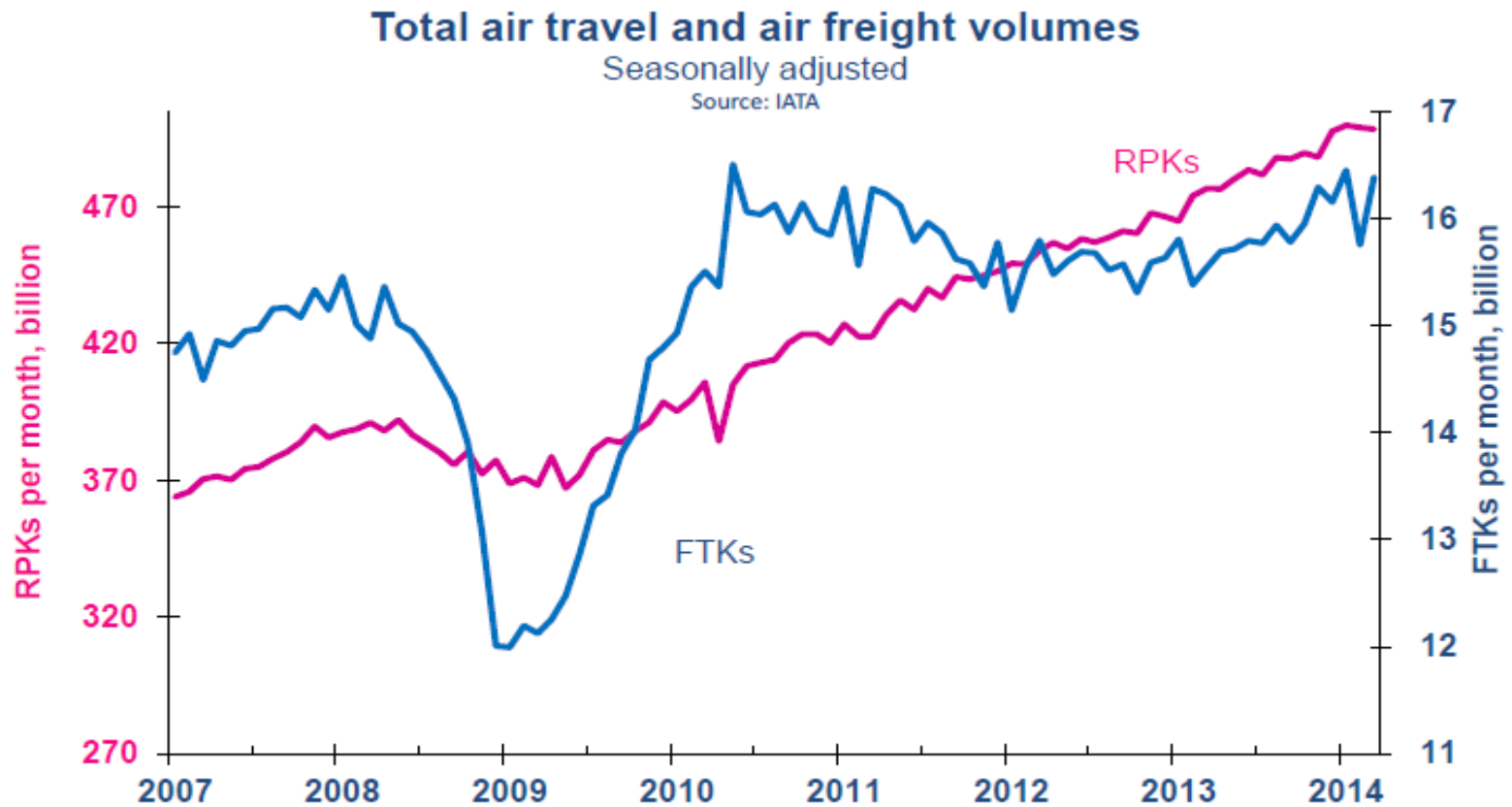




EU Gesetzgebung Luftfahrt in der Legislatur 2014-2019

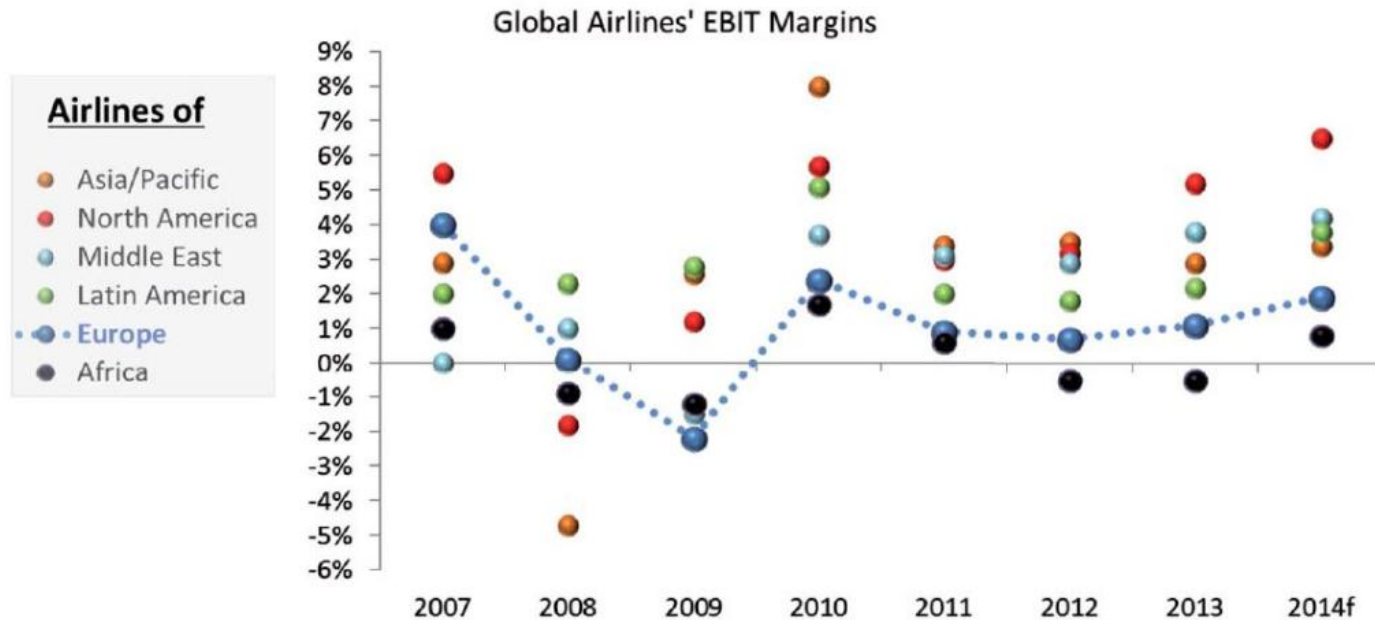
ASDA Generalversammlung 2014
Werkstattbericht Lufthansa Group
Regula Dettling-Ott, VP European Affairs

Wirtschaftliche Realität prägt die rechtlichen Herausforderungen Fliegen bleibt beliebt – aber:



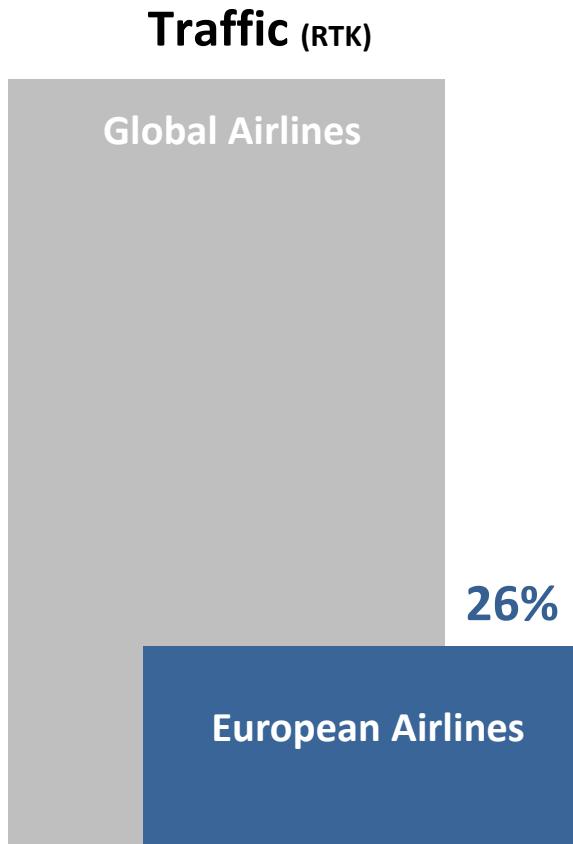
