ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 6. Juli 1992

über die Vereinbarkeit bestimmter Flugtarife mit den Kriterien von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates

(92/398/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 des Rates vom 24. Juli 1990 über Tarife im Linienflugverkehr (1), insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Das Vereinigte Königreich ersuchte die Kommission mit Schreiben vom 15. April 1991, das bei der Kommission am 2. Mai 1991 einging, eine Reihe von Tariferhöhungen, die von Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft für bestimmte Strecken von und nach dem Vereinigten Königreich vorgelegt wurden, nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 zu prüfen.

Mit Schreiben vom 16. Mai 1991 und 16. Juli 1991 zog das Vereinigte Königreich dieses Ersuchen für einige Ankunftsstrecken zurück.

Eine eingehende Untersuchung der Informationen über Kosten und Erlöse, die die Luftverkehrsunternehmen auf eine Reihe von Ersuchen der Kommission übermittelten, führten zu bestimmten Schlußfolgerungen auf der Grundlage der in Anhang III dargelegten Kriterien —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die in Anhang I aufgeführten Flugtarife stehen im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90.

Artikel 2

Die in Anhang II aufgeführten Flugtarife stehen nicht im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90. Diese Flugtarife können daher nicht als Bezugstarife für nachfolgende Flugplanperioden herangezogen werden. Die betreffenden Mitgliedstaaten haben ihre Verpflichtungen gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung nicht erfüllt. Sie ergreifen geeignete Maßnahmen, um diesen Verpflichtungen nachzukommen, und unterrichten davon die Kommission.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien, das Königreich Dänemark, die Bundesrepublik Deutschland, die Griechische Republik, die Französische Republik, die Italienische Republik, das Großherzogtum Luxemburg, die Portugiesische Republik, das Königreich Spanien und an das Vereinigte Königreich sowie an die gemeinschaftlichen Luftverkehrsunternehmen Sabena, SAS, Lufthansa, Olympic Airways, Iberia, Air France, Alitalia, Luxair, TAP-Air Portugal und British Airways gerichtet.

Brüssel, den 6. Juli 1992

Für die Kommission

Karel VAN MIERT

Mitglied der Kommission

(1) ABl. Nr. L 217 vom 11. 8. 1990, S. 1.

ANHANG I

Die Prüfung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 durch die Kommission hat ergeben, daß folgende Tarife im Einklang mit den Kriterien von Artikel 3 Absatz 1 der genannten Verordnung stehen

Strecke	Luftverkehrs-unternehmen	Tarif			
		Abgehend		Ankommend	
LHR-CPH	BA	£	216		—
MAN-CPH	BA	£	205		—
LHR-BRU	BA	£	145	BFR	9 490
MAN-BRU	BA	£	173		—
LHR-FCO	BA	£	250		—
LHR-LIN	BA	£	199		—
MAN-LIN	BA	£	254		—
LHR-PSA	BA	£	221		—
LHR-TRN	BA	£	201	LIT	560 000
LHR-VCE	BA	£	229		—
LHR-BLQ	BA	£	228	LIT	543 000
LHR-LUX	BA	£	166	LFR	10 420
LHR-ATH	BA	£	328		—
LHR-MAD	BA	£	229		—
LHR-BCN	BA	£	215		—
LHR-AGP	BA	£	253	ESP	62 500
LON-LIS	BA	£	231		—
LGW-FAO	BA	£	249		—
MAN-CDG	BA	£	204		—
LHR-NCE	BA	£	192		—
LHR-NCE	BA	£	202		—
LHR-BOD	BA	£	205		—
LHR-FRA	BA	£	175		—
LHR-DUS	BA	£	140		—
LHR-HAM	BA	£	189		—
LHR-CGN	BA	£	140		—
LHR-HAJ	BA	£	189		—
LHR-STR	BA	£	192		—
LHR-BRE	BA	£	170		—
MAN-DUS	BA	£	192		—
MAN-FRA	BA	£	204		—
LHR-MUC	BA	£	208		—
LHR-TXL	BA	£	200		—
CPH-LHR	SK	DKK	2 880	£	216
CPH-MAN	SK	DKK	2 945	£	205
BRU-LHR	SN	BFR	9 490	£	145
BRU-MAN	SN	BFR	12 180	£	173
FCO-LHR	AZ		—	£	250
LIN-LHR	AZ		—	£	199
LIN-MAN	AZ	LIT	688 000	£	254
PSA-LHR	AZ		—	£	221
TRN-LHR	AZ	LIT	560 000	£	201
VCE-LHR	AZ		—	£	229
BLQ-LHR	AZ	LIT	543 000	£	228
ATH-LHR	OA	GRD	113 600	£	328
ATH-LHR	OA	GRD	107 100		—
MAD-LHR	IB		—	£	229
BCN-LHR	IB		—	£	215
AGP-LHR	IB	ESP	62 500	£	253
LIS-LON	TP		—	£	231
FAO-LGW	TP		—	£	249

