



Brussel, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart, houdende intrekking van
Verordening (EG) nr. 868/2004**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De luchtvaart speelt een fundamentele rol in de economie van de Europese Unie. Met ongeveer 918 miljoen luchtreizigers in de Europese Unie en meer dan 1,45 miljard passagiers die vertrokken of aankwamen op EU-luchthavens in 2015, levert de luchtvaart een cruciale bijdrage tot de connectiviteit van de Unie, zowel tussen lidstaten onderling als met de rest van de wereld. Luchtvervoer verbindt mensen, bedrijven en regio's en is van cruciaal belang voor de integratie en het concurrentievermogen van de EU. Het draagt ook bij aan de regionale en sociale cohesie van de Unie. De luchtvaart levert ook een cruciale bijdrage tot economische groei en werkgelegenheid. In 2014 bood de sector werk aan 9,3 miljoen mensen en droeg ze meer dan 510 miljard euro bij tot het bruto binnenlands product van de EU. Ze maakte ook andere sectoren van de economie sterker. Uit studies blijkt dat één euro aan toegevoegde waarde in de sector luchtvervoer meer dan drie euro aan toegevoegde waarde in de algemene economie creëert. Eén nieuwe job in de sector luchtvervoer zorgt ook voor meer dan drie jobs in de bredere economie¹.

De connectiviteit van de Unie is in grote mate afhankelijk van de luchtdiensten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie; deze maatschappijen voeren jaarlijks gemiddeld 7 miljoen vluchten uit naar of van luchthavens in de Unie. Luchtvaartmaatschappijen uit derde landen voeren ongeveer 1,3 miljoen vluchten per jaar uit². De markt voor verbindingen tussen de EU en de rest van de wereld is bijna gelijk verdeeld tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie (49,9 % van de vluchten en ongeveer 239 miljoen vervoerde passagiers in 2015) en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen (50,1 % en ongeveer 240 miljoen vervoerde passagiers in 2015)³.

De liberalisering en deregulering van het internationale luchtvervoer heeft geleid tot nooit eerder geziene concurrentie in de Unie en op de wereldmarkt. Naar verwachting zal de mondiale concurrentie in de komende jaren nog intensiever worden; volgens de ramingen zal de internationale luchtvaart tot 2030 immers met ongeveer 5 % per jaar groeien⁴.

Bij gebrek aan een internationaal kader waarin de voorwaarden voor concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen zijn vastgesteld⁵, kan de behandeling van luchtvaartmaatschappijen verschillen van land tot land, wat een invloed kan hebben op de concurrentie. Dit is niet het geval in de Unie. De EU-regels zorgen er immers voor dat alle luchtvaartmaatschappijen, Europese en niet-Europese, dezelfde rechten en kansen krijgen wat betreft toegang tot diensten die verband houden met luchtvervoer. Het is echter mogelijk dat dit in derde landen

¹ Mededeling van de Commissie "Een luchtvaartstrategie voor Europa", COM(2015)598 final van 7.12.2015.

² Bron: OAG zomerdienstregelingen 2016.

³ Idem.

⁴ Mededeling van de Commissie "Het externe luchtvaartbeleid van de EU – De aanpak van toekomstige uitdagingen", COM(2012)556, van 27.9.2012.

⁵ Binnen de ICAO zijn geen specifieke multilaterale regels ontstaan en luchtvervoersdiensten zijn ook grotendeels uitgesloten van de overeenkomsten van de Wereldhandelsorganisatie (WTO) (zie de Overeenkomst van Marrakech, bijlage 1B, en de General Agreement on Trade in Services (GATS), bijlage over luchtvervoer). De GATS is niet van toepassing op maatregelen die betrekking hebben op (a) diensten voor herstelling en onderhoud van luchtvaartuigen; (b) verkoop en marketing van luchtvervoersdiensten; en (c) geautomatiseerde boekingsystemen.

niet het geval is omdat discriminerende praktijken en subsidies⁶ daar een oneerlijk concurrentievoordeel verlenen aan luchtvaartmaatschappijen uit die landen zelf. De Commissie heeft erkend dat de EU-luchtvaartmaatschappijen uiteindelijk zelf verantwoordelijk zijn voor hun concurrentiekracht en dat ze hun producten en bedrijfsmodellen moeten blijven aanpassen aan de marktomstandigheden. Het is echter ook belangrijk dat de concurrentie, zowel binnen als buiten de EU, gebaseerd is op openheid, wederkerigheid en billijkheid en niet wordt verstoord door oneerlijke praktijken⁷.

Wanneer niet wordt opgetreden tegen oneerlijke praktijken, kunnen deze op lange termijn leiden tot een dominante machtspositie of zelfs een monopolie op de luchtvaartmarkt, met minder keuze, minder connectiviteit en hogere prijzen voor de EU-burgers tot gevolg.

In gevallen waarin de connectiviteit en concurrentiekracht van de Unie in gevaar zijn, moet de Unie dan ook effectief kunnen optreden om te zorgen voor een open en concurrerende markt.

Eerlijke concurrentievoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen kunnen aan bod komen in overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten. Tot dusver bevatten de meeste overeenkomsten inzake luchtdiensten of luchtvervoer met derde landen echter geen regels terzake.

Verordening (EG) nr. 868/2004⁸ had tot doel die problemen op te lossen via unilateraal optreden van de Unie. Dit instrument is echter nooit toegepast, en sommige kenmerken ervan maken het zeer onwaarschijnlijk dat het ooit (concreet) zal worden toegepast. Dit betekent dat de Unie niet over een effectief instrument beschikt om te zorgen voor eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Deze oneerlijke concurrentie wordt echter niet alleen veroorzaakt door subsidiëring, maar ook door zogenaamde oneerlijke tariefpraktijken; dergelijke praktijken vallen uitsluitend onder Verordening (EG) nr. 868/2004. Er is alleen sprake van oneerlijke tariefpraktijken wanneer de luchtvaarttarieven "*zo ver onder de door concurrerende luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap geboden tarieven liggen, dat zij schade toebrengen*"; dit is moeilijk aan te tonen. Om van "oneerlijke tariefpraktijken" te kunnen spreken, moet de luchtvaartmaatschappij uit het derde land ook een niet-commercieel voordeel hebben genoten, maar een dergelijk voordeel alleen volstaat voor de Unie niet om maatregelen te nemen. Bovendien bevat Verordening (EG) nr. 868/2004 geen specifieke interne EU-procedure om inbreuken te bestraffen tegen de verplichtingen in luchtvervoersovereenkomsten of overeenkomsten voor luchtdiensten waar de Unie partij bij is en die tot doel hebben eerlijke concurrentie te garanderen. Ten slotte zijn de regels inzake het inleiden van een onderzoek zeer restrictief. Zo kan een klacht bij de Commissie alleen worden ingediend door de "*communautaire bedrijfstak*", gedefinieerd als "*de gezamenlijke communautaire luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke luchtdiensten leveren, of die onder hen waarvan het gezamenlijke aandeel een belangrijk gedeelte van het communautaire aanbod van dergelijke diensten uitmaakt*". Noch de lidstaten, noch individuele luchtvaartmaatschappijen hebben het recht om zelf als klager op te treden.

⁶ Dit heeft enkel betrekking op subsidies die selectief zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder h), van de voorgestelde verordening.

⁷ Mededeling van de Commissie "Het externe luchtvaartbeleid van de EU - De aanpak van toekomstige uitdagingen".

⁸ Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (PB L 162 van 30.4.2004, blz. 1).

In haar mededeling inzake een luchtvaartstrategie voor Europa⁹ heeft de Commissie meegedeeld dat zij voornemens is de effectiviteit van Verordening (EG) nr. 868/2004 te beoordelen en deze eventueel te herzien of te vervangen door een effectiever instrument dat voor eerlijke concurrentie tussen alle luchtvaartmaatschappijen zou zorgen en aldus de connectiviteit naar en van de Unie zou waarborgen. In de luchtvaartstrategie wordt ook benadrukt dat het belangrijk is de onderhandelingen over eerlijke concurrentiebepalingen in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten van de EU en de lidstaten voort te zetten en tegelijk op multilateraal niveau vooruitgang te boeken om de effectiviteit van dit instrument te verbeteren.

De Raad is het eens met het voornemen om Verordening (EG) nr. 868/2004 te vervangen, en heeft in zijn conclusies van 20 december 2012¹⁰ erkend dat "*Verordening (EG) nr. 868/2004 niet goed blijkt aan te sluiten bij de specifieke kenmerken van een dienstensector als de luchtvaart*"; de Raad steunde ook "*het voornemen van de Commissie om (...) opties voor een doeltreffender instrument ter waarborging van open en eerlijke concurrentie te analyseren en haar voornemen om op die basis met een voorstel te komen tot herziening of vervanging van Verordening (EG) nr. 868/2004*".

Ook het Europees Parlement deelt deze benadering, en heeft opgeroepen tot de "*herziening van Richtlijn (EG) nr. 868/2004 om eerlijke mededinging in de externe luchtvaartbetrekkingen van de EU te waarborgen en de concurrentiepositie van de luchtvaartsector in de EU te versterken, wederkerigheid te waarborgen en oneerlijke praktijken uit te bannen (...)*"¹¹.

- **Samenhang met de huidige bepalingen op dit beleidsgebied**

Dit initiatief spoort met de Mededeling van de Commissie over het externe luchtvaartbeleid van de Unie, waarin zij heeft verklaard dat "*het belangrijk en gerechtvaardigd [is] dat de EU effectief internationaal kan optreden om de concurrentiekracht van EU-luchtvaartmaatschappijen te beschermen tegen oneerlijke concurrentie en/of praktijken, ongeacht waar deze vandaan komen*".

Dit initiatief maakt deel uit van de acties die zijn gepresenteerd in de mededeling van de Commissie over een luchtvaartstrategie voor Europa en spoort met het EU-beleid inzake eerlijke concurrentie.

Dit initiatief is gebaseerd op overwegingen die vergelijkbaar zijn met die van artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 95/93¹² van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens en artikel 20 van Richtlijn 96/67/EG¹³ van de Raad betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap. In beide rechtshandelingen is bepaald dat acties kunnen worden ondernomen wanneer derde landen hun luchtvaartmaatschappijen een voorkeursbehandeling geven in vergelijking met luchtvaartmaatschappijen uit de Unie voor wat betreft de toekenning van

⁹ Mededeling van de Commissie "Een luchtvaartstrategie voor Europa".