- die Margen sind tief

Europe trails behind,
in the world league table of airline profitability

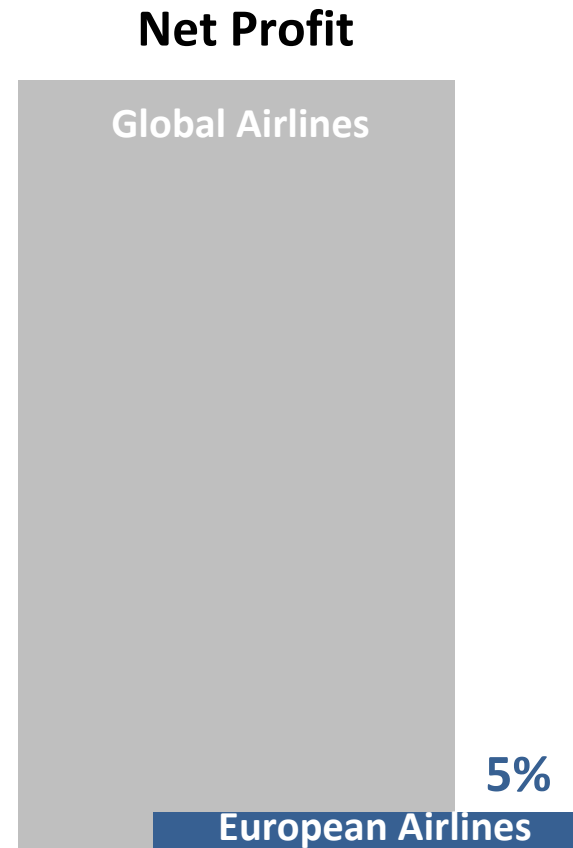


Source AEA research based on ICAO and IATA Financial Forecast, update March 2014

Die europäischen Fluggesellschaften im globalen Vergleich



Source: AEA research based on ICAO data. Refers to RTK, 2013.