Strecke	Luftverkehrs-unternehmen	Tarif	
		Abgehend	Ankommend
CDG-BHX	AF	—	£ 185
CDG-MAN	AF	—	£ 204
NCE-LHR	AF	—	£ 202
NCE-LHR	AF	—	£ 192
BOD-LHR	AF	—	£ 205
FRA-LHR	LH	—	£ 175
DUS-LHR	LH	—	£ 140
HAM-LHR	LH	—	£ 189
CGN-LHR	LH	—	£ 140
HAJ-LHR	LH	—	£ 189
STR-LHR	LH	—	£ 192
BRE-LHR	LH	—	£ 170
MUC-LHR	LH	—	£ 208
FRA-BHX	LH	—	£ 209
DUS-MAN	LH	—	£ 192
FRA-MAN	LH	—	£ 204
DUS-BHX	LH	—	£ 172
TXL-LHR	LH	—	£ 200

ANHANG II

Die Prüfung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 durch die Kommission hat ergeben, daß folgende Tarife nicht im Einklang mit den Kriterien von Artikel 3 Absatz 1 der genannten Verordnung stehen

Strecke	Luftverkehrs-unternehmen	Tarif			
		Abgehend		Ankommend	
LHR-CPH	BA	—		DKK	2 880
MAN-CPH	BA	—		DKK	2 945
MAN-BRU	BA	—		BFR	12 180
LHR-FCO	BA	—		LIT	723 000
LHR-LIN	BA	—		LIT	575 000
MAN-LIN	BA	—		LIT	688 000
LHR-PSA	BA	—		LIT	643 000
LHR-VCE	BA	—		LIT	652 000
LHR-ATH	BA	—		GRD	107 100
LHR-ATH	BA	—		GRD	113 600
LHR-MAD	BA	—		ESP	56 450
LHR-BCN	BA	—		ESP	45 150
BHX-CDG	BA	£	185	—	
BHX-DUS	BA	£	172	—	
BHX-FRA	BA	£	209	—	
FCO-LHR	AZ	LIT	723 000	—	
LIN-LHR	AZ	LIT	575 000	—	
PSA-LHR	AZ	LIT	643 000	—	
VCE-LHR	AZ	LIT	652 000	—	
LUX-LHR	LG	LFR	10 420	£	166
MAD-LHR	IB	ESP	56 450	—	
MAD-BCN	IB	ESP	45 150	—	

ANHANG III

Vereinbarkeit von Flugtarifen mit den Kriterien in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90

1. *Einleitung*

Mit Schreiben vom 15. April 1991, das bei der Kommission am 2. Mai 1991 einging, ersuchten die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs förmlich die Kommission zu prüfen, ob eine Anzahl von Flugtarifen mit Artikel 3 Absatz 1 der vorgenannten Verordnung vereinbar sind. Die Tarifvorschläge wurden von British Airways im eigenen Namen und im Namen von Sabena, TAP, Air France, SAS, Lufthansa, Iberia, Alitalia, Olympic Airways und Luxair für die Sommersaison 1991 vorgelegt.