¹⁰ Conclusies van de Raad over het externe luchtvaartbeleid van de EU 'De aanpak van toekomstige uitdagingen', 20.12.2012.

¹¹ Resolutie van het Europees Parlement van 9 september 2015 over de tenuitvoerlegging van het Witboek over vervoer uit 2011: Inventarisatie en te nemen maatregelen voor duurzame mobiliteit (2015/2005(INI)).

¹² Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

¹³ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

slots op luchthavens of de toegang tot de markt voor grondafhandelings- of zelfafhandelingsdiensten.

Dit initiatief laat de bevoegdheidsverdeling tussen de Unie en de lidstaten, overeenkomstig de wetgeving van de Unie zoals uitgelegd door het Hof van Justitie, onverlet.

- **Samenhang met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het doel van dit initiatief is eerlijke concurrentieomstandigheden in de luchtvaart te garanderen; het helpt deze sector dan ook om een bijdrage te leveren tot de verwezenlijking van de prioritaire doelstellingen van de Commissie inzake het scheppen van werkgelegenheid en duurzame groei.

Dit initiatief helpt de Unie ook om haar invloed in de wereld te versterken en draagt derhalve bij tot de verwezenlijking van de overeenkomstige strategische doelstellingen van de Unie, namelijk een sterkere mondiale speler worden en vrijere handel ontwikkelen zonder de Europese normen op te geven. Het spoort met name met de aanpak van de onderhandelingen over luchtvervoerovereenkomsten of overeenkomsten inzake luchtdiensten door de Commissie, het bevordert eerlijke concurrentie en zorgt voor een hoog niveau van bescherming op het gebied van arbeids- en sociale omstandigheden.

Dit initiatief spoort met de relevante beleidslijnen van de Unie, met inbegrip van het handels- en concurrentiebeleid.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

Dit voorstel is gebaseerd op artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Die bepaling maakt het mogelijk alle passende bepalingen op het gebied van luchtvervoer vast te stellen en vormde reeds de grondslag voor de vaststelling van Verordening (EG) nr. 868/2004¹⁴.

- **Subsidiariteit**

De naleving van het subsidiariteitsbeginsel werd erkend in de 26^{ste} overweging van Verordening (EG) nr. 868/2004, voor wat de bepalingen van die verordening betreft.

Het nieuwe centrale element in de voorgestelde verordening is actie in gevallen van "schending van de toepasselijke internationale verplichtingen". In de voorgestelde verordening worden "toepasselijke internationale verplichtingen" gedefinieerd als verplichtingen die zijn opgenomen in een overeenkomst waar de Unie partij bij is. Rechten ten aanzien van derde landen, uit hoofde van overeenkomsten waar de Unie partij bij is, kunnen niet afzonderlijk worden uitgeoefend door individuele lidstaten.

Aangezien de beoogde doelstellingen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder actie op het niveau van de Unie, is dergelijke actie noodzakelijk en biedt ze een toegevoegde waarde ten opzichte van acties op nationaal niveau.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde beleidskeuzes gaan niet verder dan wat nodig is om het doel van het voorstel te verwezenlijken, namelijk eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie

¹⁴ Oud artikel 80, lid 2, van het EG-Verdrag.

en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, met het oog op het behoud van voorwaarden die bevorderlijk zijn voor een hoog niveau van connectiviteit in de Unie.

De praktijken in kwestie kunnen allemaal de eerlijke concurrentie ondermijnen. Ze worden als dusdanig gedefinieerd in de relevante internationale overeenkomsten of bestaan uit subsidies¹⁵ of discriminatie, die bovendien alleen tot het opleggen van maatregelen kunnen leiden als maatschappijen uit de Unie worden benadeeld of dreigen te worden benadeeld.

De maatregelen die uit hoofde van dit instrument worden vastgesteld, zijn zelf ook evenredig. In het geval internationale verplichtingen zijn geschonden, zijn de maatregelen beperkt tot hetgeen beschikbaar is uit hoofde van de overeenkomst in kwestie en/of het internationaal publiekrecht.

Wanneer maatregelen worden opgelegd tegen subsidies of discriminatie die maatschappijen uit de Unie benadelen of dreigen te benadelen, mogen deze niet verder gaan dan wat nodig is om dit (dreigende) nadeel te compenseren.

3. RESULTATEN VAN EX-POSTEVALUATIES, RAADPLEGINGEN VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELINGEN

• Raadpleging van belanghebbenden

Overeenkomstig de normen van de Commissie inzake openbare raadpleging werden de belanghebbenden tussen 29 oktober 2013 en 21 januari 2014 geraadpleegd via een online openbare raadpleging over een "*voorstel voor een betere bescherming tegen subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken*". Er hebben 20 entiteiten deelgenomen aan de openbare raadpleging; zij vertegenwoordigden luchtvaartmaatschappijen (uit de Unie en uit derde landen), luchthavens en brancheorganisaties (uit de Unie en daarbuiten), EU-vakbonden, lidstaten en burgers. Bij de interpretatie van de gegevens moet rekening worden gehouden met het beperkt aantal reacties op de openbare raadpleging. Desondanks heeft de openbare raadpleging een beeld geschetst van het standpunt van de verschillende belanghebbenden.

Voorts werden de belanghebbenden ook geraadpleegd in het kader van de openbare raadpleging die plaats had tijdens de voorbereiding van de luchtvaartstrategie van de Commissie, van 19 maart tot 10 juni 2015. De Commissie ontving 233 volledig ingevulde vragenlijsten en 41 standpunten van belanghebbenden die lidstaten, derde landen, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, grondafhandelingsbedrijven, piloten, leveranciers en fabrikanten van luchtvaartuigen, brancheorganisaties, werknemersorganisaties, consultants, de academische wereld en burgers vertegenwoordigden.

De informatie in de raadpleging van belanghebbenden werd aangevuld door studies; tijdens deze studies werden eveneens belanghebbenden geraadpleegd.

Ten slotte heeft de Commissie een aantal informele vergaderingen met de lidstaten en relevante belanghebbenden (uit de Unie en daarbuiten) georganiseerd.

De effectbeoordeling bevat een samenvatting van de gehouden openbare raadplegingen.

¹⁵ Dit heeft enkel betrekking op subsidies die selectief zijn, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder h), van de voorgestelde verordening.

- **Effectbeoordeling**

Zie voor de samenvatting van de effectbeoordelingen: *(to be included when published on SG website)*.

Het verslag van de effectbeoordeling en de samenvatting daarvan zijn bij de Raad voor regelgevingstoetsing ingediend. De raad heeft in eerste instantie een negatief advies gegeven op 8 april 2016, gevolgd door een positief advies op 29 juli 2016. Het verslag werd aangepast overeenkomstig de aanbevelingen van de raad. Het probleem dat moet worden aangepakt en de redenen waarom de huidige regels geen oplossing bieden voor het probleem, zijn nu beter omschreven, onder meer met voorbeelden van vermeende discriminerende praktijken. In het verslag wordt ook dieper ingegaan op de juridische verenigbaarheid met het internationaal recht en de luchtvervoersovereenkomsten met derde landen. Bovendien wordt meer aandacht besteed aan de gevolgen voor de consumenten, en wordt het effect van elke beleidsoptie beter beoordeeld. Ten slotte komen ook de standpunten van de belanghebbenden beter tot uiting in het verslag.

Het positieve advies van de Raad voor regelgevingstoetsing is beschikbaar op: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

In de effectbeoordeling worden vier beleidsopties geëvalueerd, waaronder het basisscenario. De optie die bestond uit een combinatie van een beperkte herziening van Verordening (EG) nr. 868/2004 en de vaststelling van interpretatierichtsnoeren is afgewezen.

Optie A (basisscenario) bestaat uit het behoud van Verordening (EG) nr. 868/2004.

Optie B is een combinatie van grotere internationale inspanningen op het niveau van de WTO en de ICAO, teneinde de vaststelling van een multilateraal juridisch kader voor eerlijke concurrentie te bevorderen, en onderhandelingen die tot doel hebben uitgebreide bepalingen inzake eerlijke concurrentie op te nemen in luchtvervoersovereenkomsten of overeenkomsten voor luchtdiensten.

In Optie C wordt Verordening (EG) nr. 868/2004 ingetrokken en vervangen door een nieuwe uitgebreide en effectieve verordening, geïnspireerd door de verordening inzake handelsbelemmeringen en rekening houdend met de specifieke kenmerken van de luchtvaartsector.

Optie D ten slotte is een combinatie van opties B en C, en bestaat dus uit zowel een vervanging van Verordening (EG) nr. 868/2004 door een nieuw instrument en grotere inspanningen op het internationale toneel, met name bij de onderhandelingen over luchtvervoersovereenkomsten of overeenkomsten inzake luchtdiensten.

Optie D biedt een geïntegreerde benadering, en wordt het meest geschikt geacht om de vastgestelde problemen op te lossen. De opname van drie complementaire en elkaar versterkende bouwstenen (internationaal, eerlijke concurrentiebepalingen in overeenkomsten, herziening van Verordening (EG) nr. 868/2004) creëert synergieën, maakt het mogelijk de connectiviteit van de EU efficiënt te waarborgen en bevordert open concurrentie tussen alle luchtvaartmaatschappijen. Om deze redenen wordt optie D als de beste beleidskeuze beschouwd.

De economische, sociale en milieueffecten van optie D worden geanalyseerd in de effectbeoordeling. Het is niet mogelijk de economische gevolgen van optie D exact in cijfers uit te drukken, maar naar verwachting zal deze optie de grootste economische voordelen opleveren aangezien ze de EU in staat stelt eerlijk te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Door de toename van het verkeer en de grotere keuze heeft deze optie ook voordelen voor de luchthavens en passagiers in de EU. In het algemeen is de connectiviteit van het Europese luchtvervoer verbeterd, waardoor de

luchtvaart kan blijven bijdragen aan de groei en werkgelegenheid in de Unie en voordelen met zich meebrengt voor passagiers, bedrijven en de EU-economie als geheel. Wat de sociale aspecten betreft, wordt verwacht dat optie D een rechtstreeks positief effect zal hebben op de werkgelegenheid van werknemers in de EU, met name op luchthavens en in aanverwante sectoren. Het effect op de indirecte werkgelegenheid zal naar verwachting nog groter zijn. Er mogen ook bepaalde ecologische voordelen worden verwacht van optie D, zoals minder geluidsoverlast en broeikasgasemissies dankzij een mogelijke toename van de directe vluchten door EU-luchtvaartmaatschappijen, maar deze worden meestal tenietgedaan door andere factoren, zoals de voorspelde toename van het luchtverkeer. Het milieueffect van deze optie zal daarom naar alle verwachting neutraal zijn.