Source: AEA research based on IATA's 'Economic Performance of the airline Industry', June 2014. Refers to Net Profit, 2013.

Die Lufthansa Group als typisches Beispiel einer europäischen Netzwerk-Fluggesellschaft

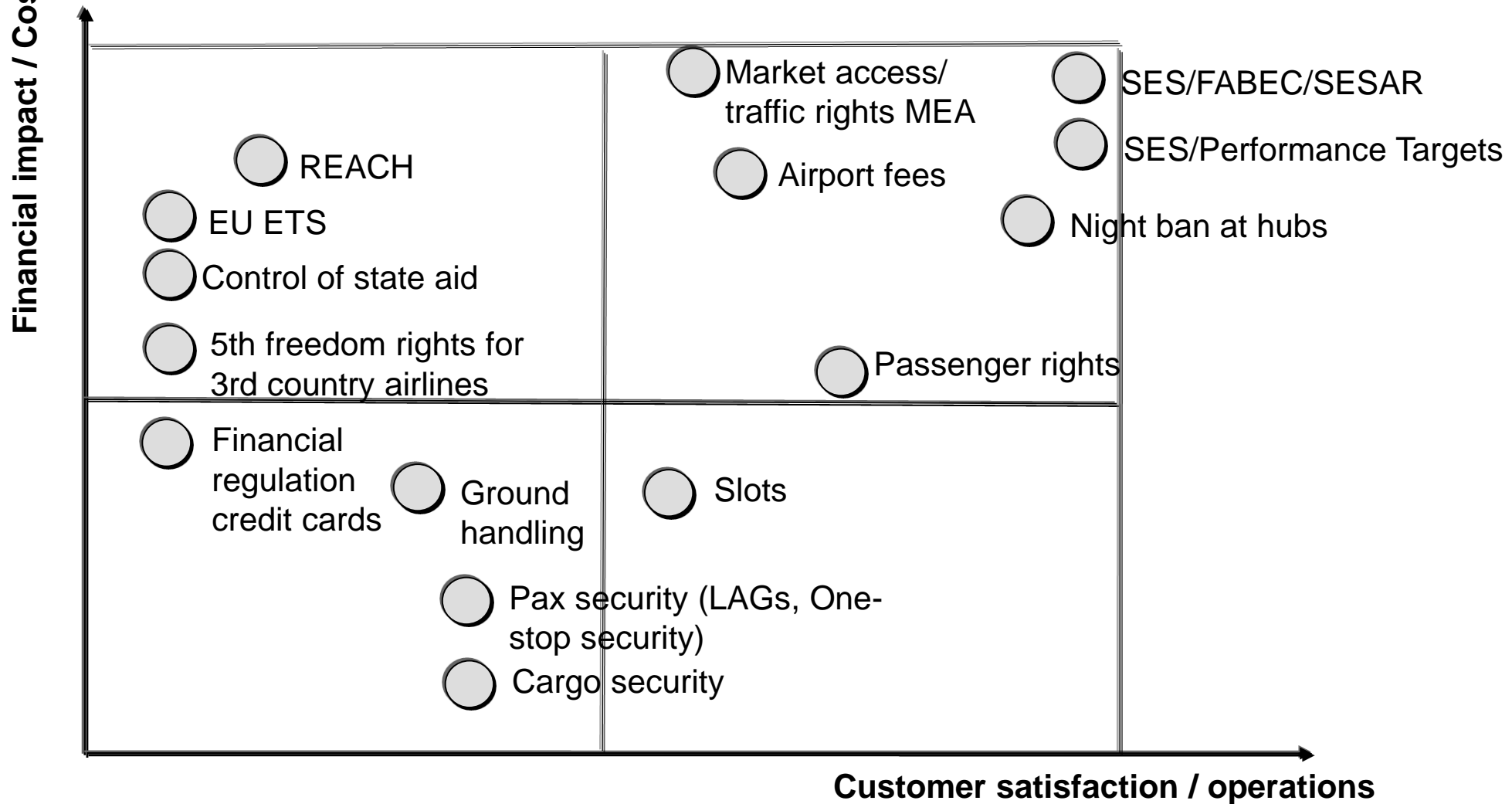
Finanzkennzahlen der Lufthansa Group

		2013	2012	2011
Umsatz	Mio. €	30.028	30.135	28.734
davon Verkehrserlöse	Mio. €	24.565	24.793	23.779
Operatives Ergebnis	Mio. €	697	839	820
EBIT	Mio. €	891	1.668	734
Bilanzsumme	Mio. €	29.084	28.559	28.081
Eigenkapitalquote	Prozent	21,0	16,9	28,6

