichzeitnische.
- (4) Der Flughafenkoordinator ist stets bestrebt, ad hoc gestellten Anträgen auf Zeitnischen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der Allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die in dem in Artikel 9 genannten Pool verfügbaren, noch nicht zugewiesenen Zeitnischen sowie kurzfristig freigewordene Zeitnischen verwendet werden.
- (5) Nach Konsultationen mit Luftverkehrsunternehmen, Flughafenkoordinatoren und Flughafenbehörden legt die Kommission die Mindestanforderungen an die automatisierten Systeme fest, die vom Flughafenkoordinator einzusetzen sind, um die ordnungsgemäße Anwendung der Artikel 5 und 8 zu gewährleisten.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

- b) Kann nicht allen Anträgen auf Zeitnischen zur Zufriedenheit der betreffenden Luftverkehrsunternehmen stattgegeben werden, so wird dem gewerblichen Luftverkehr und insbesondere dem Linien- sowie dem programmierten Bedarfsflugverkehr Vorrang gewährt.
- c) Der Flughafenkoordinator berücksichtigt darüber hinaus die zusätzlichen Vorrangregeln im Anhang dieser Verordnung.
- (3) Kann dem Antrag auf eine Zeitnische nicht stattgegeben werden, so teilt der Flughafenkoordinator dem antragstellenden Luftverkehrsunternehmen die Gründe hierfür mit und nennt ihm die nächstgelegenen Ausweichzeitnischen.
- (4) Der Flughafenkoordinator ist stets bestrebt, ad hoc gestellten Anträgen auf Zeitnischen für jede beliebige Bedarfskategorie, einschließlich der Allgemeinen Luftfahrt, stattzugeben. Hierzu können die in dem in Artikel 9 genannten Pool verfügbaren, noch nicht zugewiesenen Zeitnischen sowie kurzfristig freigewordene Zeitnischen verwendet werden (Gelegenheitszeitnischen).
- (5) Nach Konsultationen mit Flughafenkoordinatoren und Flugplanausschüssen legt die Kommission die Mindestanforderungen an die automatisierten Systeme fest, die vom Flughafenkoordinator einzusetzen sind, um die ordnungsgemäße Anwendung der Artikel 5, 6 und 8 zu gewährleisten.

Änderungsantrag Nr. 23

Artikel 9

Absatz 1

- (1) Auf einem koordinierten Flughafen wird ein Pool eingerichtet, in dem neu geschaffene und ungenutzte Zeitnischen sowie Zeitnischen, die ein Luftverkehrsunternehmen während oder zum Ende einer Flugplanperiode aufgegeben hat, zusammengefaßt sind.

Artikel 9

Absatz 1

- (1) Auf einem koordinierten Flughafen wird für jeden koordinierten Zeitraum ein Pool eingerichtet, in dem neu geschaffene und ungenutzte Zeitnischen sowie Zeitnischen, die ein Luftverkehrsunternehmen während oder zum Ende einer Flugplanperiode aufgegeben hat, zusammengefaßt sind.

Änderungsantrag Nr. 24

Absatz 2

- (2) Eine Zeitnische, die während nicht mehr als 65 % der zugewiesenen Zeitspanne genutzt wurde, kann eingezogen und zwecks Zuweisung in den in Absatz 1 genannten Zeitnischenpool eingebracht werden, es sei denn, die Nichtnutzung wird beispielsweise mit einem Flugverbot für einen Luftfahrzeugtyp oder der Sperrung eines Flughafens oder Luftraums begründet.

Absatz 2

- (2) Eine Zeitnische, die während nicht mehr als 75 % der zugewiesenen Zeitspanne genutzt wurde, kann eingezogen und zwecks Neuzuweisung in die in Absatz 1 genannten Zeitnischenpools eingebracht werden, es sei denn, die Nichtnutzung wird beispielsweise mit einem Flugverbot für einen Luftfahrzeugtyp oder der Sperrung eines Flughafens oder Luftraums begründet.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 25

Absatz 3

(3) Die in den Pool eingebrachten Zeitnischen werden auf die antragstellenden Luftverkehrsunternehmen aufgeteilt. Mindestens 50 % dieser Zeitnischen werden Neubewerbern in der im Anhang beschriebenen Prioritätenreihenfolge zugewiesen.