Außerdem wurde die Kommission ersucht zu prüfen, ob die beteiligten Mitgliedstaaten ihren Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 der genannten Verordnung nachgekommen waren.

Mit Schreiben vom 16. Mai und 16. Juli 1991 zogen die Behörden des Vereinigten Königreichs ihren Antrag für bestimmte Inbound-Tarife zurück, die daher von der Kommission nicht geprüft wurden.

2. *Pflichten der Kommission, der Mitgliedstaaten und der Luftverkehrsunternehmen*

2.1. Allgemeines

Mit Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 wurde ein Verfahren der doppelten Ablehnung von Linienflugtarifen eingeführt, die einen bestimmten Bezugstarif (1) um mehr als 5 % übersteigen. Dementsprechend kann ein vorgeschlagener Flugtarif nur in Kraft treten, wenn beide beteiligte Mitgliedstaaten ihn genehmigen. Die Verordnung enthält jedoch auch eine Schutzklausel, die es dem Mitgliedstaat erlaubt, die Angelegenheit der Kommission zur Entscheidung vorzulegen, da die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, Tarife abzulehnen, die nach den Kriterien des Artikels 3 Absatz 1 zum Nachteil der Verkehrsnutzer zu hoch oder im Hinblick auf die Wettbewerbslage ungerechtfertigt niedrig sind (Artikel 3 Absatz 3).

Nach Artikel 3 Absatz 1 müssen Linienflugtarife in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens stehen.

2.2. Kommission

Nach Artikel 5 unterrichtet die Kommission nach Erhalt eines solchen Ersuchens zunächst die anderen Mitgliedstaaten und die betreffenden Luftverkehrsunternehmen und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme. Dies geschah mit Schreiben vom 6. Mai 1991.

Außerdem muß die Kommission innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt des Ersuchens entscheiden, ob die Flugtarife während der Prüfung in Kraft bleiben. Die Kommission entschied, daß die Flugtarife während der Prüfung in Kraft bleiben (2).

Schließlich muß die Kommission entscheiden, ob die fraglichen Flugtarife in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten des antragstellenden Luftverkehrsunternehmens stehen. Diese Entscheidung wird in der vorliegenden Mitteilung vorgeschlagen.

2.3. Mitgliedstaaten und Luftverkehrsunternehmen

Die Mitgliedstaaten müssen zusätzlich zu ihren Pflichten nach Artikel 3 Absätze 1 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 gemäß Artikel 9 der Kommission alle zweckdienlichen Informationen für eine gründliche Prüfung des Sachverhalts zur Verfügung stellen. Die gleiche Pflicht gilt für die Luftverkehrsunternehmen.

3. *Die Kriterien des Artikels 3 Absatz 1*

3.1. Allgemeine Bestimmungen

Die Flugtarife müssen dahin gehend überprüft werden, ob sie in einem angemessenen Verhältnis zu den langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten stehen. Auch ist zu klären, was darunter zu verstehen ist.

Daher sind Kosten- und Ertragsschwankungen nur zu berücksichtigen, wenn es sich nach den verfügbaren Informationen um mehr als nur die üblichen kurzfristigen Schwankungen handelt.

„Voll zugewiesene einschlägige Kosten" bedeutet daher, daß sämtliche Kosten eines bestimmten Flugtarifs in voller Höhe zugewiesen sind, und zwar nicht nur auf der betreffenden Strecke. Jede Art der Deckungsbeitragsrechnung — so berechtigt sie betriebswirtschaftlich sein mag — wäre hier unzulässig. Dies heißt aber auch, daß Kosten, die anderen Flugtarifen zuzuordnen sind, hier nicht zum Tragen kommen dürfen.

(1) Siehe Definition in der Anlage zu Anhang II der genannten Verordnung.
(2) Entscheidung vom 16. 5. 1991.

3.2. Streckenbezogene Kosten

Zunächst sind hier alle Einzelkosten auf den betreffenden Strecken zu berücksichtigen. Dazu gehören Treibstoffkosten, Flughafengebühren, die Bezahlung der Flugbesatzung usw. Dies geschieht bei den gängigen Kostenrechnungsmethoden bereits heute.