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind mitentscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg - Schwerpunkte der EU Luftverkehrspolitik

- EU Luftfahrtaussenpolitik (External Relations)
- SES 2+ und SESAR Deployment
- Passagierrechte und Pauschalreise-Richtlinie
- Kompetenzen EASA - Überarbeitung der EASA Verordnung Nr. 216/2008
- Emissionshandel für die Luftfahrt
- Flughäfen: Bodenverkehrsdienste, Slots, staatliche Beihilfen und Flughafengebühren
- Versicherungsvermittlung (Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on insurance mediation)
- Lebensmittelbeschriftung
- Kreditkarten/Zahlungsmittel

Prioritäten und Auswirkungen von EU Gesetzgebung für ein Luftfahrt-Unternehmen

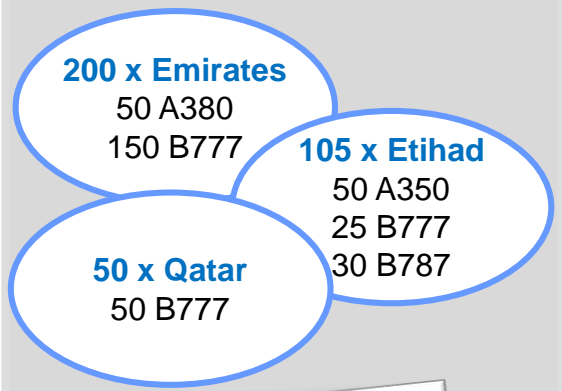


Luftfahrtaussenpolitik

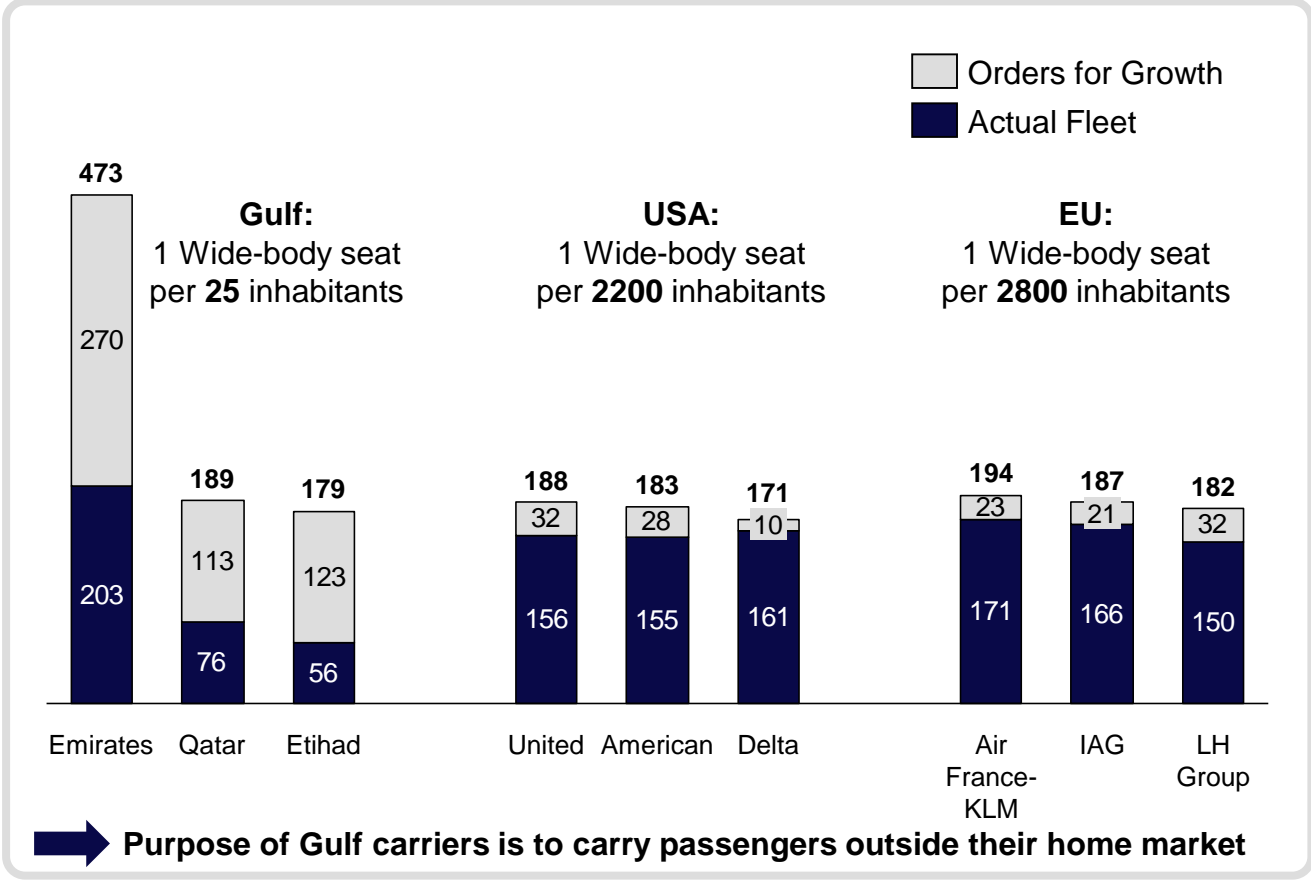
- Mitteilung der EU Kommission zur Luftfahrtaussenpolitik (2012/2013); Bericht des EU Parlaments und Ratsschlussfolgerungen – klarer Handlungsbedarf identifiziert: Wer verbindet in 10 Jahren EU mit anderen Kontinenten?
 - Abgrenzung Zuständigkeit zwischen Mitgliedstaaten und EU Kommission
 - Mandate der EU Kommission
 - Horizontale Abkommen (community clause)
 - USA und Kanada
 - European Common Aviation Area und Schweiz – „Regulatory Convergence“ mit *acquis communautaire*
 - Marokko, Israel (Brasilien, Ukraine)
 - Russland
- Fairer Wettbewerb: Klausel für bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen
- Revision der VO Nr. 868/2004