Absatz 3

(3) Die in die Pools eingebrachten Zeitnischen werden auf die antragstellenden Luftverkehrsunternehmen aufgeteilt. Mindestens 50 % dieser Zeitnischen werden Neubewerbern in der im Anhang beschriebenen Prioritätenreihenfolge zugewiesen.

Änderungsantrag Nr. 26

Absatz 5

(5) Die in Absatz 4 genannten Neubewerber haben Anspruch auf so viele Zeitnischen — höchstens jedoch sechs pro Tag — wie erforderlich sind, um auf die Einrichtung eines Flugdienstes oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes durch ein anderes/andere Luftverkehrsunternehmen im Gegenzug entsprechend reagieren zu können.

Absatz 5

(5) Die in Absatz 4 genannten Neubewerber haben Anspruch auf so viele Zeitnischen — höchstens jedoch vier pro Tag — wie erforderlich sind, um auf die Einrichtung eines Flugdienstes oder die Erhöhung der Flugfrequenz eines bestehenden Flugdienstes durch ein anderes/andere Luftverkehrsunternehmen im Gegenzug entsprechend reagieren zu können.

Änderungsantrag Nr. 27

Absatz 8

(8) Werden die gemäß den Absätzen 2 und 4 bereitgestellten Zeitnischen nicht genutzt oder innerhalb von zwei Jahren aufgegeben, so gehen sie an ihren ursprünglichen Inhaber zurück. Kann diese Regel nicht angewendet werden oder möchte der ursprüngliche Inhaber die Zeitnische nicht nutzen, so wird diese in den Zeitnischenpool eingebracht.

Absatz 8

(8) Werden die gemäß den Absätzen 2 und 4 bereitgestellten Zeitnischen nicht genutzt oder gemäß Absatz 2 eingezogen oder innerhalb von zwei Jahren aufgegeben, so gehen sie an ihren ursprünglichen Inhaber zurück. Kann diese Regel nicht angewendet werden oder möchte der ursprüngliche Inhaber die Zeitnische nicht nutzen, so wird diese in den Zeitnischenpool eingebracht.

Änderungsantrag Nr. 28

Absatz 9

(9) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

Absatz 9

(9) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder des betreffenden Drittlands oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

Änderungsantrag Nr. 29

Artikel 10

Absatz 6

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

Artikel 10

Absatz 6

(6) Auf Antrag eines Mitgliedstaats oder des betreffenden Drittlands oder von sich aus prüft die Kommission die Anwendung dieses Artikels in jedem einzelnen Fall und entscheidet innerhalb von zwei Monaten, ob er ordnungsgemäß angewendet wird. Ihre Entscheidung teilt sie dem Rat und den Mitgliedstaaten mit.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 30

Absatz 7

(7) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen.

Absatz 7

(7) Jeder Mitgliedstaat kann den Rat innerhalb eines Monats mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb eines Monats mit qualifizierter Mehrheit eine anderslautende Entscheidung treffen. Der für den betreffenden überlasteten Flughafen zuständige Mitgliedstaat gewährleistet eine unverzügliche Vollstreckung dieser Entscheidung.

Änderungsantrag Nr. 31

Artikel 11

Absatz 1

(neu)

(1) Die Mitgliedstaaten und die Kommission sorgen dafür, daß diese Verordnung in nicht diskriminierender Weise auf Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern angewandt wird.

Änderungsantrag Nr. 32

Artikel 11

Absatz 2

(2) Wenn die Kommission aufgrund der Informationen gemäß Absatz 1 oder aufgrund sonstiger Informationen zu der Ansicht gelangt, daß ein Drittland bei der Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen

- a) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht eine Behandlung gewährt, die derjenigen von Luftverkehrsunternehmen aus diesem Land durch die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vergleichbar ist, oder
- b) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht de facto Inländerbehandlung gewährt oder
- c) Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt,

kann die Kommission Verhandlungen aufnehmen, um Abhilfe zu schaffen.