In de voorgestelde verordening wordt beleidsoptie D ten uitvoer gelegd en worden bepaalde aspecten ervan verder verfijnd. Deze verfijning kan twee richtingen uitgaan: 'schending' of 'schade'.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De gevolgen voor de begroting houden verband met het inleiden en voeren van onderzoeken door de Europese Commissie, en met financiële heffingen.

Op basis van ervaring met soortgelijke onderzoeken door de Commissie, wordt ervan uitgegaan dat drie tot vier voltijdse functionarissen per onderzoek nodig zijn, voor twee tot drie onderzoeken per jaar. Voor de tenuitvoerlegging van dit instrument zullen dus naar verwachting negen functionarissen nodig zijn. Ook moet worden geanticipeerd op de kosten van dienstreizen, waaronder onderzoeken ter plaatse. De kredieten die nodig zijn voor personele middelen en de kosten van dienstreizen zullen naar verwachting worden gedekt via een toewijzing aan het behorende DG in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure, met inachtneming van de budgettaire beperkingen.

Naar verwachting zullen ook inkomsten worden gehaald uit financiële heffingen. Het is moeilijk deze inkomsten in cijfers uit te drukken omdat ze afhangen van de omstandigheden van elk individueel geval.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Het toezichts-, evaluatie- en rapporteringskader voor dit initiatief wordt beschreven in hoofdstuk 7 van de begeleidende effectbeoordeling.

- **Inhoud van het voorstel**

In de overwegingen wordt het doel van de verordening toegelicht, namelijk zorgen voor eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, teneinde voorwaarden te scheppen die bevorderlijk zijn voor een hoge mate van connectiviteit.

Hoofdstuk I van het voorstel bevat algemene bepalingen. In dit hoofdstuk wordt het toepassingsgebied van de verordening uiteengezet en worden een aantal definities gegeven die relevant zijn om de verordening correct te begrijpen, met name de praktijken waar deze verordening tegen gericht is.

Hoofdstuk II bevat gemeenschappelijke procedureregels voor het inleiden en uitvoeren van onderzoeken. In dit hoofdstuk is bepaald dat een onderzoek kan worden ingeleid op basis van een klacht van een lidstaat, een EU-luchtvaartmaatschappij, een vereniging van EU-luchtvaartmaatschappijen of op eigen initiatief van de Commissie. In dit hoofdstuk is ook beschreven in welke omstandigheden de Commissie kan beslissen een onderzoek in te leiden of te weigeren, en wordt gespecificeerd welke procedure zij moet volgen om aan te kondigen dat een onderzoek wordt geopend. Zo is in dit hoofdstuk bepaald dat de Commissie alle informatie moet opvragen die zij nodig acht voor het onderzoek en de nauwkeurigheid van de ontvangen of verzamelde informatie moet controleren¹⁶. In dit hoofdstuk is ook bepaald dat het onderzoek twee mogelijke doelen kan hebben: het kan gericht zijn tegen een schending van toepasselijke internationale verplichtingen ("schending"), of tegen praktijken van een derde land of een entiteit uit een derde land die van invloed zijn op de concurrentie en schade toebrengen of dreigen toe te brengen aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ("schade"). Bovendien is in dit hoofdstuk ook uiteengezet volgens welke regels een onderzoek moet worden uitgevoerd en volgens welke regels belanghebbende partijen toegang kunnen krijgen tot informatie in verband met het onderzoek. Het bevat ook bepalingen inzake samenwerking met lidstaten, vertrouwelijkheid en bekendmaking,

Hoofdstuk III geeft een beschrijving van de handelingen waarin het resultaat van procedures inzake schendingen van de toepasselijke internationale verplichtingen wordt vastgesteld, d.w.z. met of zonder vaststelling van herstelmaatregelen. De maatregelen die in dit verband kunnen worden genomen, zijn vastgesteld in de handeling betreffende de toepasselijke internationale verplichtingen.

Hoofdstuk IV gaat over zaken die betrekking hebben op praktijken die de concurrentie beïnvloeden. In dit hoofdstuk wordt in de eerste plaats vastgesteld onder welke voorwaarden er sprake is van (dreigende) schade. Voorts worden de voorwaarden uiteengezet waaronder procedures kunnen worden geschorst of stopgezet, met of zonder vaststelling van herstelmaatregelen. Dit hoofdstuk voorziet ook in de mogelijkheid om financiële of operationele maatregelen te treffen om de (dreigende) schade te compenseren en bepaalt dat de maatregelen niet verder mogen gaan dan wat nodig is voor die compensatie, ermee rekening houdende dat dergelijke maatregelen niet tot doel hebben de desbetreffende luchtvaartmaatschappij uit een derde land te bestraffen, maar de eerlijke concurrentie te herstellen. In dit hoofdstuk is ook vastgesteld onder welke voorwaarden de herstelmaatregelen kunnen worden herzien.

Hoofdstuk V ten slotte bevat bepalingen met betrekking tot de comitéprocedure, de intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004 en de inwerkingtreding van de onderhavige verordening.

¹⁶ die erop gericht zijn tegemoet te komen aan het vastgestelde gebrek aan transparantie en informatie met betrekking tot de praktijken waarvan wordt beweerd dat ze een invloed hebben op de concurrentievoorwaarden op de markt.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart, houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De luchtvaart speelt een cruciale rol in de economie van de Unie. De luchtvaart is een krachtige motor van economische groei, werkgelegenheid, handel en mobiliteit. In de voorbije decennia heeft de groei van de luchtvaart aanzienlijk bijgedragen tot de verbetering van de connectiviteit binnen de Unie en met derde landen; de luchtvaart is ook van vitaal belang voor de algehele economie van de Unie.
- (2) Luchtvaartmaatschappijen uit de Unie vormen de kern van een mondiaal netwerk dat Europa intern en met de rest van de wereld verbindt. Deze luchtvaartmaatschappijen moeten in staat worden gesteld om te concurreren met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen in een omgeving waar open en eerlijke concurrentie tussen alle luchtvaartmaatschappijen mogelijk is. Dit draagt bij tot de instandhouding van gunstige voorwaarden die bevorderlijk zijn voor een hoog niveau van connectiviteit in de Unie.
- (3) Eerlijke concurrentie is een belangrijk algemeen beginsel bij de exploitatie van internationale luchtvervoersdiensten. Dit beginsel wordt met name erkend in het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart ("het Verdrag van Chicago"); in de preambule wordt erkend dat internationale luchtvervoersdiensten gebaseerd moeten zijn op "*gelijke kansen*". In artikel 44 van het Verdrag van Chicago is ook bepaald dat de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de "ICAO") de ontwikkeling van het internationaal luchtvervoer moet trachten te bevorderen, onder meer door "*het verzekeren van het verkrijgen door elke Verdragsluitende Staat van een eerlijke kans*".

¹⁷ PB C van , blz. .

¹⁸ PB C van , blz. .

op het exploiteren van internationale luchtlijnen" en "het vermijden van het maken van onderscheid tussen de Verdragsluitende Staten".

- (4) Het beginsel van eerlijke concurrentie wordt alom erkend in de Unie. Er bestaat Uniewetgeving om marktversturende praktijken aan te pakken. Deze wetgeving garandeert gelijke kansen en eerlijke concurrentievoorwaarden voor alle luchtvaartmaatschappijen die in de Unie actief zijn, zowel Europese als niet-Europese.
- (5) Ondanks de volgehouden inspanningen van sommige derde landen en de Unie zijn de beginselen van eerlijke concurrentie nog niet gedefinieerd via specifieke multilaterale regels, met name in de context van overeenkomsten van de ICAO of de Wereldhandelsorganisatie (WTO); luchtvervoersdiensten vallen immers grotendeels buiten het toepassingsgebied van die overeenkomsten¹⁹.
- (6) Daarom moeten de inspanningen in de context van de ICAO en de WTO worden opgedreven om actief de ontwikkeling te ondersteunen van internationale regels die eerlijke concurrentie tussen alle luchtvaartmaatschappijen garanderen.
- (7) Eerlijke concurrentievoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen moeten bij voorkeur aan bod komen in overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten met derde landen. De meeste overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten die de Unie of haar lidstaten, of beide, tot dusver heeft gesloten met derde landen bevatten echter geen bepalingen in die zin. Daarom moeten meer inspanningen worden geleverd om te onderhandelen over de opname van bepalingen inzake eerlijke concurrentie in bestaande en toekomstige overeenkomsten inzake luchtvervoer of luchtdiensten met derde landen.
- (8) Eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen kan ook worden gegarandeerd via passende Uniewetgeving, zoals Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad²⁰ en Richtlijn 96/97/EG van de Raad²¹. Het aspect van eerlijke concurrentie dat betrekking heeft op bescherming van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie tegen bepaalde praktijken van derde landen of luchtvaartmaatschappijen uit derde landen valt momenteel onder Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad²². Verordening (EG) nr. 868/2004 is echter onvoldoende doeltreffend gebleken, voor wat betreft de onderliggende algemene doelstelling van eerlijke concurrentie. Dit is met name te wijten aan een aantal voorschriften van deze verordening, met name de definitie van de desbetreffende praktijken, met uitzondering van subsidiëring, en de eisen voor het inleiden en uitvoeren van onderzoeken. Bovendien bevat Verordening (EG) nr. 868/2004 geen specifieke interne EU-procedure om inbreuken te bestraffen tegen de verplichtingen in luchtvervoersovereenkomsten of overeenkomsten voor luchtdiensten waar de Unie partij bij is en die tot doel hebben eerlijke concurrentie te garanderen. Gezien het aantal en het belang van de wijzigingen die nodig zouden zijn om deze problemen aan te pakken, is het passend Verordening (EG) nr. 868/2004 te vervangen door een nieuwe handeling.