Unterschiedliche Strategien der Golf Carrier: Expansion der Flotte, um stärker als der Markt zu wachsen

Last Wide-body Order



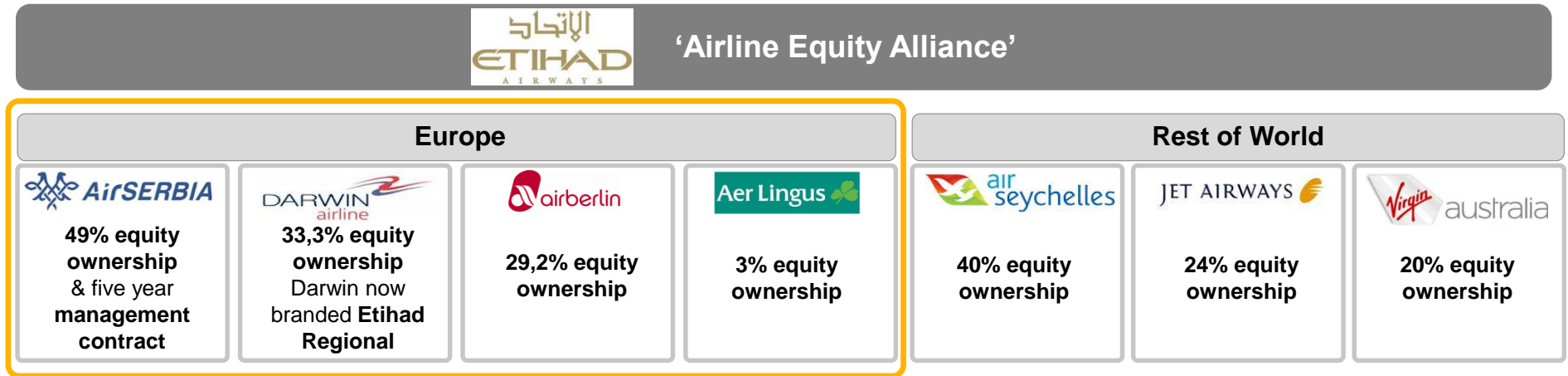
Wide-body Fleet



Source: FlightGlobal, Airbus, Boeing, company websites

Notes: Orders exclude options. American includes US Airways. Rollover deducted based on following assumptions: 65% US, 60% Europe, 30% Gulf