Die Zuweisung der auf einer Strecke anfallenden Gemeinkosten ist schwieriger. Um solche Kosten bestimmten Strecken zuordnen zu können, ist notwendigerweise von einer Reihe angenommener Werte auszugehen. Auf diese Weise lassen sich die Kosten relativ genau den einzelnen Strecken zuweisen.

Es gibt mehrere Kostenrechnungsverfahren und sicher Gründe dafür, daß sich ein Luftverkehrsunternehmen für eine ganz bestimmte Methode entscheidet. Es ist nicht Aufgabe der Kommission — und tatsächlich auch gar nicht möglich —, vorzuschreiben, welches Verfahren das einzig richtige ist. Ein Luftverkehrsunternehmen muß jedoch die einmal gewählte Methode kontinuierlich und nachprüfbar einhalten und sicherstellen, daß alle Gemeinkosten zugewiesen sind. Die Kommission kann dann als Beurteilungsgrundlage die vom betreffenden Luftverkehrsunternehmen erstellte Kostenaufschlüsselung heranziehen.

3.3. Tarifartbezogene Kosten

Um die bei den einzelnen Tarifarten anfallenden Kosten berechnen zu können, ist von einer Reihe angenommener Werte auszugehen.

Im internationalen Flugverkehr gibt es verschiedene Tarifarten, und zwar zum einen vollkommen flexible Tarife (First, Business und Economy Class) und zum anderen Sondertarife (Eurobudget, PEX, APEX). Neben unterschiedlichen Bordleistungen für die Fluggäste (Sitzreihenabstand, Mahlzeiten usw.) sind diese Tarife insbesondere hinsichtlich der an sie geknüpften Bedingungen nicht gleichwertig.

Im innereuropäischen Flugverkehr gilt der niedrigste vollkommen flexible Tarif, also der günstigste Tarif ohne Benutzungsbeschränkungen, als Bezugstarif im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90. Das Vereinigte Königreich will mit seinem Ersuchen genau diese Tarifart prüfen lassen. Bei B.A. ist der sogenannte „Club-Fare" als niedrigster vollkommen flexibler Tarif zu betrachten.

Die Produktionskosten je Sitzplatz weisen zwischen den einzelnen Klassen keine großen Unterschiede auf. Die teureren Klassen bieten eine geräumigere Sitzanordnung und bessere Bordserviceleistungen. Die Kostenunterschiede lassen sich mit Hilfe einiger einfacher Annahmen schätzen.

Die eigentlichen Kostenunterschiede zwischen den einzelnen Tarifarten sind jedoch darauf zurückzuführen, daß an den betreffenden Flugtarif bestimmte Bedingungen geknüpft sind oder nicht. Im Gegensatz zu den Sondertarifen entstehen Fluggästen, die zu einem vollkommen flexiblen Economy- (oder Club)-Tarif fliegen, keine finanziellen Nachteile, wenn sie ihre Platzreservierung nicht in Anspruch nehmen. Dies liegt daran, daß die Luftverkehrsunternehmen bei Sondertarifen von einem wesentlich höheren Auslastungsgrad der Flugzeuge ausgehen als bei Tarifen eines vollkommen flexiblen Tarifs. Wie die Statistik bestätigt, ist der Prozentsatz der Fluggäste, die einen gebuchten Flug nicht antreten, bei den vollkommen flexiblen Tarifen weit höher als bei Sondertarifen. Bei voll flexiblen Tarifen liegt der Auslastungsgrad in der Praxis in der Regel bei 55-60 %, bei Sondertarifen dagegen bei rund 85 %. Solche Quoten werden natürlich nur erzielt, wenn das Luftverkehrsunternehmen geeignetes Fluggerät einsetzt sowie effizient und ertragsorientiert geführt wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich die streckenbezogenen Kosten ziemlich genau zuweisen lassen; bei der Berechnung der Kosten für die jeweilige Tarifart ist man jedoch auf einige angenommene Werte angewiesen, insbesondere hinsichtlich eines realistischen Auslastungsgrades.