¹⁹ Overeenkomst van Marrakech, Bijlage 1B van de Algemene Overeenkomst betreffende de handel in diensten (General Agreement on Trade in Services, GATS), Bijlage inzake luchtvervoersdiensten.

²⁰ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

²¹ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

²² Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap (PB L 162 van 30.4.2004, blz. 1).

- (9) Effectieve, evenredige en afschrikkende regelgeving blijft noodzakelijk om de voorwaarden in stand te houden die leiden tot een hoog niveau van connectiviteit in de Unie en om eerlijke concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit derde landen te garanderen. Daarom moet de Commissie de bevoegdheid krijgen om, indien nodig, een onderzoek uit te voeren en maatregelen te nemen. Dergelijke maatregelen moeten beschikbaar zijn wanneer de relevante verplichtingen in het kader van een overeenkomst waar de Unie partij bij is, worden geschonden of wanneer praktijken die van invloed zijn op de concurrentie schade berokkenen of dreigen te berokkenen aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
- (10) Wanneer de Unie partij is bij een luchtvervoersovereenkomst of een overeenkomst inzake luchtdiensten met een derde land, moeten schendingen van de in die overeenkomsten vastgelegde internationale verplichtingen worden behandeld in het kader van die overeenkomsten, met name via de toepassing van de bepaling inzake eerlijke concurrentie, voor zover deze bestaat, en - indien relevant - via geschillenbeslechting.
- (11) Elke lidstaat, luchtvaartmaatschappij uit de Unie of vereniging van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie moet het recht hebben een klacht in te dienen, zodat de Commissie op passende wijze wordt geïnformeerd over mogelijke elementen die het inleiden van een onderzoek kunnen rechtvaardigen.
- (12) Het is belangrijk erop toe te zien dat het onderzoek kan worden uitgebreid tot een zo breed mogelijk gamma aan relevante elementen. De Commissie moet dan ook de mogelijkheid krijgen om onderzoeken uit te voeren in derde landen, mits het derde land en de entiteit uit het derde land daar toestemming voor geven. Om dezelfde redenen, en met hetzelfde doel, moeten de lidstaten verplicht worden om de Commissie naar best vermogen te ondersteunen. De Commissie moet het onderzoek afsluiten op basis van het beste beschikbare bewijsmateriaal.
- (13) Als het onderzoek van de Commissie betrekking heeft op activiteiten die vallen onder een luchtvervoersovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten met een derde land waar de Unie geen partij bij is, moet ervoor worden gezorgd dat de Commissie optreedt met volledige kennis van alle procedures die de betrokken lidstaat voornemens is te nemen of uitvoert uit hoofde van die overeenkomst en die betrekking hebben op de situatie die het voorwerp vormt van het onderzoek van de Commissie. De lidstaten moeten daarom worden verplicht de Commissie dienovereenkomstig op de hoogte te houden.
- (14) Het is noodzakelijk vast te stellen onder welke voorwaarden de procedure moet worden beëindigd, met of zonder het opleggen van herstelmaatregelen.
- (15) Wanneer het inleiden van een procedure uit hoofde van deze verordening in strijd zou zijn met de belangen van de Unie, gelet op de impact op andere personen, met name consumenten of ondernemingen in de Unie, mag de procedure niet worden ingeleid; evenmin mag een procedure worden gesloten met vaststelling van herstelmaatregelen als dit in strijd zou zijn met de belangen van de Unie. De procedures moeten ook zonder herstelmaatregelen worden gesloten als niet of niet langer voldaan is aan de voorwaarden voor het opleggen van dergelijke maatregelen.
- (16) Wanneer toepasselijke internationale verplichtingen zijn geschonden, moeten eventuele herstelmaatregelen gebaseerd zijn op het besluit dat die verplichtingen bevat of op regels en beginselen van het internationaal publiekrecht. Om de integriteit van

die besluiten te bewaren, mogen dergelijke maatregelen alleen worden vastgesteld nadat de daarin vastgestelde procedures zijn gevolgd.

- (17) Bevindingen van (dreigende) schade voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie moeten het resultaat zijn van een realistische beoordeling van de situatie en moeten daarom gebaseerd zijn op alle relevante factoren, met name met betrekking tot de situatie van die luchtvaartmaatschappijen en de algemene situatie op de desbetreffende luchtvervoersmarkt.
- (18) Om redenen van administratieve doelmatigheid en met het oog op een mogelijke stopzetting zonder maatregelen, moet het mogelijk zijn de procedure op te schorten als het derde land of de entiteit uit het derde land afdoende maatregelen heeft genomen om de praktijk die van invloed is op de concurrentie of de daaruit voortvloeiende (dreigende) schade te beëindigen.
- (19) Herstelmaatregelen met betrekking tot praktijken die van invloed zijn op de concurrentie zijn gericht op compensatie van de schade die zich heeft voorgedaan of zich dreigt voor te doen ten gevolge van die praktijken. Ze moeten dan ook de vorm aannemen van financiële heffingen of andere maatregelen met een vergelijkbare financiële waarde die hetzelfde effect kunnen bereiken. Het kan onder meer gaan om de opschorting van concessies, van diensten die verschuldigd zijn aan de luchtvaartmaatschappij uit het derde land of andere rechten van de luchtvaartmaatschappij uit het derde land, voor zover dit niet leidt tot een schending van een luchtvervoersovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten met het betrokken derde land. Teneinde te voldoen aan het evenredigheidsbeginsel moeten maatregelen, van welke aard dan ook, beperkt blijven tot wat nodig is om de vastgestelde (dreigende) schade te compenseren.
- (20) Overeenkomstig hetzelfde beginsel moeten herstelmaatregelen tegen praktijken die een invloed hebben op de concurrentie van kracht blijven zo lang als, en in de mate dat, dit nodig is gezien de praktijk en de daaruit voortvloeiende (dreigende) schade. Wanneer de omstandigheden zulks rechtvaardigen, dienen de maatregelen opnieuw te worden bekeken.
- (21) De situaties die in deze verordening worden onderzocht en hun mogelijk effect op de lidstaten kunnen verschillen naar gelang van de omstandigheden. Al naargelang het geval kunnen herstelmaatregelen van toepassing zijn op één of meer lidstaten of beperkt zijn tot een specifiek geografisch gebied.
- (22) Teneinde eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²³.
- (23) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk de efficiënte bescherming van alle luchtvaartmaatschappijen uit de Unie, op basis van uniforme criteria en procedures, tegen schendingen van de toepasselijke internationale verplichtingen en tegen (dreigende) schade voor een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie ten gevolge van door derde landen of entiteiten uit derde landen verrichte praktijken die van invloed zijn op de concurrentie, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden

²³ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

verwezenlijkt, maar beter door de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel als uiteengezet in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

- (24) Aangezien deze verordening Verordening (EG) nr. 868/2004 vervangt, moet die verordening worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Voorwerp

1. In deze verordening worden regels vastgesteld voor het uitvoeren van onderzoeken door de Commissie en voor het vaststellen van herstelmaatregelen, met betrekking tot schendingen van toepasselijke internationale verplichtingen en praktijken die van invloed zijn op de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en andere luchtvaartmaatschappijen, en die schade veroorzaken of dreigen te veroorzaken voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
2. Deze verordening is van toepassing onverminderd artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 95/93 en artikel 20 van Richtlijn 96/67/EG.

Artikel 2

Definities

Met het oog op de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁴;
- (b) "luchtvervoersdienst": een vlucht of een reeks vluchten voor het vervoer van passagiers, vracht of post tegen vergoeding of het betalen van huur;
- (c) "toepasselijke internationale verplichtingen": alle verplichtingen die zijn opgenomen in een internationale luchtvervoerovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten waar de Unie partij bij is of alle bepalingen inzake luchtvervoersdiensten in een handelsovereenkomst waar de Unie partij bij is, en die betrekking hebben op praktijken die gevolgen kunnen hebben voor de concurrentie, of andere gedragingen die relevant zijn voor de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen;

²⁴ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

- (d) "belanghebbende": een natuurlijke persoon of rechtspersoon of een officiële instantie, al dan niet met een eigen rechtspersoonlijkheid, die vermoedelijk een aanzienlijk belang heeft bij het resultaat van de procedure;
- (e) "entiteit uit een derde land": een natuurlijke persoon of rechtspersoon, al dan niet met winstoogmerk, of een officiële instantie met of zonder eigen rechtspersoonlijkheid, die onder de jurisdictie van een derde land valt, al dan niet gecontroleerd door een regering van een derde land, en die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken is bij luchtvervoersdiensten of aanverwante diensten of bij de terbeschikkingstelling van infrastructuur of diensten die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten of aanverwante diensten;
- (f) "praktijken die van invloed zijn op de concurrentie": discriminatie en subsidies;
- (g) "discriminatie": een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging ten aanzien van de levering van goederen of diensten, met inbegrip van openbare diensten, die worden gebruikt voor luchtvervoersdiensten, of ten aanzien van de behandeling daarvan door openbare instanties die relevant zijn voor dergelijke diensten (met inbegrip van praktijken met betrekking tot luchtvaartnavigatie of luchthavenfaciliteiten en -diensten, brandstof, grondafhandeling, beveiliging, geautomatiseerde reserveringssystemen, slottoewijzing, heffingen en het gebruik van andere faciliteiten of diensten die worden gebruikt voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten);
- (h) "subsidie": een financiële bijdrage:
 - (i) die wordt verleend door een regering of andere overheidsorganisatie van een derde land in een van de volgende vormen:
 - (1) een praktijk van een regering of andere overheidsorganisatie die een rechtstreekse overdracht van fondsen of een mogelijke rechtstreekse overdracht van fondsen of schulden (zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, leninggaranties, compensatie van exploitatieverliezen of compensatie van door overheden opgelegde financiële lasten) inhoudt;
 - (2) anderszins verschuldigde inkomsten van een regering of andere overheidsorganisatie die worden kwijtgescholden of niet geïnd (zoals een fiscale voorkeursbehandeling of fiscale stimulansen zoals belastingskredieten);
 - (3) een regering of andere overheidsorganisatie, met inbegrip van door de overheid gecontroleerde ondernemingen, verstrekt goederen of diensten, of koopt goederen of diensten;
 - (4) de regering of een andere overheidsorganisatie doet betalingen aan een financieringsmechanisme of draagt een particulier lichaam op een of meer van de onder punten (1), (2) en (3), genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;
 - (ii) ze verlenen een voordeel;
 - (iii) ze zijn, in feite of in rechte, beperkt tot een entiteit of bedrijfstak of groep van entiteiten of bedrijfstakken binnen de rechtsbevoegdheid van de subsidiërende autoriteit;

- (i) "luchtvaartmaatschappij uit de Unie": een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is afgegeven overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008.