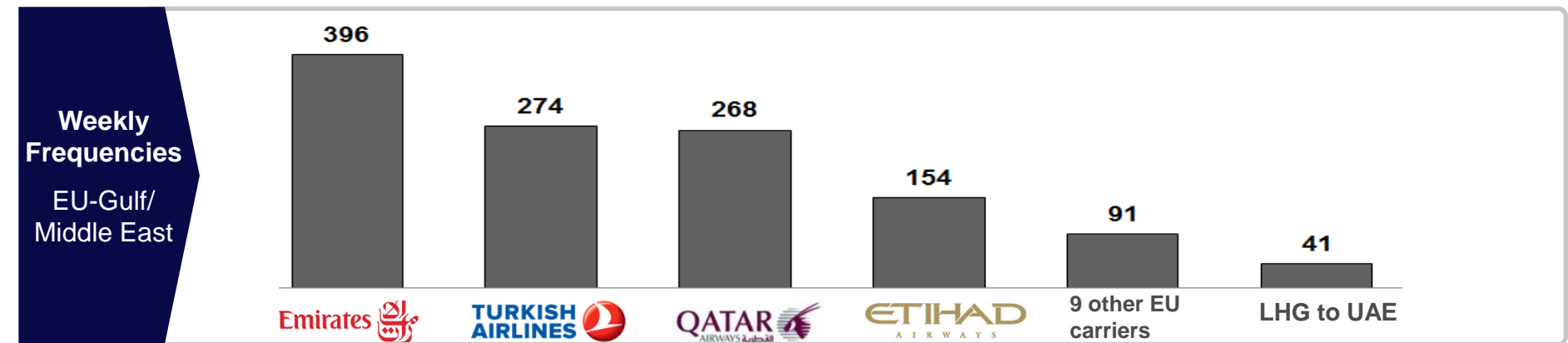
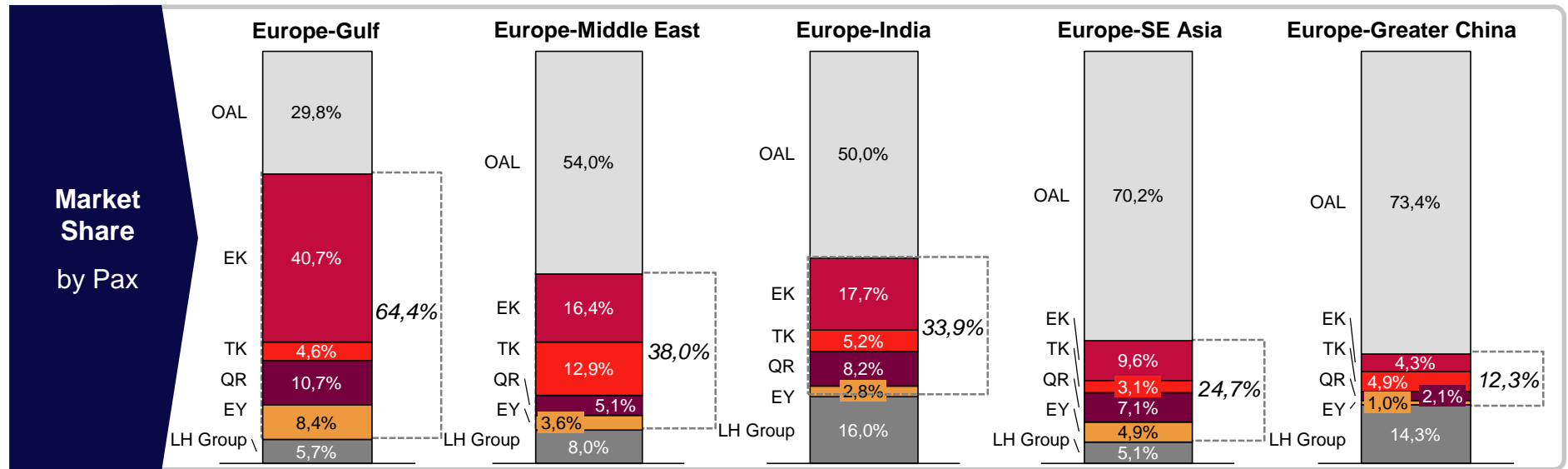
- oder Übernahmen von finanziell angeschlagenen Fluggesellschaften



Comments

- **Pending: Alitalia**
- **EU regulation and national law** require **ownership and control of EU carriers by EU nationals**, in case of Darwin, owners need to be EU or Swiss nationals
- «effective control» definiert in VO 1008/2008
- **Operating permit** depends on complying with the **nationality requirements**. If requirements are no longer met, authorities must withdraw operating permit