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß Linienflugtarife nicht nur nach den Kriterien in der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90, sondern auch nach den einschlägigen Wettbewerbsregeln geprüft werden können.

4. *Zusammenhang zwischen Flugtarifen und Kosten*

Maßstab für den Erfolg einer Firma ist letztlich immer die Gesamtrentabilität des Unternehmens. In den letzten Jahren erzielten die meisten Luftverkehrsunternehmen Gewinne vor Steuern von nur rund 2 %, obwohl nach allgemeiner Auffassung eine Gewinnspanne von 10 bis 15 %, d. h. eine Erfolgskennziffer (operating ratio/OR), von 110-115 angemessen wäre, um finanzielle Verbindlichkeiten zu erfüllen und eine Eigenkapitalrentabilität zu ermöglichen. Gegenwärtig erzielen nur sehr wenige Luftverkehrsunternehmen eine Eigenkapitalrendite (1).

Eine solche Gewinnspanne läßt sich jedoch nicht auf allen beflogenen Strecken realisieren. In der Regel wird es im Netz eines Luftverkehrsunternehmens rentable und weniger rentable Strecken geben, so daß ein gewisses Maß an Quersubventionierungen zwischen den einzelnen Strecken gerechtfertigt ist.

(1) Die Erfolgskennziffer ist das Verhältnis von Ertrag zu Aufwand.

Für eine einzelne Strecke wäre daher eine Marge von 10 % durchaus vertretbar, was eine angemessene Erfolgskennziffer von rund 125 ergäbe. Zudem ist eine Sicherheitsspanne von rund 10 % für mögliche Fehler bei der Kostenzuweisung erforderlich, so daß eine Erfolgskennziffer von bis zu 140 für einen Flugtarif als durchaus gerechtfertigt gelten könnte. Von diesem Grenzwert wurde auch in der früheren Sache (Sterling Airways) (1) ausgegangen, mit der die Kommission befaßt war.

In der Berechnung der Erfolgskennziffer für einen bestimmten Flugtarif muß auch ein als realistisch angenommener Auslastungsgrad eingehen (2). Bei der folgenden Bewertung wird er auf 55 % angesetzt. Diese Quote liegt zwar in den meisten Fällen weit unter dem Auslastungsgrad, den die Luftverkehrsunternehmen in der Praxis erzielen, doch gilt dies in der Regel durchaus als angemessener, wenn auch vorsichtig angesetzter Parameter für eine solche Bewertung.

Im Anhang sind die Faktoren aufgeführt, die in die Berechnung der Erfolgskennziffern eingehen.

Die Gesamtrentabilität einer Strecke kann unter bestimmten Umständen bei der Beurteilung der Frage von Bedeutung sein, ob die vorgelegten Flugtarife auf der betreffenden Strecke im Einklang mit den Bestimmungen stehen.

Ein schlechtes Streckenergebnis, das heißt, eine mit Verlust oder gerade kostendeckend betriebene Strecke, deutet möglicherweise darauf hin, daß bei der Berechnung einige angenommenen Werte falsch angesetzt wurden. Unter Umständen kann auf einzelnen, wirtschaftlich schwierigen Strecken ein Auslastungsgrad von 55 % nicht erreicht und aus technischen Gründen nur bedingt kleineres Fluggerät eingesetzt werden. Ähnliches trifft möglicherweise auf neu beflogene Strecken in der Aufbauphase zu. In solchen Ausnahmefällen kann ein schlechtes Streckenergebnis gegenüber den von der Berechnung einer tarifartbezogenen Erfolgskennziffer ausgehenden Schlußfolgerungen den Ausschlag geben.