HOOFDSTUK II

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN INZAKE DE PROCEDURE

Artikel 3

Inleiding van een procedure

1. Een procedure wordt ingeleid nadat een lidstaat, een luchtvaartmaatschappij uit de Unie of een vereniging van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie een schriftelijke klacht heeft ingediend overeenkomstig lid 2, of op eigen initiatief van de Commissie, als er *prima facie* bewijs is van een van de volgende:
 - (a) schending van toepasselijke internationale verplichtingen;
 - (b) het bestaan van alle volgende omstandigheden:
 - (i) een door een derde land of entiteit van een derde land vastgestelde praktijk die van invloed is op de concurrentie;
 - (ii) (dreigende) schade voor een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie;
 - (iii) een oorzakelijk verband tussen de vermeende praktijk en de vermeende (dreigende) schade.
2. Een klacht omvat *prima facie* bewijs van een van de in lid 1 vermelde omstandigheden.
3. De Commissie gaat in de mate van het mogelijke na of de elementen die in de klacht worden vermeld of waarover de Commissie beschikt nauwkeurig en passend zijn, teneinde te bepalen of er voldoende aanwijzingen zijn om het instellen van een onderzoek overeenkomstig lid 1 te rechtvaardigen.
4. De Commissie kan beslissen geen onderzoek in te stellen als de vaststelling van maatregelen overeenkomstig artikel 10 of 13 tegen de belangen van de Unie zou ingaan of als de Commissie van oordeel is dat de in de klacht aangehaalde feiten noch een structureel probleem vormen, noch een significant effect hebben op een of meer luchtvaartmaatschappijen uit de Unie.
5. Als de aangevoerde bewijzen onvoldoende zijn om een onderzoek in te stellen overeenkomstig lid 1, stelt de Commissie de klager daar binnen 60 dagen na het indienen van de klacht van in kennis. De klager krijgt 30 dagen de tijd om aanvullende bewijzen in te dienen. Als hij nalaat dit te doen binnen deze termijn, kan de Commissie beslissen om geen onderzoek in te stellen.
6. De Commissie besluit binnen 6 maanden na het indienen van de klacht of zij een onderzoek instelt overeenkomstig lid 1.
7. Overeenkomstig lid 4 neemt de Commissie de onderstaande stappen wanneer zij van oordeel is dat er voldoende aanwijzingen zijn om het instellen van een onderzoek te rechtvaardigen:

- (a) zij leidt de procedure in;
 - (b) zij publiceert een kennisgeving in het *Publicatieblad van de Europese Unie*; in deze kennisgeving wordt aangekondigd dat de procedure wordt ingeleid en wordt aangegeven waar het onderzoek betrekking op heeft, welke toepasselijke internationale verplichtingen geacht worden te zijn geschonden of welk derde land of welke entiteit van een derde land geacht wordt betrokken te zijn geweest bij praktijken die van invloed zijn op de concurrentie, welke (dreigende) schade geacht wordt te zijn toegebracht, welke luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie hierbij betrokken zijn, en binnen welke periode belanghebbenden zich bekend kunnen maken, hun standpunten schriftelijk uiteen kunnen zetten, informatie kunnen indienen of kunnen vragen gehoord te worden door de Commissie.
 - (c) zij deelt de vertegenwoordigers van het derde land en de betrokken entiteit uit het derde land officieel mee dat het onderzoek is ingesteld;
 - (d) zij brengt de klager en het in artikel 15 bedoelde comité ervan op de hoogte dat het onderzoek is ingesteld.
8. Wanneer de klacht wordt ingetrokken alvorens het onderzoek wordt ingesteld, wordt de klacht als niet-ingediend beschouwd. Dit laat het recht van de Commissie om op eigen initiatief een onderzoek in te stellen, overeenkomstig lid 1, onverlet.

Artikel 4

Het onderzoek

1. Na het inleiden van de procedure begint de Commissie met een onderzoek.
2. Dit onderzoek heeft tot doel een van de volgende te bepalen:
 - (a) of de toepasselijke internationale verplichtingen zijn geschonden;
 - (b) of een praktijk van een derde land of een entiteit van een derde land die van invloed is op de concurrentie (dreigende) schade heeft veroorzaakt voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie.
3. De Commissie kan alle inlichtingen vragen die zij nodig acht om het onderzoek uit te voeren en kan nagaan of de informatie die zij heeft ontvangen van of gevraagd aan de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie, het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land nauwkeurig is.
4. De Commissie kan de lidstaten verzoeken haar bij te staan tijdens het onderzoek en de lidstaten nemen alle noodzakelijke maatregelen om aan dit verzoek gevolg te geven. Dit verzoek kan betrekking hebben op het verstrekken en analyseren van informatie en op hulp bij controles, inspecties en onderzoeken.
5. Indien dit noodzakelijk blijkt, kan de Commissie onderzoeken uitvoeren op het grondgebied van het betrokken derde land, voor zover de regering van het betrokken derde land en de betrokken entiteit van het derde land daar officieel van in kennis zijn gesteld en daarmee hebben ingestemd.
6. Partijen die zich hebben bekendgemaakt binnen de termijn die is vastgesteld in de kennisgeving van het onderzoek, worden gehoord als uit hun verzoek om te worden gehoord blijkt dat zij belanghebbende zijn.

7. Klagers, belanghebbenden, de betrokken lidstaat (lidstaten) en de vertegenwoordigers van het derde land of de betrokken entiteit van het derde land kunnen alle informatie raadplegen die ter beschikking van de Commissie is gesteld, behalve interne documenten die bestemd zijn voor gebruik door de Commissie en de bevoegde instanties, voor zover die informatie niet vertrouwelijk is in de zin van artikel 6 en op voorwaarde dat zij daartoe schriftelijk een verzoek hebben ingediend bij de Commissie.

Artikel 5

Samenwerking met de lidstaten in procedures die relevant zijn voor gevallen die onder hoofdstuk IV vallen

1. Als de Commissie voornemens is een procedure in te leiden overeenkomstig artikel 3 en als de betrokken luchtvervoersdiensten geregeld zijn in een luchtvervoerovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten tussen een of meer lidstaten en een derde land, en waar de Unie geen partij bij is, stelt de Commissie de betrokken lidstaat (lidstaten) daarvan in kennis.
2. Als een lidstaat een in lid 1 bedoelde kennisgeving ontvangt van de Commissie, dan stelt die lidstaat de Commissie onverwijld in kennis van zijn voornemen om een beroep te doen op geschillenbeslechtingprocedures of andere relevante procedures in de luchtvervoerovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten met het betrokken derde land, teneinde een oplossing te vinden voor de situatie waar het onderzoek betrekking op heeft.
3. De in lid 2 bedoelde lidstaat stelt de Commissie ook in kennis van alle relevante vergaderingen in het kader van de luchtvervoerovereenkomst of overeenkomst inzake luchtdiensten die met het betrokken derde land zijn gepland om de kwestie waar het onderzoek betrekking op heeft, te bespreken. De betrokken lidstaat verstrekt de Commissie de agenda en alle relevante informatie die inzicht verschaft in de thema's die in deze vergaderingen moeten worden besproken.
4. De betrokken lidstaat houdt de Commissie op de hoogte van het verloop van alle in lid 2 bedoelde procedures en kan, voor zover passend, de Commissie uitnodigen om die procedures bij te wonen. De Commissie kan de betrokken lidstaat om nadere inlichtingen verzoeken.

Artikel 6

Vertrouwelijkheid

1. Vertrouwelijke inlichtingen, met inbegrip van maar niet beperkt tot informatie die, wanneer ze zou worden bekendgemaakt, een aanzienlijk concurrentievoordeel zou opleveren voor een concurrent of een aanzienlijk nadeel zou hebben voor de persoon die de informatie verstrekt of de persoon van wie de persoon die de informatie verstrekt, deze heeft verkregen, of die door partijen bij een onderzoek op vertrouwelijke basis worden verstrekt, worden, indien daarvoor geldige redenen worden opgegeven, door de Commissie als dusdanig behandeld.

2. Belanghebbenden die vertrouwelijke inlichtingen verstrekken, dienen daarvan een niet-vertrouwelijke samenvatting toe te zenden. Deze samenvatting moet voldoende gedetailleerd zijn om een redelijk inzicht te verschaffen in de wezenlijke inhoud van de in vertrouwen verstrekte inlichtingen. In buitengewone omstandigheden kunnen belanghebbenden aangeven dat de vertrouwelijke informatie niet mag worden samengevat. In dergelijke buitengewone omstandigheden worden de redenen aangegeven waarom een samenvatting niet mogelijk is.
3. De op grond van deze verordening verkregen informatie wordt uitsluitend gebruikt voor het doel waarvoor zij werd gevraagd. Dit sluit niet uit dat informatie die in het kader van een onderzoek is ontvangen, wordt gebruikt voor het instellen van een ander onderzoek overeenkomstig deze verordening.
4. De Commissie noch de lidstaten, inclusief de functionarissen van beide, mogen de bij de toepassing van deze verordening verkregen informatie die een vertrouwelijk karakter heeft of door een bij een onderzoek betrokken partij op vertrouwelijke basis is verstrekt, bekendmaken, tenzij de partij die de informatie heeft verstrekt daarvoor uitdrukkelijk toestemming geeft. Informatie die tussen de Commissie en de lidstaten wordt uitgewisseld of interne documenten die door de autoriteiten van de Unie of van de lidstaten zijn opgesteld, worden, behalve wanneer in deze verordening anders is bepaald, niet bekendgemaakt.
5. Wanneer blijkt dat een verzoek om vertrouwelijke behandeling niet gerechtvaardigd is en degene die de informatie heeft verstrekt deze niet openbaar wil maken, noch machtiging wil geven tot bekendmaking ervan, in haar geheel of samengevat, kan deze informatie buiten beschouwing worden gelaten.
6. Dit artikel vormt geen beletsel voor de bekendmaking van algemene informatie door de autoriteiten van de Unie en, in het bijzonder, van de motivering van besluiten die ingevolge deze verordening zijn genomen of voor de bekendmaking van het bewijsmateriaal waarop de autoriteiten van de Unie steunen, voor zover het noodzakelijk is deze motivering in gerechtelijke procedures toe te lichten. Bij deze bekendmaking moet rekening worden gehouden met het rechtmatige belang van de betrokken partijen bij een vertrouwelijke behandeling van hun zaken- of regeringsgeheimen.