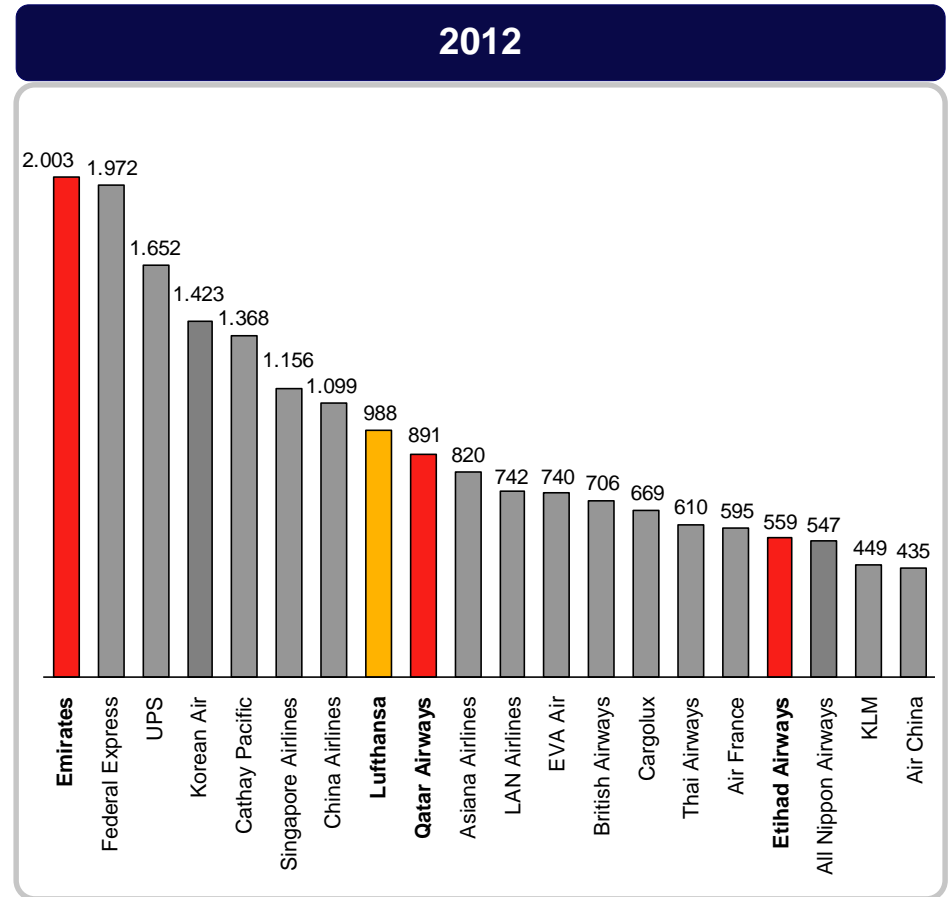
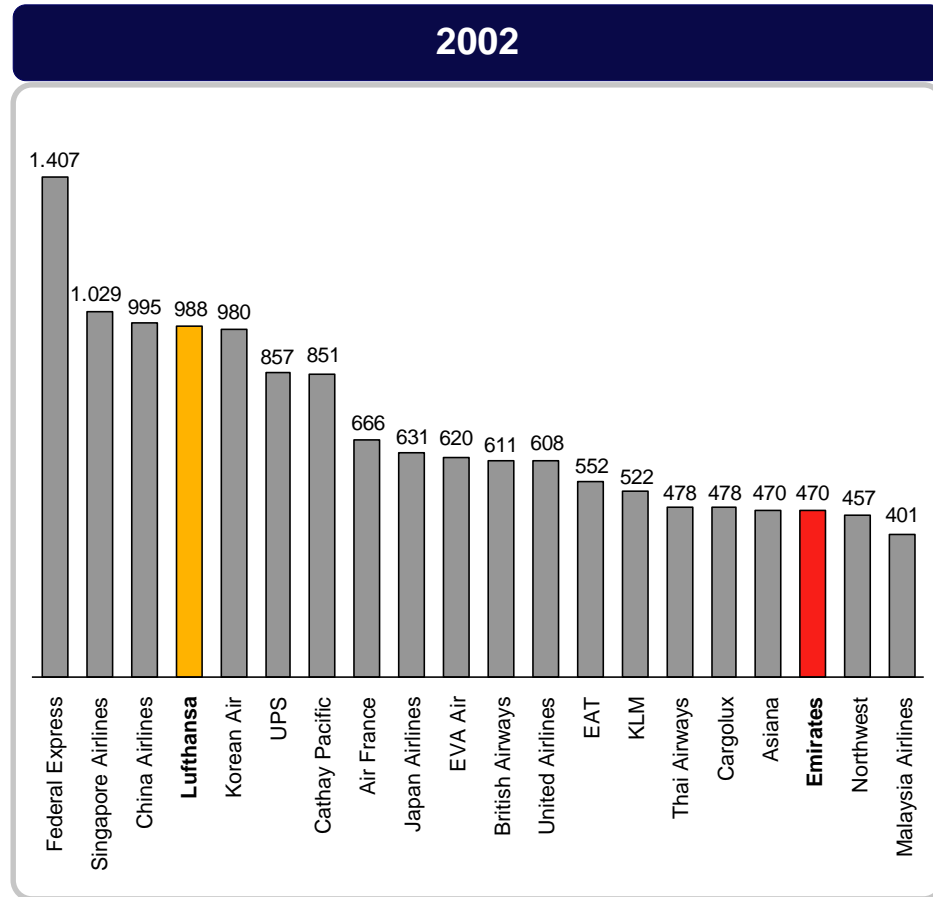
Fluggesellschaften aus dem Golf erreichen hohe Marktanteile



Source: O&D Market Size (SEP12-AUG13), Flash (KW 17/14), Gulf = UAE&Qatar

Europäische Fluggesellschaften verlieren an Boden – auch im Frachtgeschäft

Top 20 Airlines ranked by Scheduled Freight Tonnes Carried (International Traffic)



Source: IATA WATS Reports 2003 & 2013

Die Herausforderungen: Fairer Wettbewerb ohne «predatory pricing» und Dumping von Kapazität

Geniessen Sie gemeinsam ein exklusives Reisegefühl

Buchen Sie unsere Partnertarife und geniessen Sie erstklassigen Service in der First Class und Business Class zu ausgewählten Destinationen weltweit.

	Business Class pro Person ab*	First Class pro Person ab*
Dubai	CHF 4'048.-	CHF 4'723.-
Taipeit	CHF 3'713.-	CHF 4'988.-
Singapur	CHF 3'879.-	CHF 4'614.-
Mauritius	CHF 3'813.-	CHF 5'845.-
Kapstadt	CHF 3'484.-	CHF 5'874.-
Melbourne	CHF 5'273.-	CHF 6'833.-

emirates.ch

Hello Tomorrow Emirates

Kostenloser Chauffeur-Service • Gourmet-Küche • Grosszügige Gepäckbestimmungen

Partnerangebot ab Zürich/Geneve. Spezialtarife pro Person bei mindestens zwei Reisenden. Angebot variiert je nach Flugtyp und Route. Buchbar bis zum 31.03.2014. Reiseperiode bis zum 30.09.2014. Für Zwischenstop-Buchungen in Dubai kontaktieren Sie bitte ihr Reisebüro oder Emirates. * Tarif pro Person inklusive Treibstoffzuschlag und Taxen. Eventuell Abweichungen vom Tarif, je nach Flughafenkosten vor Ort. Limitierte Verfügbarkeit. Änderungen vorbehalten. Sonderkonditionen. Für weitere Informationen besuchen Sie bitte emirates.ch oder wenden Sie sich an Emirates unter Telefon 0844 111 553 oder an ihr Reisebüro.