Ein schlechtes Streckenergebnis schließt jedoch nicht unbedingt die Schlußfolgerung aus, daß ein bestimmter Flugtarif überhöht ist. In solchen Fällen liegt vermutlich eine Quersubventionierung zwischen den verschiedenen Tarifarten dergestalt vor, daß die geringe Preiselastizität bei vollkommen flexiblen Tarifen (Geschäftsreisen) dazu genutzt wird, künstlich niedrig angesetzte Sondertarife (Urlaubsreisen) mitzufinanzieren. Ein solches Vorgehen kann zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Luftverkehrsunternehmen führen und ist daher nicht zu akzeptieren.

Ein Luftverkehrsunternehmen wird möglicherweise versuchen, seine Erträge auf einer wenig rentablen Strecke soweit wie möglich dadurch zu steigern, daß es in den Marktsegmenten mit geringer Preiselastizität der Nachfrage die Flugpreise erhöht; in Fällen, wo es bei vollkommen flexiblen Tarifen wenig oder gar keinen Wettbewerb gibt, und insbesondere, wenn bei Sondertarifen Wettbewerb herrscht — beispielsweise bei einem starken Bedarfsflugverkehrsangebot — wäre ein solches Verhalten jedoch kaum annehmbar. Unter diesen Umständen wären die niedrigen Sondertarife bei Linienfluggesellschaften sogar als Verdrängungswettbewerb zu werten.

Zur Berücksichtigung der Entwicklungen über einen längeren Zeitraum genehmigte die Kommission in der Regel Tarife mit einer Erfolgskennziffer von mehr als 140, wenn die Strecke insgesamt in den letzten zwei Saisons nicht rentabel war. Linienflugtarife mit sehr hoher tarifartbezogener Erfolgskennziffer (mehr als 180) wurden jedoch abgelehnt.

5. *Praktisches Vorgehen*

Da Angaben zur Rentabilität der Strecken wie auch der Flugtarife erforderlich sind, haben die Kommissionsdienststellen die betreffenden Luftverkehrsunternehmen und die Mitgliedstaaten angeschrieben und um Übermittlung der entsprechenden Angaben gebeten (3). Es war äußerst schwierig und zeitaufwendig, die erforderlichen Informationen von den verschiedenen Luftverkehrsunternehmen einzuholen. Wegen der durch die Golfkrise hervorgerufenen Störungen hatten einige Luftverkehrsunternehmen Schwierigkeiten, neueste Kostenangaben beizubringen. Andere haben noch keine Berechnungsmethoden eingeführt, die den Kriterien der Verordnung entsprechen.

In der Praxis ist die Kommission im einzelnen wie folgt vorgegangen:

— Zunächst wurde die Situation in den vorhergehenden Saisons geprüft und die Veränderung des Tarifs ganz allgemein untersucht, d. h. ermittelt, ob die Erfolgskennziffer steigt oder fällt. Auch wurden die Gesamtrentabilität und die Wettbewerbssituation (d. h. die Zahl der auf dieser Strecke tätigen Luftverkehrsunternehmen) auf der betreffenden Strecke bewertet sowie die Erfolgskennziffer für die Flugtarife errechnet. Um jedoch die Auswirkungen kurzfristiger Kostenschwankungen außer acht zu lassen, wählte die Kommission ein flexibles Vorgehen und lehnte im allgemeinen Linienflugtarife nicht ab, die unter der Erfolgskennziffer von 140 liegen, wenn die Betriebsergebnisse auf der betreffenden Strecke in zwei aufeinanderfolgenden Saisons insgesamt negativ waren.

— Die Prüfung der Kosten basierte ausschließlich auf den Informationen und Kostenaufschlüsselungen, die die einzelnen Luftverkehrsunternehmen anhand ihrer Buchungssysteme übermittelt hatten.

(1) Schriftliches Verfahren E/1771/80.
(2) Siehe Punkt 3.3.
(3) Nach Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 müssen die Luftverkehrsunternehmen und die Mitgliedstaaten der Kommission alle notwendigen Auskünfte erteilen.

— Da bei den Flugpreisen je nach Flugrichtung (abgehend bzw. ankommend) häufig große Unterschiede bestehen, wurde jeder dieser Tarife getrennt untersucht.