Artikel 11

Absatz 2

(2) Wenn ein Drittland bei der Zuweisung von Zeitnischen auf überlasteten Flughäfen

- a) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht eine Behandlung gewährt, die derjenigen von Luftverkehrsunternehmen aus diesem Land durch die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vergleichbar ist, oder
- b) Gemeinschafts-Luftverkehrsunternehmen nicht de facto Inländerbehandlung gewährt,
- c) Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern eine günstigere Behandlung gewährt,

kann die Kommission vorbehaltlich eines vorhergehenden Beschlusses des Rates Verhandlungen aufnehmen, um Abhilfe zu schaffen.

Änderungsantrag Nr. 33

Artikel 12

Absatz 1

(1) Die Kommission legt dem Rat innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor.

Artikel 12

Absatz 1

(1) Die Kommission legt dem Rat und dem Europäischen Parlament sowie dem Wirtschafts- und Sozialausschuß innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht über deren Durchführung vor.

Änderungsantrag Nr. 34

ANHANG

Nummer 5

Unterabsatz 2

(neu)

Entsteht durch ein Flugverbot auf einem Flughafen andernorts ein Zeitnischenproblem, so soll das Luftverkehrsunternehmen Vorrang erhalten, dessen Flugplan wegen des Flugverbots beeinträchtigt ist.

Änderungsantrag Nr. 35

ANHANG

Nummer 6

Buchstabe c)

- c) Flugverbote: Entsteht durch ein Flugverbot auf einem Flughafen andernorts ein Zeitnischenproblem, so soll das Luftverkehrsunternehmen Vorrang erhalten, dessen Flugplan wegen des Flugverbots beeinträchtigt ist.

Entfällt

Änderungsantrag Nr. 36

Buchstabe f)

Buchstabe f)

Flexibilität: optimale Auslastung der verfügbaren Kapazitäten. Die Koordinatoren sollen bei der Zuweisung von Zeitnischen ein gewisses Maß an Flexibilität walten lassen. Die Luftverkehrsunternehmen operieren nicht immer streng flugplanmäßig. Witterung, Wind, unterschiedlich lange Flugzeiten, Flugsicherungs- oder technische Probleme sind einige der Gründe für zeitliche Abweichungen. Die Koordinatoren sollen diesem Umstand Rechnung tragen, indem sie

- i) höchstens alle zehn Minuten Pistenbeschränkungen anordnen;
- ii) höchstens alle dreißig Minuten die Frequenz der stündlichen Bewegungen messen (z. B. 13.00 — 12.59 + 12.30 — 13.29);
- iii) Überlastungskurven aus der Vergangenheit berücksichtigen.

Flexibilität: optimale Auslastung der verfügbaren Kapazitäten. Die Koordinatoren sollen bei der Zuweisung von Zeitnischen ein gewisses Maß an Flexibilität walten lassen. Die Luftverkehrsunternehmen operieren nicht immer streng flugplanmäßig. Witterung, Wind, unterschiedlich lange Flugzeiten, Flugsicherungs- oder technische Probleme sind einige der Gründe für zeitliche Abweichungen. Die Koordinatoren sollen diesem Umstand Rechnung tragen, indem sie

- i) höchstens alle zehn Minuten Pistenbeschränkungen anordnen;
- ii) höchstens alle dreißig Minuten die Frequenz der stündlichen Bewegungen messen (z. B. 12.00 — 12.59 + 12.30 — 13.29);
- iii) Überlastungskurven aus der Vergangenheit berücksichtigen;
- iv) eine maximale Nutzungsmöglichkeit von Gelegenheitszeitnischen für kurzfristige Flüge der Geschäftsfliegerei gewähren, erst recht, wenn diese startklar sind, ihnen aber eine spätere geschlossene Zeitnische zugewiesen wurde.

WORTLAUT DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Änderungsantrag Nr. 37

Buchstabe g)

(neu)

Schallemissionen: leisere Flugzeuge werden lauterem Flugzeugen vorgezogen, z. B. Kapitel 3 gegenüber Kapitel 2.