Source: NZZ am Sonntag, March 16, 2014

Rechtliche Rahmenbedingungen für den Marktzugang: Was verlangt das geltende Recht?

Rechtliche Bedingungen für den Marktzugang

- Bilaterale Luftverkehrsabkommen
- EU VO 1008/2008
- Fair Competition Clause
- Verordnung 868/2004 über den Schutz vor Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft durch Subventionierung und unlautere Preisbildungspraktiken bei der Erbringung von Flugverkehrsdiensten von Ländern, die nicht Mitglied der Europäischen Gemeinschaft sind

Luftverkehr nicht in der WTO – Kontrolle von staatlichen Beihilfen ungenügend

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung der bezeichneten Unternehmen zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Diese Anforderung soll auch bei einer Änderung des vereinbarten Linienverkehrs erfüllt werden.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Single European Sky SES II+ und SESAR Deployment

- Neuer Vorschlag der EU Kommission für die Umsetzung des SES und der Revision der VO 216/2008 (EASA); Ergänzung von SES 2004 und SES 2009
 - Unabhängige Gebührenregelung (economic regulator), Trennung von Eurocontrol
 - Unabhängige Aufsichtsbehörde (National Supervisory Authority) für Flugsicherung
 - Trennung (unbundling) von Dienstleistungen (z.B. Meteo)
 - Neue Vorgaben für FABs (performance based) EU Parlament hat
- EU Parlament hat 1. Lesung abgeschlossen
- Die italienische Ratspräsidentschaft plant

“The Presidency intends to encourage negotiations on the proposed Regulations “Single European Sky 2+”, beginning with the recast of the Regulation establishing the general principles for setting up a Single European Sky, with the aim of accelerating the reform of European air traffic control in order to meet the growing traffic demand anticipated in the years to come. Under the same package, the Presidency could also examine the proposal for the review of the Regulation (EC) No 216/2008 modifying the rules governing the European Agency for Aviation Safety (EASA)”.
- SESAR Deployment – Wahl des Deployment Managers

Passagierrechte und Pauschalreise-Richtlinie

▪ Passagierrechte

- EU Parlament hat 1. Lesung abgeschlossen; Vorschlag der EU Kommission in einigen Punkten verschärft (Schwellenwerte)
- Rat: Die italienische Ratspräsidentschaft plant *“As regards negotiation with the European Parliament, the Presidency will endeavour to finalise the negotiations for the adoption of the air passenger rights package”*.
- Blockade im Rat wegen Gibraltar
- Kompromiss zwischen Ergebnis des EU Parlaments und Rat realistisch (Trilog)

▪ Package Travel Direktive (PTD) / Pauschalreise-Richtlinie

- EU Parlament hat 1. Lesung abgeschlossen; umstritten sind Insolvenzschutz und Definition des assisted travel package
- Beratung im Rat: Die italienische Ratspräsidentschaft will Beratung abschliessen
- Blockade im Rat wegen Gibraltar
- Kompromiss zwischen Ergebnis des EU Parlaments und Rat realistisch (Trilog)

Bodenverkehrsdienste und Slots

- Airport Package: Vorschlag der EU Kommission zu BVD und Slots und lärmbedingte Betriebsbeschränkungen in EU Parlament verabschiedet
- Airport Package aufgeschnürt: Neue VO über Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen ist Gesetz; in Kraft treten 2016 (2 Jahre nach Publikation im Amtsblatt)....
- BVD und Slots.
 - Italienische Präsidentschaft will Beratungen aufnehmen
 - Trennung der beiden Vorlagen?
 - Einigkeit über Slots
 - Neue Beratung im EU Parlament über BVD?

Emissionshandel

- Bis Ende 2016 nur Kompensierung von CO₂ Ausstoss auf Flügen innerhalb der EU und des EWR
- Rechtliche Konstruktion: Ergänzung der VO (2003/87/EC). Mitgliedstaaten sollen Sanktionen aussetzen, wenn eine Fluggesellschaft für 2014 und 2015 keine Zertifikate einreicht für Flüge ausserhalb der EU/EWR
- Schweiz ausgenommen
- Für 2016 wieder Verpflichtung, alle Flüge zu kompensieren, es sei denn, die im Rahmen der ICAO definierte Kompensation von CO₂ sei ein zufriedenstellender Ersatz
- Ergebnis der Verhandlungen innerhalb der ICAO entscheiden über zukünftiges EU ETS für Luftfahrt

Vielen Dank - Fragen?