— Einige Luftverkehrsunternehmen waren nicht in der Lage, neueste Zahlen für die Zuweisung aller einschlägigen Kosten vorzulegen, weil ihre Buchungen nicht auf dem neuesten Stand waren oder weil sie die Kosten nicht streckenbezogen ermittelten. Hier ging die Kommission flexibel vor und stützte sich auf eine gewisse Anzahl von Schätzungen und Annahmen.

— Einige Luftverkehrsunternehmen hielten die Faktoren für zu niedrig, die der Business Class einen höheren Anteil an den Gesamtkosten zuwiesen (+ 6 % für die geräumigere Sitzordnung und + 10 % für Bordleistungen). Die Kommission bemüht sich zur Zeit mit den Sachverständigen der Luftverkehrsunternehmen und den Mitgliedstaaten um eine Verbesserung der Methodik, auf die sie ihre Entscheidung stützt. Im Fall des vorliegenden Vorschlags dürfte jedoch die eingeplante Fehlerquote von 15 % diesen Ungewißheiten Rechnung tragen. Dennoch wurde die Erfolgskennziffer von 140 % als Grenzwert sehr flexibel angewandt.

— Auf mehreren Strecken wurde eine außerordentlich hohe Erfolgskennziffer (bis zu 200) in der Business Class festgestellt, während insgesamt die Betriebsergebnisse der Strecke negativ waren. Dies bedeutet normalerweise, daß diese Luftverkehrsunternehmen eine Quersubventionierung zwischen den niedrigen Sondertarifen für Urlaubsreisen und den Tarifen der Business Class vornehmen. Ein solches Vorgehen kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen und ist nicht akzeptierbar für Strecken, auf denen es bei vollkommen flexiblen Tarifen weniger oder gar keinen Wettbewerb gibt, und insbesondere in den Fällen, in denen bei Sondertarifen Wettbewerb herrscht, beispielsweise bei einem starken Bedarfsflugverkehrsangebot. Daher wurden Linienflugtarife mit sehr hoher tarifartbezogener Erfolgskennziffer (mehr als 180) anhand der von den Luftverkehrsunternehmen beigebrachten Informationen abgelehnt, selbst wenn die Strecke in zwei aufeinanderfolgenden Saisons insgesamt nicht rentabel war.

— Beim Interlining erzielt ein Luftverkehrsunternehmen nicht den vollen, sondern nur einen anteilig verrechneten Preis. Dies wurde jedoch bei der Berechnung der Erfolgskennziffer für die Strecke berücksichtigt.

— Es ist davon auszugehen, daß der Wettbewerb auf Strecken, auf denen wegen Kapazitätsproblemen Zugangsbeschränkungen bestehen, meist erheblich eingeschränkt ist. Dies trifft im vorliegenden Fall vor allem auf Strecken zu, die über Heathrow oder Gatwick führen. Ein bestimmter Tarif wäre zwar nach den obengenannten Kriterien abgelehnt, aber dennoch akzeptiert worden, wenn auf der Strecke ein ausreichender Wettbewerb herrscht (im allgemeinen mindestens drei Luftverkehrsunternehmen mit mindestens einem Marktanteil von jeweils 20 %, vorausgesetzt, daß alle diese Luftverkehrsunternehmen als Preisführer auftreten können). Dies traf nur für eine Strecke zu. Für die anderen drei Strecken wurden die Tarife abgelehnt, weil die Erfolgskennziffer zu hoch war und das dritte Luftverkehrsunternehmen zwar einen Marktanteil von mehr als 20 % besaß, die Strecke jedoch im Rahmen von Verkehrsrechten der fünften Freiheit betrieb und nicht als Preisführer auftreten konnte.

— Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß hier die vollkommen flexiblen Tarife geprüft werden, die in Europa bereits seit geraumer Zeit als überhöht gelten. Vor diesem Hintergrund fällt es schwer, an den Wettbewerb auf einer bestimmten Strecke zu glauben, wenn das betreffende Luftverkehrsunternehmen als Rechtfertigung für seinen Flugtarif auf die Tarifabsprachen im Rahmen der IATA verweist.