Artikel 7

Basis voor bevindingen in geval van niet-medewerking

In gevallen waarin de toegang tot de noodzakelijke informatie wordt geweigerd of anderszins niet wordt verleend binnen de toepasselijke termijnen, of waarin het onderzoek ernstig wordt gehinderd, worden de bevindingen gedaan op basis van de beschikbare feiten. Als de Commissie vaststelt dat onjuiste of misleidende informatie is verstrekt, wordt geen rekening gehouden met die informatie.

Artikel 8

Bekendmaking

1. De essentiële feiten en overwegingen op basis waarvan wordt overwogen herstelmaatregelen vast te stellen of de procedure te beëindigen zonder vaststelling van herstelmaatregelen worden uiterlijk één maand vóór het in artikel 15 bedoelde comité wordt ingeschakeld overeenkomstig artikel 10, leden 2 en 3, artikel 12, lid 2, of artikel 13, lid 1, bekendgemaakt aan het derde land, de entiteit uit het derde land, de betrokken luchtvaartmaatschappij, de klager en de belanghebbenden.
2. Deze bekendmaking loopt niet vooruit op eventuele besluiten die later door de Commissie kunnen worden genomen. Als de Commissie voornemens is om een dergelijk besluit te baseren op aanvullende of afwijkende feiten en overwegingen, dan worden deze zo spoedig mogelijk bekendgemaakt.
3. Na de mededeling gemaakte opmerkingen worden uitsluitend in aanmerking genomen indien zij zijn ontvangen binnen een termijn die de Commissie in elk afzonderlijk geval met inachtneming van de urgentie van de zaak vaststelt doch die ten minste tien dagen bedraagt. Indien een aanvullende definitieve mededeling moet worden gedaan, kan een kortere termijn worden vastgesteld.

Artikel 9

Duur van de procedure en opschorting

1. De procedure wordt afgesloten binnen twee jaar. In gemotiveerde gevallen kan deze periode worden verlengd.
2. In dringende gevallen, bijvoorbeeld situaties die een risico op onmiddellijke en onherstelbare schade aan (een) luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie inhouden, kan de procedure worden verkort tot één jaar.
3. De Commissie kan de procedure opschorten wanneer het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land beslissende stappen heeft ondernomen om een einde te maken aan, al naargelang het geval:
 - (a) in geval van schending van de toepasselijke internationale verplichting, die schending;
 - (b) in geval van praktijken die van invloed zijn op de concurrentie, ofwel die praktijken, ofwel de (dreigende) schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie.
4. Als de schending van de toepasselijke internationale verplichtingen, de praktijken die van invloed zijn op de concurrentie of de (dreigende) schade voor luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie niet binnen een redelijke termijn zijn verholpen, kan de Commissie de procedure hervatten.

HOOFDSTUK III

SCHENDING VAN TOEPASSELIJKE INTERNATIONALE VERPLICHTINGEN

Artikel 10

Beëindiging van de procedure

1. Als de klacht wordt ingetrokken, kan de Commissie het overeenkomstig artikel 4 verrichte onderzoek stopzetten zonder herstelmaatregelen vast te stellen.
2. In de volgende gevallen beëindigt de Commissie, aan de hand van een uitvoeringshandeling, het overeenkomstig artikel 4 verrichte onderzoek zonder herstelmaatregelen vast te stellen:
 - (a) de Commissie concludeert dat de toepasselijke internationale verplichtingen niet zijn geschonden;
 - (b) de Commissie concludeert dat de vaststelling van herstelmaatregelen in strijd zou zijn met het belang van de Unie;
 - (c) de Unie en het betrokken derde land hebben een oplossing gevonden overeenkomstig de relevante mechanismen in de toepasselijke overeenkomst of regeling of in het relevante internationaal publiekrecht.

De in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandeling wordt vastgesteld overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.

3. Onverminderd de relevante bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en met inachtneming van leden 1 en 2, stelt de Commissie, door middel van uitvoeringshandelingen, herstelmaatregelen vast als uit het onderzoek blijkt dat de toepasselijke internationale verplichtingen zijn geschonden.

Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

4. Indien uit hoofde van de toepasselijke internationale verplichtingen vereist is dat, alvorens maatregelen kunnen worden vastgesteld, eerst een internationale overleg- of geschillenbeslechtsingsprocedure moet worden gevolgd, dan wordt die procedure eerst gevolgd en wordt in elke overeenkomstig lid 3 genomen beslissing rekening gehouden met de resultaten van die procedure.
5. De in lid 3 bedoelde herstelmaatregelen zijn maatregelen waarin wordt voorzien door het besluit dat de toepasselijke internationale verplichtingen bevat of die beschikbaar zijn in de relevante regels en beginselen van het internationaal publiekrecht.

HOOFDSTUK IV

PRAKTIJKEN DIE VAN INVLOED ZIJN OP DE CONCURRENTIE

Artikel 11

Vaststelling van schade

1. Met het oog op de toepassing van dit hoofdstuk moet een bevinding van schade gebaseerd zijn op bewijzen en rekening houden met alle relevante factoren, met name:
 - (a) de situatie van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en), met name wat betreft aspecten zoals frequentie van de diensten, benutting van de capaciteit, netwerkeffect, verkoop, marktaandeel, winst, rendabiliteit, investeringen en werkgelegenheid;
 - (b) de algemene situatie op de betrokken luchtvervoersmarkt(en), met name wat betreft het niveau van de tarieven of ticketprijzen, de capaciteit en frequentie van luchtvervoersdiensten of het gebruik van het netwerk.
2. Er is alleen sprake van dreigende schade als duidelijk kan worden voorzien dat een bepaalde situatie waarschijnlijk tot werkelijke schade zal leiden. Dit moet steeds worden vastgesteld op basis van bewijzen, rekening houdende met alle relevante factoren, met name:
 - (a) de voorspelbare evolutie van de situatie van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en), met name wat betreft frequentie van de diensten, benutting van de capaciteit, netwerkeffect, verkoop, marktaandeel, winst, rendabiliteit, investeringen en werkgelegenheid;
 - (b) de voorspelbare evolutie van de algemene situatie op de mogelijk getroffen luchtvervoersmarkt(en), met name wat betreft het niveau van de tarieven of ticketprijzen, de capaciteit en frequentie van luchtvervoersdiensten of het gebruik van het netwerk.
3. De Commissie stelt een onderzoeksperiode vast en analyseert de relevante bewijzen tijdens die periode.
4. Schade of dreigende schade door andere factoren dan de praktijk die van invloed is op de concurrentie en welke eveneens negatieve gevolgen hebben voor de luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie, mogen niet worden toegeschreven aan de onderzochte praktijk.

Artikel 12

Beëindiging van de procedure zonder herstelmaatregelen

1. Als de klacht wordt ingetrokken, kan de Commissie het onderzoek beëindigen zonder herstelmaatregelen vast te stellen.
2. De Commissie beëindigt, aan de hand van een uitvoeringshandeling, het overeenkomstig artikel 4 verrichte onderzoek zonder herstelmaatregelen vast te stellen wanneer:
 - (a) zij concludeert dat geen van de volgende is vastgesteld:
 - (i) het bestaan van een door een derde land of entiteit van een derde land vastgestelde praktijk die van invloed is op de concurrentie;
 - (ii) het bestaan van (dreigende) schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie;
 - (iii) het bestaan van een oorzakelijk verband tussen de (dreigende) schade en de onderzochte praktijk;

- (b) zij concludeert dat de vaststelling van herstelmaatregelen in strijd zou zijn met het belang van de Unie;
- (c) het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land de praktijk die van invloed is op de concurrentie heeft stopgezet;
- (d) het derde land of de betrokken entiteit uit het derde land een einde heeft gesteld aan de (dreigende) schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie.

Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

3. Het besluit om het onderzoek overeenkomstig lid 2 te beëindigen, gaat vergezeld van een uiteenzetting van de redenen daarvoor en wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 13

Herstelmaatregelen

1. Onverminderd artikel 12, lid 1, en behalve in het in artikel 12, lid 2, onder b), bedoelde geval, stelt de Commissie, aan de hand van uitvoeringshandelingen, herstelmaatregelen vast als uit het overeenkomstig artikel 4 verrichte onderzoek blijkt dat een door een derde land of entiteit uit een derde land vastgestelde praktijk die van invloed is op de concurrentie, (dreigende) schade toebrengt aan de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie.

Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

2. De in lid 1 bedoelde herstelmaatregelen worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappij(en) uit het derde land die voordeel haalt (halen) uit de praktijken die van invloed zijn op de concurrentie en kunnen een van de volgende vormen aannemen:
 - (a) financiële heffingen;
 - (b) alle maatregelen van gelijke of lagere waarde.
3. De in lid 1 bedoelde herstelmaatregelen mogen niet verder gaan dan wat nodig is om de (dreigende) schade voor de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uit de Unie te compenseren. Daarom kunnen de in lid 2, onder b), bedoelde maatregelen beperkt worden tot een specifiek geografisch gebied.
4. De in lid 1 bedoelde herstelmaatregelen mogen de Unie of de betrokken lidstaat (lidstaten) er niet toe aanzetten inbreuk te plegen tegen luchtvervoersovereenkomsten, overeenkomsten inzake luchtdiensten of bepalingen op het gebied van luchtvervoersdiensten in een met het betrokken derde land gesloten handelsovereenkomst.
5. Het besluit om het onderzoek overeenkomstig lid 1 te beëindigen, met vaststelling van de in lid 1 bedoelde herstelmaatregelen, gaat vergezeld van een uiteenzetting van de redenen daarvoor en wordt bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 14

Toetsing van herstelmaatregelen

1. De in artikel 13 bedoelde herstelmaatregelen blijven slechts van kracht zolang de praktijk die van invloed is op de concurrentie en de daaruit voortvloeiende (dreigende) schade blijven voortduren. Dit wordt getoetst overeenkomstig de leden 2, 3 en 4.
2. Indien de omstandigheden zulks rechtvaardigen, kan op initiatief van de Commissie of de klager of op basis van een met redenen omkleed verzoek van het derde land of de betrokken entiteit van het derde land, worden getoetst of de herstelmaatregelen in hun initiële vorm van kracht moeten blijven.
3. Tijdens die toetsing gaat de Commissie na of de praktijk die van invloed is op de concurrentie, de (dreigende) schade en het oorzakelijk verband tussen de praktijk en de (dreigende) schade nog steeds bestaan.
4. De Commissie kan de herstelmaatregelen aan de hand van een uitvoeringshandeling intrekken, wijzigen of behouden, al naargelang van toepassing. Die uitvoeringshandelingen worden overeenkomstig de in artikel 15, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure vastgesteld.

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 15

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 16

Intrekking

Verordening (EG) nr. 868/2004 wordt ingetrokken. Verwijzingen naar de ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar de onderhavige verordening.

Artikel 17

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstelling(en)
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

- 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
 - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
 - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten*
 - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten*
 - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*
 - 3.2.5. *Bijdragen van derden*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de bescherming van de mededinging in de luchtvaart, houdende intrekking van Verordening (EG) nr. 868/2004

1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur²⁵

06 - Mobiliteit en vervoer

1.3. Aard van het voorstel/initiatief

- Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie**
- Het voorstel/initiatief betreft **een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie**²⁶
- Het voorstel/initiatief betreft **de verlenging van een bestaande actie**
- Het voorstel/initiatief betreft **een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie**

1.4. Doelstelling(en)

1.4.1. *De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie*

Werkgelegenheid en groei: het initiatief heeft tot doel bij te dragen tot een concurrerende Europese luchtvaartsector die duurzame groei en hoogwaardige banen oplevert en technologische innovatie bevordert.

Een diepere en eerlijkere interne markt met een sterkere industriële basis: een concurrerende interne Europese vervoersruimte biedt burgers en bedrijven een kader voor veilig en efficiënt vervoer van goede kwaliteit.

Optreden van de EU kan zorgen voor eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, d.w.z. kan een gelijk speelveld voor beide tot stand brengen. Dit draagt bij tot voorwaarden die bevorderlijk zijn voor een hoog niveau van connectiviteit.

Ten slotte helpt de voorgestelde verordening om de rol van de EU als mondiale speler te versterken.

1.4.2. *Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteiten*

Specifieke doelstelling

DG MOVE Specifieke doelstelling 1: een efficiënte, duurzame, veilige en betrouwbare interne Europese vervoersruimte: regelgeving verbeteren, zorgen voor een hoge mate van tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving op vervoersgebied en voor open en eerlijke concurrentie, zowel binnen de EU als in de betrekkingen met de voornaamste partnerlanden.

²⁵ ABM: activiteitsgestuurd management (activity-based management); ABB: activiteitsgestuurde begroting (activity-based budgeting).

²⁶ In de zin van artikel 54, lid 2, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

06 02 - Europees vervoersbeleid

1.4.3. *Verwachte resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben op de begunstigden/doelgroepen.

De voorgestelde verordening zal naar verwachting de eerlijke concurrentie tussen EU-luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartmaatschappijen uit derde landen bevorderen, hetgeen bijdraagt tot een hoog niveau van connectiviteit tussen de EU en derde landen.

Om deze doelstelling te verwezenlijken, wordt in de voorgestelde verordening een kader vastgesteld om door derde landen of entiteiten uit derde landen toegepaste praktijken die van invloed zijn op de concurrentie aan te pakken en, voor zover relevant, herstelmaatregelen vast te stellen om de schade te compenseren en de eerlijke concurrentie te herstellen.

De verordening voorziet tevens in een kader voor de vaststelling van maatregelen wanneer toepasselijke internationale verplichtingen (worden geacht te) zijn geschonden.

De EU-luchtvaartsector zal naar verwachting profiteren van deze verordening.

Tevens wordt verwacht dat de EU-passagiers profijt zullen trekken van de verordening, aangezien ze bijdraagt tot de instandhouding van een brede toegang tot luchtvervoersdiensten in de hele EU.

Ten slotte wordt verwacht dat de EU-economie in het algemeen baat zal hebben bij deze verordening omdat de luchtvaartsector zal blijven bijdragen aan de doelstelling van werkgelegenheid en groei.

Een van de verwachte economische gevolgen is een toename van het aantal passagiers die door EU-luchtvaartmaatschappijen worden vervoerd en een stijging van de inkomsten van EU-luchtvaartmaatschappijen. Ook de EU-luchthavens zullen wel varen bij deze verordening, omdat ze meer passagiers zullen aantrekken.

Verwachte operationele gevolgen zijn onder meer een betere connectiviteit in het Europese luchtruim, aangewakkerd door eerlijke concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen.

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.

- aantal en aard van de officiële klachten die vanuit de sector bij de Commissie zijn ingediend;
- standpunten van Europese belanghebbenden over de toepasselijkheid van het Europese rechtskader.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

Een doeltreffend instrument ter beschikking stellen dat het mogelijk maakt praktijken aan te pakken die van invloed zijn op de concurrentie en die (dreigende) schade toebrengen aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie. De maatregelen in dergelijke gevallen hebben tot doel die (dreigende) schade te compenseren.

Voorzien in een kader voor de vaststelling van maatregelen wanneer toepasselijke internationale verplichtingen (worden geacht te) zijn geschonden.

Al deze maatregelen dragen ook bij aan een hoog niveau van connectiviteit tussen de EU en derde landen.

1.5.2. Toegevoegde waarde van de deelname van de EU

De naleving van het subsidiariteitsbeginsel werd erkend in de 26ste overweging van Verordening (EG) nr. 868/2004, voor wat de bepalingen van die verordening betreft.

Het nieuwe centrale element in de voorgestelde verordening is actie in gevallen van "schending van toepasselijke internationale verplichtingen". In de voorgestelde verordening worden "toepasselijke internationale verplichtingen" gedefinieerd als verplichtingen die zijn opgenomen in een overeenkomst waar de Unie partij bij is. Rechten ten aanzien van derde landen, uit hoofde van overeenkomsten waar de Unie partij bij is, kunnen niet afzonderlijk worden uitgeoefend door individuele lidstaten.

Aangezien de beoogde doelstellingen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder actie op het niveau van de Unie, is dergelijk actie noodzakelijk en biedt ze een toegevoegde waarde ten opzichte van acties op nationaal niveau.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

Verordening 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad had tot doel oneerlijke praktijken, d.w.z. subsidies en discriminatie door derde landen en entiteiten uit derde landen die negatieve gevolgen hebben voor EU-luchtvaartmaatschappijen, te voorkomen en te bestrijden.

Nu, meer dan tien jaar na de vaststelling van die verordening, is ze echter nooit toegepast: geen enkele EU-luchtvaartmaatschappij heeft een formele klacht ingediend, ondanks de vele informele aantijgingen en klachten binnen de sector over de oneerlijke praktijken die door derde landen en entiteiten uit derde landen zouden worden toegepast.

De hoofdreden waarom Verordening 868/2004 ineffectief is gebleken, is het feit dat zij, wat "oneerlijke tariefpraktijken" betreft, ontworpen is naar het model van instrumenten die worden ingezet tegen dumping van goederen, en dus niet is aangepast aan de specifieke kenmerken van de luchtvaartsector.

Naast subsidiëring heeft Verordening (EG) nr. 868/2004 uitsluitend betrekking op zogenaamde oneerlijke tariefpraktijken. Er is alleen sprake van oneerlijke tariefpraktijken wanneer de luchtvaarttarieven "zo ver onder de door concurrerende luchtvaartmaatschappijen uit de Gemeenschap geboden tarieven liggen, dat zij schade toebrengen"; dit is moeilijk aan te tonen. Om van "oneerlijke tariefpraktijken" te kunnen spreken, moet de luchtvaartmaatschappij uit het derde land ook een niet-commercieel voordeel hebben genoten, maar een dergelijk voordeel alleen volstaat voor de Unie niet om maatregelen te nemen.

Bovendien bevat Verordening (EG) nr. 868/2004 geen specifieke interne EU-procedure om inbreuken te bestraffen tegen de verplichtingen in luchtvervoersovereenkomsten of overeenkomsten voor luchtdiensten waar de Unie partij bij is en die tot doel hebben eerlijke concurrentie te garanderen.

Ten slotte zijn de regels inzake het inleiden van een onderzoek zeer restrictief. Zo kan een klacht bij de Commissie alleen worden ingediend door de "communautaire bedrijfstak", gedefinieerd als "de gezamenlijke communautaire luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke luchtdiensten leveren, of die onder hen waarvan het gezamenlijke aandeel een belangrijk gedeelte van het communautaire

aanbod van dergelijke diensten uitmaakt". Noch de lidstaten, noch individuele luchtvaartmaatschappijen hebben het recht om zelf als klager op te treden.

1.5.4. Samenhang en eventuele synergie met andere relevante instrumenten

De voorgestelde verordening spoort met de doelstellingen van de luchtvaartstrategie en draagt derhalve rechtstreeks bij tot deze doelstellingen, hetgeen van belang is voor de concurrentiepositie EU-luchtvaartsector.

1.6. Duur en financiële gevolgen

- Voorstel/initiatief met een **beperkte geldigheidsduur**
 - Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
 - Financiële gevolgen vanaf JJJJ tot en met JJJJ
- Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**
 - Uitvoering met een opstartperiode vanaf JJJJ tot en met JJJJ,
 - gevolgd door een volledige uitvoering.