Andere Unternehmen erklärten, sie würden ihre Tarife nur an diejenigen ihrer Konkurrenten gemäß Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 angleichen. Artikel 5 Absatz 1 würde jedoch sinnlos, wenn die Kommission eine solche Angleichung an höhere Tarife als Begründung für das in Artikel 3 Absatz 1 genannte Kostenverhältnis akzeptieren würde.

— Die überprüften Flugtarife galten für die Sommersaison 1991, in der sich die negativen Folgen der Golfkrise stark bemerkbar machten. Die streckenbezogene Erfolgskennziffer, die auf der Grundlage der tatsächlichen Zahlen für 1991 berechnet worden war (Angaben der Luftverkehrsunternehmen), war in den meisten Fällen weit niedriger als in vorhergehenden Saisons. Im Einklang mit der oben dargestellten Methode können negative Streckenergebnisse nur berücksichtigt werden, wenn sie über einen längeren Zeitraum um mindestens während zwei vorhergehenden Saisons anhalten (in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2342/90 wird ausdrücklich auf die langfristig voll zugewiesenen einschlägigen Kosten Bezug genommen). Nach dieser Methode konnten daher für die Sommersaison 1991 in den meisten Fällen die Auswirkungen der Golfkrise noch nicht berücksichtigt werden.

Nach Auffassung der Kommission wird sich jedoch die Golfkrise über einen längeren Zeitraum (und weit bis in das Jahr 1992) nachteilig auswirken, vor allem was den Auslastungsgrad anbetrifft. Als die Kommission im Mai 1991 entschied, die Tarife während der Prüfung nicht auszusetzen, tat sie dies bereits ausdrücklich wegen der Golfkrise. Im Einklang mit dieser Entscheidung und zur Berücksichtigung der schwierigen Situation der Luftfahrtindustrie im Jahr 1991 prüfte die Kommission erneut alle Linienflugtarife, die nach der bisherigen Methode abgelehnt worden wären. Die

Erfolgskennziffern wurden nach dem Auslastungsgrad neu berechnet, der nach den (unvollständigen) Informationen der Luftverkehrsunternehmen im Sommer 1991 stark zurückging. Anstelle eines Auslastungsgrads von 55 % in der Business Class legte die Kommission bei diesen Tarifen einen Auslastungsgrad von 45 % zugrunde und im Falle der Sondertarife für den Reiseverkehr 70 % anstelle von 80 %. Dementsprechend wird der Kommission vorgeschlagen, ausnahmsweise alle 18 Tarife für die Strecken zu genehmigen, die besonders stark unter der Golfkrise leiden und die unter normalen Umständen eine Erfolgskennziffer von mehr als 140 % erreicht hätten.

Aufgrund der obigen Erwägungen entschied die Kommission, Flugtarife nicht nur zu akzeptieren, wenn die tarifartbezogene Erfolgskennziffer nach der vorgenannten Berechnungsmethode unter 140 liegt, sondern auch wenn :

— eine Strecke mit Verlust oder gar kostendeckend betrieben wird, ohne daß sich auf eine Quersubventionierung zwischen Business Class und Sondertarifen schließen läßt. Dies gilt als gegeben, wenn die Erfolgskennziffer für diese Strecke während mindestens zwei der vorhergehenden Saisons weniger als 100 betrug, es sei denn, die tarifartbezogene Erfolgskennziffer läge über 180 ;

— auf einer Strecke, auf der mehr als zwei Luftverkehrsunternehmen tätig sind, der Marktanteil des dritten (bzw. vierten und fünften) Luftverkehrsunternehmens bei über 20 % liegt und sofern diese als Preisführer auftreten können. Unter diesen Umständen ist davon auszugehen, daß ein funktionierender Wettbewerb auf der betreffenden Strecke überhöhten Preisen entgegenwirken wird ;

— der Auslastungsgrad infolge der Auswirkungen der Golfkrise 1991 stark zurückgegangen ist, so daß die tarifbezogene Erfolgskennziffer unter 140 liegt.