1.7. Beheersvorm(en)²⁷

- Direct beheer** door de Commissie
 - door haar diensten, waaronder het personeel in de delegaties van de Unie;
 - door de uitvoerende agentschappen
- Gedeeld beheer** met lidstaten
- Indirect beheer** door begrotingsuitvoeringstaken te delegeren aan:
 - derde landen of de door hen aangewezen organen;
 - internationale organisaties en hun agentschappen (geef aan welke);
 - de EIB en het Europees Investeringsfonds;
 - de in de artikelen 208 en 209 van het Financieel Reglement bedoelde organen;
 - publiekrechtelijke organen;
 - privaatrechtelijke organen met een openbaardienstverleningstaak, voor zover zij voldoende financiële garanties bieden;
 - privaatrechtelijke organen van een lidstaat, waaraan de uitvoering van een publiek-privaat partnerschap is toevertrouwd en die voldoende financiële garanties bieden;
 - personen aan wie de uitvoering van specifieke maatregelen op het gebied van het GBVB in het kader van titel V van het VEU is toevertrouwd en die worden genoemd in de betrokken basishandeling.
- *Verstrek, indien meer dan een beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".*

Opmerkingen

n.v.t.

²⁷ Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. BEHEERSMAATREGELLEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

Vermeld frequentie en voorwaarden.

Van de diensten van de Commissie wordt verwacht dat zij vijf jaar na de inwerkingtreding van de verordening een evaluatie uitvoeren om na te gaan of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. Deze evaluatie heeft tot doel na te gaan of de nieuwe maatregelen geleid hebben tot een gelijk spelveld en of ze geholpen hebben om een hoog niveau van connectiviteit in stand te houden. Deze evaluatie zal worden uitgevoerd op basis van de belangrijke voortgangsindicatoren die vermeld zijn in het deel "*Resultaat- en effectindicatoren*". Ze moet worden uitgevoerd overeenkomstig de eisen van de Commissie inzake evaluatie.

2.2. Beheers- en controlesysteem

2.2.1. *Mogelijke risico's*

De tenuitvoerlegging van de voorgestelde verordening houdt de volgende risico's in:

1) Represaillemaatregelen tegen EU-bedrijven

De vaststelling van herstelmaatregelen kan leiden tot represaillemaatregelen tegen het bedrijfsleven uit de EU (bijvoorbeeld wat de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot diensten betreft, of wat de aankoop van EU-luchtvaartuigen door luchtvaartmaatschappijen uit derde landen betreft). In de voorgestelde verordening is echter bepaald dat de Commissie kan besluiten om geen maatregelen te nemen als dit zou ingaan tegen de belangen van de Unie. De Commissie heeft ook de mogelijkheid om de herstelmaatregelen zo op te stellen dat het risico op neveneffecten, zoals represailles, zoveel mogelijk beperkt blijft.

2) Onverwacht en onbeheersbaar aantal klachten

De handhaving van de voorgestelde verordening zal tot gevolg hebben dat de Commissie zaken moet behandelen en zal dus een stijging van de administratieve kosten (loonkosten, kosten van apparatuur en materiaal, vaste kosten) met zich meebrengen. Wanneer de Commissie een onverwacht groot aantal klachten ontvangt, is het mogelijk dat zij over onvoldoende personeel beschikt, met alle beheersproblemen en extra kosten vandien. In de voorgestelde verordening is echter bepaald dat de Commissie kan besluiten om geen actie te ondernemen indien de zaak niet tot systematische problemen leidt of geen ernstige gevolgen heeft voor luchtvaartmaatschappijen uit de Unie. Bovendien biedt de voorgestelde verordening de Commissie ook de mogelijkheid om lidstaten te verzoeken haar te helpen bij het onderzoek.

2.2.2. *Informatie over het opgezette interne controlesysteem*

- De Commissie zal herstelmaatregelen opleggen via uitvoeringshandelingen, overeenkomstig artikel 291 VWEU.
- De controle door de lidstaten vindt plaats overeenkomstig Verordening nr. 182/2011 inzake de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.
- Financiële tegenmaatregelen die gericht zijn tegen entiteiten uit derde landen worden gehandhaafd overeenkomstig artikel 299 VWEU.

2.2.3. *Raming van de kosten en baten van de controles en evaluatie van het verwachte foutenrisico*

n.v.t.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.

n.v.t.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarige financiële kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soortuitgave	Bijdrage			
	Nummer[...][Rubriek...]	GK/NGK ²⁸	van EVA-landen ²⁹	van kandidaat-lidstaten ³⁰	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, onder b), van het Financieel Reglement
	[5][06.01.01.01]	NGK	NEE	NEE	NEE	NEE

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarige financiële kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Begrotingsonderdeel	Soortuitgave	Bijdrage			
	Nummer[...][Rubriek...]	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten	van derde landen	in de zin van artikel 21, lid 2, onder b), van het Financieel Reglement
	[...][XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

²⁸ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

²⁹ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

³⁰ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten van de Westelijke Balkan.

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarige financiële kader	Nummer	[...][Rubriek...]
--	--------	-------------------

DG: <.....>			Jaar N ³¹	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
• Beleidskredieten										
Nummer van begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1)								
	Betalingen	(2)								
Nummer van begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)								
	Betalingen	(2 a)								
Uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten ³²										
Nummer van begrotingsonderdeel		(3)								
TOTAAL kredieten voor DG <.....>	Vastleggingen	=1+1a +3								
	Betalingen	=2+2a +3								

³¹ Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

³² Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)								
	Betalingen	(5)								
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)								
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK <...> van het meerjarige financiële kader	Vastleggingen	=4+ 6								
	Betalingen	=5+ 6								

Wanneer het voorstel/initiatief gevolgen heeft voor meerdere rubrieken:

• TOTAAL beleidskredieten	Vastleggingen	(4)								
	Betalingen	(5)								
• TOTAAL uit het budget van specifieke programma's gefinancierde administratieve kredieten		(6)								
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 4 van het meerjarige financiële kader (Referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+ 6								
	Betalingen	=5+ 6								

Rubriek van het meerjarige financiële kader	5	"Administratieve uitgaven"
--	----------	----------------------------

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2018	Jaar 2019	Jaar 2020	TOTAAL
DG: MOVE					
•Personele middelen		1,242	1,242	1,242	3,726
•Andere administratieve uitgaven		0,02	0,02	0,02	0,06
TOTAAL DG MOVE	Kredieten	1,262	1,262	1,262	3,786

TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	--	-------	-------	-------	--------------

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar 2018	Jaar 2019	Jaar 2020	TOTAAL
TOTAAL kredieten onder de RUBRIEKEN 1 tot en met 5 van het meerjarige financiële kader	Vastleggingen	1,262	1,262	1,262	3,786
	Betalingen	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Geraamde gevolgen voor de beleidskredieten

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Vastleggingskredieten, in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)										TOTAAL			
	OUTPUTS																			
	Soort ³³	Gem. kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Nr.	Kosten	Totaal aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ³⁴ ...																				
- Output																				
- Output																				
- Output																				
Subtotaal specifieke doelstelling nr. 1																				
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2 ...																				
- Output																				
Subtotaal specifieke doelstelling nr. 2																				
TOTALE KOSTEN																				

³³ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv. aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen, enz.).

³⁴ Zoals beschreven in punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)...".

3.2.3. Geraamde gevolgen voor de administratieve kredieten

3.2.3.1. Samenvatting

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar 2018	Jaar 2019	Jaar 2020	TOTAAL
--	--------------	--------------	--------------	--------

RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader				
Personele middelen	1,242	1,242	1,242	3,726
Andere administratieve uitgaven	0,02	0,02	0,02	0,02
Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader	1,262	1,262	1,262	3,786

buiten RUBRIEK 5³⁵ van het meerjarige financiële kader				
Personele middelen				
Andere administratieve uitgaven				
Subtotaalbuiten RUBRIEK 5 van het meerjarige financiële kader				

TOTAAL	1,262	1,262	1,262	3,786
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------

De benodigde kredieten voor personele middelen en andere administratieve uitgaven zullen worden gefinancierd uit de kredieten die reeds voor het beheer van de actie zijn toegewezen en/of binnen de Commissie zijn herschikt, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

³⁵ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de uitvoering van programma's en/of acties van de EU (vroegere "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

3.2.3.2. Geraamde personeelsbehoeften

- Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig.
- Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt beschreven:

Raming in voltijdequivalenten

	Jaar 2018	Jaar 2019	Jaar 2020
• Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijke functionarissen)			
06 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)	9	9	9
XX 01 01 02 (delegaties)			
XX 01 05 01 (onderzoek door derden)			
10 01 05 01 (eigen onderzoek)			
• Extern personeel (in voltijdequivalenten VTE)³⁶			
XX 01 02 01 (AC, END, INT van de "totale financiële middelen")			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT en JED in de delegaties)			
XX 01 04 jj³⁷	- zetel		
	- delegaties		
xx 01 05 02 (AC, END, INT – onderzoek door derden)			
10 01 05 02 (AC, END, INT – eigen onderzoek)			
Ander begrotingsonderdeel (geef aan welk)			
TOTAAL	9	9	9

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

Voor de benodigde personele middelen zal een beroep worden gedaan op het personeel dat reeds voor het beheer van de actie is aangesteld en/of daartoe binnen de Commissie is herschikt, eventueel aangevuld met personele middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijk personeel	Aan de Commissie gerichte klachten ontvangen en verwerken, procedures inleiden en onderzoeken uitvoeren, wetgevingshandelingen van de Commissie voorbereiden, verzoeken om informatie en verzoeken tot herziening van besluiten van de Commissie behandelen.
Extern personeel	n.v.t.

³⁶ AC= Agent Contractuel (arbeidscontractant); AL= Agent Local (plaatselijk functionaris); END= Expert National Détaché (gedetacheerd nationaal deskundige); INT= Intérimaire (uitzendkracht); JED= Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties).

³⁷ Subplafond voor extern personeel uit beleidskredieten (vroegere "BA"-onderdelen).

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

- Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het huidige meerjarige financiële kader.
- Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarige financiële kader.

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

- Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarige financiële kader.

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

3.2.5. Bijdragen van derden

- Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
 - (iv) voor de eigen middelen
 - (v) voor de diverse ontvangsten

in miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ³⁸					Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3				
Artikel									

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

³⁸

Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.